

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



Zitting 2002-2003

27 mei 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kustwacht – Garde Côtière

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toenemende verkeersonveilige situatie op de gewestweg N466 te Gent-Dron-gen, gelet op het verhoogde vrachtwagenverkeer ten gevolge van de opening van de Westerscheldetunnel

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het conflict tussen doorstroming van openbaar vervoer en verkeersleefbaarheid

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de fietsknelpunten op gewestwegen in Antwerpen en Gent

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het dossier van de verdere verdieping van de Westerschelde

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdieping van de Schelde

Vraag om uitleg van mevrouw Claudine De Schepper tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de Grote Steenweg extra muros in Berchem

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171 naar de A12

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps aan de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de N 16 Breendonk-Temse tot autostrade

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 27 mei 2003

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps

– De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.02 uur.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kustwacht – Garde Côtière

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kustwacht – Garde Côtière.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de aanleiding tot mijn vraag was een persconferentie waarvoor enkele federale ministers in vol ornaat en onder ruime belangstelling in Oostende neerstreken ter gelegenheid van de oprichting van de Kustwacht – Garde Côtière. Er werd een prachtig logo voorgesteld, de persconferentie was netjes verzorgd en er was een fijne receptie. De pers was dan ook in groten getale aanwezig.

De persconferentie werd gegeven door de federale ministers Duquesne en Vande Lanotte. Van de Vlaamse regering was er niemand. Er waren uiteraard geen Vlaamse verkiezingen op til. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Al wie daar maar voordeel bij kon hebben, was daar aanwezig. Ook ik, dat geef ik graag toe. *(Gelach)*

Ik was er trouwens ook uit belangstelling en waakzaamheid, want het ging eigenlijk om onze materies, ook de uwe mijnheer de minister. Daarom stel ik deze vragen aan u. We moeten ons immers van

onze bevoegdheden bewust zijn, en ze ook ten volle uitoefenen

De federale ministers van Binnenlandse Zaken en Begroting stelden dus in Oostende op 29 april 2003 de nieuw opgerichte structuur Belgische Kustwacht voor. De moderne kuststaat wordt geconfronteerd met een veelheid aan uit te voeren taken, zoals defensie, navigatie, regelgeving voor de scheepvaart, search and rescue, bescherming van het mariene milieu, douane en accijnzen, immigratie, zeewaardigheid van de schepen, ontginning en bescherming van natuurlijke rijkdommen, ontplooiing en bescherming van kunstwerken, pijpleidingen, enzovoort. Voor die diverse taken en voor het Belgisch gedeelte van de Noordzee zijn in totaal negen ministeries bevoegd, verdeeld over twee niveaus.

Voor het Vlaams Gewest is het departement Leefmilieu en Infrastructuur LIN bevoegd. Om tot een degelijk gecoördineerde interdepartementale samenwerking te komen, is die Kustwacht – Garde Côtière opgericht. Er wordt een permanent secretariaat opgericht, bestaande uit drie personeelsleden van de federale diensten. De Vlaamse overheid maakt deel uit van een periodiek samenkomend overlegplatform, voorgezeten door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen.

Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zet vrijwel alle middelen in, zoals de redebotten, de reddingsboten, de politieboten, de zeesleepboot Zeehond, het bebakeningsvaartuig Zeearend, het hydrografisch vaartuig Ter Streep, de maritieme verkeersleiding en de radarcentrale. Al die diensten bestaan al, en leveren – althans voor zover ik dat kan beoordelen – degelijk werk.

Het personeel van de nu meer dan 100 jaar oude Vlaamse Zeereddingsdienst en Kustwacht is echter ongerust. Zij vrezen voortaan de vuile was te moeten doen, tot meerdere eer en glorie van de Belgische Kustwacht, die eigenlijk niet bestaat. Boven-

Loones

dien vrezende ze de dupe te worden van bevoegdheidsconflicten, die ongetwijfeld zullen rijzen.

Mijnheer de minister, is dit louter een media-initiatief of gaat het ook in de diepte? Wat is de betrokkenheid van de Vlaamse regering bij het initiatief Kustwacht – Garde Côtière? Hoe beschrijft u de inbreng van het Vlaams Gewest in dit initiatief, dat blijkbaar enkel federaal wordt geleid? Hoe raamt u de begroting van de ingezette middelen?

Hoe brengt u de tweetalige benaming Kustwacht – Garde Côtière in overeenstemming met de in Vlaanderen toe te passen taalwetgeving in bestuurszaken? Om ons tot een internationaal publiek te richten, komen we er bovendien niet met het Frans. Daarvoor is het Engels nodig. Radio Oostende spreekt nog vrijwel uitsluitend Engels, zowel voor de pleziervaart als voor de beroepsvaart.

Wat zult u ondernemen om de onrust weg te nemen die heerst bij uw eigen diensten, de Vlaamse Zeereddingsdienst en Kustwacht?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben het ermee eens dat deze bevoegdheid zo veel mogelijk naar Vlaanderen moet worden overgeheveld. Het gaat hier echter om veel minder dan het lijkt. Dat zal wel met de voorbije periode te maken hebben.

De Vlaamse overheid was er wel degelijk bij betrokken. Gezien de niet-uniforme bevoegdheidsverdeling inzake reddingen op zee heeft onze administratie aan het verzoek een gunstig gevolg gegeven. Van Vlaamse zijde werd de aandacht gevestigd op de vele actoren die instaan voor reddingen op zee, waaronder federale, Vlaamse, gemeentelijke en zelfs private. De Vlaamse overheid bestendigt al haar diensten voor reddingen op zee en blijft de uiterst belangrijke coördinatie van reddingsoperaties verzorgen via het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende, waarvan de afkorting in het Engels dezelfde is als in het Nederlands, zodat we ons daarmee wel aan de Engelse voertaal conformeren.

Het permanent secretariaat dat de federale overheid opricht, wordt geacht de bevoegdheidsverdeling van het federale België te respecteren. De Vlaamse overheid blijft deel uitmaken van het

overlegplatform, en dit onder leiding van de West-Vlaamse gouverneur.

Wat uw derde vraag betreft, kan ik u antwoorden dat het gaat om een federaal initiatief waarop ik als Vlaams minister geen antwoord kan geven. De federale overheid verzekerde in te staan voor alle budgettaire aspecten. Voor een goede functionele coördinatie lijkt een nauw contact tussen alle betrokken actoren van belang. Ik sluit niet uit dat de Vlaamse overheid initiatieven zal nemen om dit te helpen verzekeren. Goede communicatie en goede coördinatie zijn immers cruciaal voor reddingsoperaties op zee, en dat zal ook onze belangrijkste bekommernis zijn in het licht van onze eventuele vragen dienaangaande aan de te vormen federale overheid.

In antwoord op uw vierde vraag kan ik u antwoorden dat ik niet beschik over toezichtsbevoegdheid op de toepassing van de taalwetgeving door de federale overheid.

Wat uw vijfde en laatste vraag betreft, hoop ik dat het Vlaams overheidspersoneel voluntaristisch zal blijven instaan voor de zeereddingsdienst. Hun reddingsactiviteiten worden bijzonder gewaardeerd en zijn in de ware zin van het woord van levensbelang.

Ik heb de administratie Waterwegen en Zeewezen de opdracht gegeven om het Vlaams overheidspersoneel dat meewerkt aan de zeereddingsdienst correct te informeren over het initiatief Kustwacht van de federale regering teneinde eventuele misverstanden te vermijden.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord waaruit blijkt, weliswaar in voorzichtige bewoordingen, dat u dit initiatief eerder omschrijft als een media- of 'windinitiatief' dan als een werkelijk initiatief.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Loones, ik heb enkel naar de datum verwezen. Voor de rest heb ik niets gezegd.

De heer Jan Loones : Dat kan ik begrijpen, want u kunt moeilijk anders. Gelukkig heeft mijn partij nog iemand in het federaal parlement zitten aan wie ik uw antwoord zal overmaken om dit dossier verder te kunnen opvolgen.

Het initiatief ging over veel meer dan reddingsdiensten alleen. Men wilde daar een soort algeme-

Loones

ne bevoegdheid van maken waarin het Vlaams Gewest nog amper iets te zeggen zou hebben. Ik stel nu echter vast dat dit niet de bedoeling kan zijn en daarom zullen we dit initiatief maar rangschikken onder die initiatieven die in een dergelijke periode tot stand gekomen zijn. We zullen daar waarschijnlijk niet veel meer van horen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toenemende verkeersonveilige situatie op de gewestweg N466 te Gent-Drongen, gelet op het verhoogde vrachtwagenverkeer ten gevolge van de opening van de Westerscheldetunnel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toenemende verkeersonveilige situatie op de gewestweg N466 te Gent-Drongen, gelet op het verhoogde vrachtwagenverkeer ten gevolge van de opening van de Westerscheldetunnel.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de verkeersonveilige situatie op de N466 – de Deinsesteenweg – is helaas een oud zeer. In het verleden vielen hier reeds verscheidene verkeersdoden te betreuren. Om te peilen naar plannen voor een verkeersveilige heraanleg stelde ik in december 2001 een eerste vraag om uitleg in het kader van het streefbeeld R4-West zuidelijk deel. Dit streefbeeld van oktober 2000 voorzag op termijn in de hervorming van de N466 tot een primaire weg van categorie I, zeg maar de aanleg van een expresbaan door de dorpskern van Drongen. Zowel de toenmalige minister als de stad Gent schaarde zich toen achter dit streefbeeld.

Door massaal protest van de lokale bevolking, verenigd in een actiecomité, wijzigde de stad Gent evenwel haar visie en pleitte ze niet langer voor de opwaardering van de N466 van primaire weg II tot primaire weg I. Concreet stelde de stad Gent in haar ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan dat ze

een herziening van het streefbeeld wil met het oog op de verkeersleefbaarheid te Drongen.

Toen ik dit aankaartte in een tweede vraag om uitleg, behandeld in deze commissie op 14 mei 2002, schaarde de toenmalige minister zich achter de gewijzigde visie van het Gentse stadsbestuur. Sta me toe het volgende te citeren uit het antwoord dat de toenmalige minister toen gaf : 'Het Vlaams Gewest is echter bereid om een vraag tot aanpassing van het streefbeeld voor de N466 te steunen als de stad Gent daar formeel om verzoekt.'

Ondertussen zijn er drie nieuwe feiten opgedoken die om verduidelijking vragen. Ten eerste is er nu het formele gewijzigde standpunt van de stad Gent, zoals verwoord in haar goedgekeurd Ruimtelijk Structuurplan Gent. Daaruit citeer ik het volgende : 'De stad zal daartoe een bijstelling vragen van het streefbeeld aangaande de Deinsesteenweg.'

Ten tweede is er de Westerscheldetunnel, die in maart 2003 werd geopend. Dit verhoogt de verkeersstromen tussen Vlaanderen en Nederland, met als afgeleid gevolg bijkomend verkeer, vooral vrachtverkeer, op de R4-West tussen Zelzate en de E40 ten zuiden van Gent. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, toch wel het richtinggevend document, moet de verkeersstroom van de R4-West naar de E40 prioritair verlopen via de Pégoudlaan op Flanders Expo. Deze Pégoudlaan is immers aangeduid als primaire weg van categorie I.

Nochtans is de praktijk helemaal anders. Het verkeer van de R4-West passeert eerst langs de Deinsesteenweg en pas dan langs de Pégoudlaan, de primaire weg van categorie I. Bij de aftakking van de Deinsesteenweg heeft uw administratie bovendien een bord geplaatst met de vermelding 'E40', waardoor al het verkeer de facto via de Deinsesteenweg verloopt, en niet – zoals voorzien in het RSV – via de Pégoudlaan. Volgens tellingen van het plaatselijk actiecomité, die ik neem voor wat ze waard zijn, zou het aantal vrachtwagens aanzienlijk toegenomen zijn.

Ten derde kondigde voormalig minister Stevaert aan dat de doortrekking van de R4-West tot Merelbeke versneld zou worden uitgevoerd. Luidens recente persberichten zouden deze werken echter op de lange baan zijn geschoven ten gevolge van budgettaire beperkingen. Verleden week las ik echter – en dit vind ik heel merkwaardig – dat er een overleg zou plaatsvinden tussen minister-president Dewael en de heer Versnick, de Gentse schepen van Openbare Werken, om deze situatie opnieuw te bekijken.

Holemans

Ik verwacht dergelijke overlegmomenten eerder van u als minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. De situatie op de Deinsesteenweg is nu reeds onhoudbaar en zal nog slechter en verkeersonveiliger worden door de extra verkeersstroom van vrachtwagens na opening van de Westerscheldetunnel. Er moet op korte termijn een antwoord komen op de verkeersonveilige en -onleefbare situatie op de N466.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken op het vlak van de bijstelling van het streefbeeld? De vorige minister zei dat hij het eens was met een bijstelling, en de stad Gent heeft ondertussen haar structuurplan goedgekeurd waarin de bijstelling letterlijk wordt vermeld. Werd de bijstelling reeds besproken door de werkgroep voor mobiliteit van het ROM-project?

Kunt u op basis van tellingen, de stijging van het vrachtverkeer op de R4-West en de Deinsesteenweg bevestigen? Bent u het ermee eens dat ter naleving van het RSV, de signalisatie op de R4-West ter hoogte van de aftakking Deinsesteenweg dient te worden gewijzigd? Wat is de concrete timing voor het doortrekken van de R4-West tot in Merelbeke?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Holemans, ik ben niet op de hoogte van een formeel verzoek vanwege de stad Gent om het streefbeeld voor de N466 te herzien. Ik denk trouwens dat de stad Gent beter geschikt is om een overzicht te geven van het overleg tussen haar diensten en de gouverneur, die het ROM-overleg voorziet.

Over de evolutie van het verkeer wijst momenteel, op basis van cijfers tot einde april, niets op een stijging van het vrachtverkeer op de R4-West en de Deinsesteenweg. Ook op de Tractaatweg, dat is de verbinding tussen Nederland en de R4, werd geen toename van het verkeer vastgesteld. Vanzelfsprekend wordt de invloed van de Westerscheldetunnel op het verkeer in Oost-Vlaanderen nader opgevolgd.

Inzake de bewegwijzering kan ik u mededelen dat het Vlaams Gewest op dit ogenblik nog niet van plan is om wijzigingen aan te brengen aan de richtingsaanduidingen ter hoogte van de aftakking van de Deinsesteenweg op de R4-West. Het verkeersknooppunt R4-B402 ter hoogte van Flanders Expo

is nog niet gerealiseerd en bijgevolg nog niet aangepast aan de inrichtingsprincipes van een primaire weg I. In de huidige situatie is de capaciteit van de verbinding van de R4-West via de Pégoudlaan naar de E40 beperkt, met filevorming op de R4 tijdens de spitsuren tot gevolg. Tijdens de geplande werken voor de aanleg van het verkeersknooppunt op deze plaats, blijft de verbinding mogelijk, maar er zal bijkomende hinder ontstaan. Na de afwerking van dit knooppunt zal de richtingssignalisatie op de R4-West worden aangepast aan de nieuwe situatie. Dit zal uiteraard in overleg met de lokale overheid gebeuren.

Er is geen sprake van het uitstellen van de doortrekking van de R4-West-buitenring van Zwijnaarde tot in Merelbeke omwille van budgettaire redenen. In het meerjarenprogramma is hiervoor in middelen voorzien. Het is nog steeds de bedoeling om de doortrekking binnen de kortst mogelijke termijn te realiseren. Er moet evenwel nog een heel traject worden afgelegd vooraleer de doortrekking op het terrein kan worden uitgevoerd. Denken we maar aan de opmaak van een MER, de onteigeningen, de mogelijke bodemsanering, het technisch ontwerp van de bruggen enzovoort. Dat belet echter niet dat de administratie er met man en macht aan voortwerkt.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Kunt u een zicht geven op de timing voor de werken aan Flanders Expo? Dat zou me een schriftelijke vraag besparen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik zal u de nodige informatie bezorgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *De heer Jan Loones treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het conflict tussen doorstroming van openbaar vervoer en verkeersleefbaarheid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Voorzitter

Energie, over het conflict tussen doorstroming van openbaar vervoer en verkeersleefbaarheid.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is zeker in stedelijke gebieden een prioriteit. Het is van belang dat bus en tram een aantrekkelijk alternatief vormen voor de wagen en dat ze de basismobiliteit verzekeren voor mensen die niet over een wagen beschikken.

Op de Turnhoutsebaan in Borgerhout blijkt echter dat de doelstelling soms moeilijk te rijmen is met die van de verkeersveiligheid en meer bepaald met de oversteekmogelijkheden voor scholieren en senioren op de drukke verkeersader. De Turnhoutsebaan is geselecteerd als een belangrijke route voor het openbaar vervoer, maar is tegelijk een belangrijke winkelstraat en er zijn meerdere scholen gevestigd.

Over dit onderwerp stelde ik de vorige minister reeds een vraag om uitleg in het begin van 2002. Hij antwoordde toen dat er eerst een eensgezinde vraag moest komen van het Antwerps stadsbestuur. Na een overlegvergadering met de schoolgemeenschappen, de buurt, de voetgangersbeweging en De Lijn, in aanwezigheid van burgemeester Dettiège en met diverse lokale politici op 13 mei, werd een eensgezinde vraag tot u gericht.

Er worden twee extra oversteekplaatsen, beveiligd met verkeerslichten, gevraagd, zo dicht mogelijk bij de twee schooluitgangen van het Instituut Maris Stella – Sint Agnes op de Turnhoutsebaan. Zo kan voor de scholieren, maar ook de senioren uit de wijk een omweg tot meer dan een halve kilometer worden vermeden. Een extra oversteekplaats met verkeerslichten tussen Drink en de Bothastraat is zeker nodig. De Lijn zegt klaar te zijn met het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding en dat het aan AWW is om het mee in praktijk te brengen.

Mijnheer de minister, kunt u ingaan op de unanieme vraag van bewoners, scholen en lokale politici inzake de oversteekbaarheid van de Turnhoutsebaan? Op welke termijn kunnen we investeringen in die extra oversteekplaatsen verwachten?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat in het oorspronkelijk ontwerp van de heraanleg geen verkeerslichten en voetgangersoversteekplaatsen waren gepland. Het was zelfs de bedoeling om vrij oversteken te bevorderen. Dat was de theorie. Mijnheer Malcorps, u kunt het me niet kwalijk nemen dat het even duurt als er nu een andere oplossing uit de bus moet komen.

De vraag naar een voetgangersoversteekplaats is er nu gekomen. Dat zal, zoals gebruikelijk, worden voorgelegd aan de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. De eerstvolgende vergadering is op 10 juni 2003. Ik hoop dat alle elementen zoals ongevalgegevens, snelheidsmetingen, verkeersintensiteit en het aantal overstekende voetgangers, in het dossier aanwezig zullen zijn. Dit dossier wordt voorbereid in samenwerking met de verkeerspolitie van Antwerpen. Pas als de Provinciale Commissie dat dossier heeft behandeld, kunnen we een antwoord geven op de vraag naar plaatsing van de verkeerslichten.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, de stad en het gewest hebben vroeger gezamenlijk gekozen voor het bestaande profiel van de Turnhoutsebaan. Ze geven nu gezamenlijk toe dat er een probleem is met de oversteekbaarheid. De doorstroming van het openbaar vervoer is een succes. Dat betekent dat heel veel trams en bussen elkaar opvolgen op de vrije middenberm. Onder andere daardoor is het oversteken van de Turnhoutsebaan een groot probleem.

Ik begrijp dat dit dossier via de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid moet gaan, maar het zou toch gepast zijn als u een appreciatie zou uitspreken omdat de vraag unaniem is. Voormalig minister Stevaert heeft indertijd gezegd dat als het stadsbestuur een eenparige vraag indient, hij daar graag op wilde ingaan. U schuift het probleem nu door naar de Provinciale Commissie, maar het zou toch goed zijn als u een duidelijke richting aangaft.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Malcorps, ik schuif niets door naar niemand. Ik respecteer de procedure en wacht nu op een uitkomst. Hopelijk is het dossier volledig. Anders moeten we volledig herbeginnen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de fietsknelpunten op gewestwegen in Antwerpen en Gent

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het wegwerken van de fietsknelpunten op gewestwegen in Antwerpen en Gent.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, naar aanleiding van de Week Van de Zwakke Weggebruiker werd opnieuw aandacht gevraagd voor de veiligheid van fietsers en voetgangers in het verkeer. Onder meer met rode-loperacties werd ruimte voor de fiets en voor kwalitatieve fietspaden langs alle gewestwegen gevraagd. Meer bepaald werd er actie gevoerd op de Bredabaan, waar men al lang een veilig fietspad vraagt. Enkele dagen ervoor vond ook een dodenwake plaats op de hoek van de Plantin Moretuslei en de Van Immerseelstraat, voor een man die daar het slachtoffer was geworden van werfverkeer. Cynisch genoeg vond dit ongeval plaats op een van de bekende knelpunten voor fietsers. De fietsers in Antwerpen vragen dus een duidelijke versnelling van het investeringsbeleid voor veilig fietsen in de stad. Ze richten zich daarbij tot de stedelijke overheid, die van investeringen in fietspaden duidelijk geen prioriteit maakt. Maar ze richten zich, wat de gewestwegen betreft, zeker ook tot het gewest. Want ondanks alle beloften gaat het allemaal bijzonder traag vooruit.

In maart 2000 gaf minister Stevaert de opdracht aan de Fietsersbond om een inventaris te maken van alle fietsknelpunten, en dit voor de regio's Antwerpen-Mortsel en Gent. Via straatinterviews peilde een medewerkster van de Fietsersbond naar de knelpunten die fietsers dagelijks op gewestwegen ontmoeten. Deze knelpunten werden ingedeeld in soorten en per gewestweg werden lijsten opge maakt. Met deze lijsten trokken vrijwilligers van de Fietsersbond van Gent, Mortsel en Antwerpen de straat op, om de knelpunten te controleren en de lijsten aan te vullen. In november 2000 werd een

bundel met ruim 700 knelpunten in Antwerpen en Mortsel overhandigd aan minister Stevaert, die 1.240.000 euro ter beschikking stelde om de knelpunten weg te werken.

Mijnheer de minister, vanaf het begin was duidelijk dat dit bedrag onvoldoende was om alle knelpunten weg te werken. Uiteindelijk sprak men af om de inspanningen te concentreren op één gewestweg, namelijk de N1 Mechelsesteenweg-Grote Steenweg. Daarover gaan we het straks misschien nog hebben, naar aanleiding van een andere vraag. Voor de toekomst hoopt men op soortgelijke projecten op de Noorderlaan, de Ingenieur Menneslaan, het Ringfietspad, de Turnhoutsebaan buiten de Singel en het kruispunt van de Boomssteenweg en de VIIde-Olympiadelaan. Voor de afhandeling van de andere knelpunten werden bijkomende middelen gereserveerd. De verdere afhandeling van de knelpuntenlijst werd toevertrouwd aan het studiebureau TV SAM, blijkbaar wegens een gebrek aan personeel bij de administratie.

Ondertussen is er ook de zwartepuntenaanpak. Daarvoor werd een opdracht gegeven aan het studiebureau 3V. Een groot aantal van deze zwarte punten ligt op de Antwerpse gewestwegen en vaak op die kruispunten waarvoor de Fietsersbond al lang een oplossing vraagt. Enige afstemming lijkt me dan ook nodig. De Fietsersbond laakte tijdens haar recente acties het feit dat op de N1 de fietspaden wel werden verbeterd via de knelpuntenaanpak, maar dat de kruispunten niet mee werden aangepakt, omdat die nu als zwarte punten onder een ander studiebureau ressorteren. Dat lijkt me een vreemde manier van werken.

Mijnheer de minister, kunt u me meedelen wat de exacte stand van zaken is met betrekking tot de aanpak van de fietsknelpunten in opvolging van de door de Fietsersbond gemaakte inventaris ? Welke knelpunten worden de komende jaren aangepakt ? Is de aanpak van deze knelpunten gewoon geprogrammeerd in het fysiek meerjarenprogramma ? Hoe worden deze acties afgestemd op de zwartepuntenaanpak ?

Naar aanleiding van de heraanleg van de Bredabaan zou er daar ruimte worden gemaakt voor een fietspad. Dat heeft minister Stevaert altijd beloofd. Ook de nieuwe schepen, de heer Van Campenhout, beaamt dit nu, wat bijzonder verheugend is. Minder goed nieuws is dat de nieuwe schepen stelde dat de oplossing van de doorstromingsproblemen voor De Lijn op de Bredabaan moeten wachten tot na de werken op de Ring. Hij zou hierover een akkoord hebben met minister Van Mechelen. Is dit ook uw

Malcorps

timing en intentie, als minister van Mobiliteit ? Wat het ongeval op het kruispunt van de Plantin Moretuslei en de Van Immerseelstraat betreft, welke maatregelen worden genomen om het reeds lang gekende knelpunt daar weg te werken ? Welke maatregelen worden er specifiek genomen om te vermijden dat er nog slachtoffers vallen door het werfverkeer voor de werken aan de HST in de stad ? Worden er hierover afspraken gemaakt met de NMBS en de stad ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, wat uw eerste vraag betreft, kan ik verwijzen naar de toelichting die een tweetal weken geleden werd gegeven door de afdeling Wegen en Verkeer, tezamen met de Fietsersbond, en die uitgebreid aan bod is gekomen in de pers. Daarbij werd gesteld dat het Vlaams Gewest vanaf de maand mei de knelpunten wil wegwerken op een vijftal grote fietsassen in de Antwerpse regio. Deze fietsassen zijn goed voor een kleine 200-tal gesignaleerde knelpunten. Het gaat over de fietsknelpunten ter hoogte van de Ingenieur Menneslaan-IJzerlaan in Antwerpen, de Noorderlaan in Antwerpen-Ekeren en het Ringfietspad in Antwerpen. Vanaf 19 mei komen daar nog de Leugenberg in Ekeren en de Statielei-Mechelsesteenweg in Mortsel bij. Andere knelpunten die op het verlanglijstje van de Fietsersbond staan, worden nadien aangepakt.

Daar het kleinere knelpunten betreft, komen deze niet afzonderlijk voor in het meerjarenprogramma. Voor deze knelpunten is enkel het totaalbudget opgenomen in het meerjarenprogramma. Voor het wegwerken van dergelijke knelpunten voorzien wij in een jaarlijks budget van 1,25 miljoen euro per grootstedelijk gebied. Dit is een zeer specifiek budget, boven op de budgetten voor de aanleg en het onderhoud van de fietspaden. Dit specifieke budget voor het wegwerken van kleinere fietsknelpunten in de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent zal ook in de toekomst behouden blijven voor het wegwerken van de resterende fietsknelpunten, in samenwerking met de Fietsersbond.

De gevaarlijke punten die op deze assen liggen, zullen vanzelfsprekend ook worden aangepakt. Voor de meeste is dit voorzien in het jaarprogramma 2003 van de afdeling Wegen en Verkeer of van de tijdelijke vereniging. De coördinatie tussen de verschillende programma's gebeurt door de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen. Tot op vandaag

heb ik geen weet van problemen terzake. De coördinatie is immers relatief eenvoudig, daar het hier gaat over dezelfde studiebureaus.

In antwoord op uw tweede vraag kan ik u mededelen dat ik het standpunt van minister Van Mechelen ook via de pers heb vernomen. Ik wens hierover momenteel geen uitspraken te doen. Ik kan enkel stellen dat mijn administratie voortgaat met het ontwerp voor de herinrichting van de Bredabaan. Zodra het ontwerp afgerond is, zal het aan de provinciale auditcommissie worden voorgelegd. Naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp door de auditcommissie zal het aan de stad Antwerpen zijn om een standpunt in te nemen. Het standpunt van minister Van Mechelen is tot nader order dus nog niet het standpunt van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen. Dat was misschien in een periode dat daar nog twijfel over bestond. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

Wat weten wij van die interne zaken, mijnheer Malcorps ?

Uw laatste vraag betreft de herinrichting van het kruispunt van de N184 Plantin Moretuslei met de Mercatorstraat. Dit is opgenomen in het programma van de gevaarlijke punten voor het jaar 2003. Het kruispunt van de Plantin Moretuslei en de Van Immerseelstraat ligt vlakbij dat kruispunt, aan de andere zijde van de spoorwegbrug, en zal mee worden opgenomen in het project voor de beveiliging van de Mercatorstraat. Op die manier wordt op korte termijn een infrastructurele oplossing gevonden voor die knelpunten.

Ik wil er ook nog op wijzen dat de veiligheid van het werfverkeer een onderdeel is van de veiligheidscoördinatie van de werf en dus een opdracht is voor de bouwheer, in dit geval de NMBS. Het is trouwens door gebruik te maken van deze hefboom dat het Vlaams Gewest de dodehoekspiegel heeft ingevoerd voor de vrachtwagens op zijn werf. Het Vlaams Gewest kan dit niet aan de NMBS opleggen. Het is trouwens deze aanpak van het Vlaams Gewest die tot een doorbraak heeft geleid op het federale niveau, wat de veralgemeende invoering van de dodehoekspiegel betreft.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Daaruit blijkt dat u inderdaad bezig bent met die knelpunten.

Malcorps

Ik heb nog één opmerking over de Bredabaan. Er is enig coördinatieoverleg nodig zowel op stadsniveau als binnen de Vlaamse regering. Terzake zijn beide punten van belang. Ik ben absoluut voorstander van een veilig fietspad op die plaats, maar anderzijds is het ook heel belangrijk dat het doorstromingsprobleem op de Bredabaan wordt geregeld. Er moeten dus keuzes worden gemaakt. Voor de ontwikkeling van het Masterplan zou het bijzonder slecht zijn het doorstromingsprobleem voor zich uit te blijven schuiven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het dossier van de verdere verdieping van de Westerschelde

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdieping van de Schelde

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het dossier van de verdere verdieping van de Westerschelde, en van de heer Penris tot minister Bossuyt, over de verdieping van de Schelde.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, iets meer dan een jaar geleden werd op aandringen van Antwerpen en de havenkringen een afspraak gemaakt tussen Vlaanderen en Nederland. Daarin werd ogenschijnlijk duidelijk afgesproken dat het verdere voorbereidingsproces voor de verdieping van de Schelde vanaf maart 2002 nog 2 jaren zou duren. In maart 2004 zou het dossier afgerond zijn. Gedurende de 9 maanden zouden daarover politieke besluiten kunnen worden genomen.

In functie daarvan werd de gemeenschappelijke projectorganisatie ProSes opgestart. De Antwerpse havenscheper heeft ongeveer iedereen daarvan op de hoogte gebracht. Nu blijkt echter dat ProSes niet aan de voorwaarden voldoet om vanaf maart

2004 op een rechtsgeldige manier te komen tot een politieke besluitvorming in Vlaanderen en Nederland. Dit blijkt niet uit een of andere kritische nota van een Antwerpse havenorganisatie, maar uit een interne nota van ProSes, van een Nederlands jurist. Daaruit blijkt dat een bijsturing nodig is indien men politieke besluiten wil nemen voor december 2004.

Mijnheer de minister, op 28 april stuurde u een brief aan de Nederlandse staatssecretaris van Verkeer. Daarin stelt u dat het onmiskenbaar is dat de aard van deze te nemen besluiten de huidige werkzaamheden van de gemeenschappelijke projectorganisatie ProSes determineert. De inhoud van het strategische MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse worden mee bepaald door de aard van de te nemen besluiten. U vindt het dan ook gewenst dat hier spoedig duidelijkheid over ontstaat en dat er besluiten worden genomen op het volgende overleg.

Ik stel hier enige onrust vast. Anderzijds lees ik in de krant dat u de vraag die ik u vandaag stel, al hebt beantwoord. In de FET zegt u dat u niet twijfelt aan de Scheldeverdieping. Gewoonlijk wacht een minister met antwoorden tot de vraag wordt gesteld. Blijkbaar hebt u gisteren al geantwoord op onze vragen.

Als de nota van die Nederlandse jurist niet wordt bijgestuurd, dan komt het helemaal niet in orde. Er zullen dan andere beslissingen moeten worden genomen dan tot nu toe.

Ik betreur het dat u in uw brief onze juridische en verdragsrechtelijke aanspraken niet hebt herhaald. We moeten dat telkens doen, zo nodig tot vervelens toe. Onze aanspraken op de verdieping zijn in wezen nog steeds gebaseerd op het scheidingsverdrag van 1839. Wie beweert dat dat verdrag vandaag niet meer van toepassing is, beweert eigenlijk dat de scheiding niet meer geldt, met alle gevolgen van dien. (*Gelach*)

Ik neem dus aan dat de bepalingen uit dat scheidingsverdrag nog steeds van toepassing zijn en dat we dus ook recht hebben op vrije toegang. Het is raadzaam daar telkens weer aan te herinneren.

Er is trouwens ook een bijsturing nodig van de resolutie die we in mei 2001 hebben aangenomen, gezien de nieuwe elementen en het verloop van dit proces. We moeten die eerstdaags actualiseren.

Caluwé

Mijnheer de minister, u gaf eerder uiting aan enige onrust, maar blijkbaar bent u nu weer gerustgesteld. Vanwaar die wending ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik probeer niet in herhaling te vallen, maar voor een goed begrip wil ik toch even het dossier duiden voor de minister, die nieuw is in deze materie.

Mijnheer de minister, waarom zijn wij Antwerpenaren en Vlamingen zulke gedreven voorstanders van een verdieping van de Schelde ? Welnu, er zijn nieuwe scheepstypes op de markt met een enorm grote diepgang. Die schepen willen ook de klok rond, onafhankelijk van het getij, onze havens kunnen bereiken. Door die schepen diep landinwaarts te blijven ontvangen, kunnen we verkeerscongesties op de weg vermijden. Bij laden en lossen in Zeebrugge en Vlissingen zijn er immers nog voor- en natransporten nodig langs de weg, met alle gevolgen van dien. De heer Holemans heeft daarop gewezen. Het diep landinwaarts aanvoeren van containers met de nieuwe schepen van 6.000 TEU – en er zijn er al van 8.000 TEU in aanbouw – vereist een diepgang van 14,4 meter. Die hebben we nu niet.

Toen we in het parlement eendrachtig onze resolutie goedkeurden, bleven we vrij braaf. We vroegen slechts 12,8 meter, hoewel we 14,4 meter nodig hebben, als dat binnen een redelijke termijn kon. Die resolutie van 15 mei 2001 gaf aanleiding tot twee memoranda, het memorandum van Kallo en het memorandum van Vlissingen, waarin het tijds- pad werd uitgezet voor de verdiepingswerken.

In uitvoering van die memoranda is, zoals gezegd, de ambtelijke werkgroep ProSes bijeengekomen, die inderdaad vooropstelde dat het milieuonderzoek en alle andere onderzoeken die moesten worden uitgevoerd, in maart 2004 beëindigd zouden zijn, zodat een politieke beslissing zou kunnen worden genomen uiterlijk op 4 december 2004. We waren dus hoopvol gestemd.

In maart laatstleden kwam er echter een stuk van de ProSes-administratie waarin een Nederlandse jurist stelde dat er ambtelijke en juridische problemen zijn met de realisatie.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Penris, we moeten opletten dat we niet naast elkaar blijven praten. Het is geen stuk van ProSes als zodanig.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, ik heb het stuk bij me. Ik lees daarop : 'Vroeg of laat beslissen. Verkenning van mogelijke aspiraties met betrekking tot de bestuurlijk-juridische betekenis van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. ProSes, maart 03.' Ik neem dus aan dat ProSes de uitgever van het stuk is. Dat is echter een detail. De inhoud van het document is immers belangrijk genoeg.

De heer Ludwig Caluwé : Het is een uiting van de verwarring die zich momenteel voordoet.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, ik lees wat ik lees. Ik weet niet wie de verantwoordelijke uitgever is, maar ik zie ProSes staan, en ik neem dan ook aan dat het daarvandaan komt.

Het stuk geeft te verstaan dat een politieke beslissing niet te verwachten is op de vooropgestelde datum. Dat is te betreuren. Het heeft trouwens ook u gealarmeerd, want u hebt het terecht nodig geacht naar aanleiding van dit stuk te corresponderen met uw collega, de Nederlandse staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. In uw brief appelleert u jammer genoeg niet meer aan onze verdragsrechtelijke rechten, en neemt u er zelfs afstand van. Ik citeer u letterlijk : 'In Vlaanderen betekent de gezamenlijke grensoverschrijdende aanpak van de rivier, inclusief de voor Vlaanderen uitermate belangrijke toegankelijkheid, een nieuwe beleidsoriëntatie ten aanzien van deze gestoeld op de historische verdragen.'

U neemt daarmee afstand van onze tradities en de aanspraken die we kunnen laten gelden krachtens het scheidingstractaat van 1839, de conventie van Wenen van 1815, een nooit geratificeerd verdrag uit 1925 dat desondanks volgens juristen ook een zekere rechtskracht heeft, en het verdrag van 17 januari 1995. Dat is te betreuren, want u geeft zo een belangrijk juridisch wapen uit handen.

Ik ben altijd van mening geweest dat we ons hard moeten opstellen in de dossiers waarin Vlaanderen ten aanzien van Nederland vragende partij is, zoals het Westerscheldedossier en de IJzeren Rijn. We moeten een onderhandelingstactiek hanteren waar de Nederlanders begrip en respect voor hebben. Ze zijn zelf harde onderhandelaars. Dat heeft te maken met hun calvinistische ingesteldheid, en ik heb daar respect voor, maar we moeten hen dan

Penris

ook benaderen met een eigen sterk onderhandelingsdossier.

In sommige dossiers zijn de Nederlanders evengoed vragende partij. Ze willen bijvoorbeeld het loodsenvrdrag herzien. Ze willen een betere aansluiting van hun Westerscheldetunnel op het Vlaamse wegennet. Ze willen de realisatie van de goederenspoorlijn 11, waardoor ze de havens van Vlissingen en van Moerdijk langs het spoor kunnen ontsluiten. Ze zijn vragende partij voor de realisatie van de HST op de door hun gevraagde manier. Van al die dossiers hebben wij de sleutels in handen.

Ik ben er altijd voorstander van geweest die dossiers aan de onderhandelingstafel naast elkaar te leggen. Als die onderhandelingen dan toch mislukken, wat ik niet hoop en ook niet wil aannemen, dan moeten we de juridische stok achter de deur kunnen houden en aansturen op een arbitrage die gestoeld is op onze verdragsrechtelijke rechten op grond van een aantal historische overeenkomsten die u jammer genoeg overboord hebt gegooid.

Mijnheer de minister, welke concrete maatregelen neemt u om het, sinds het ProSes-stuk verzichte dossier weer vlot te trekken ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Er worden hier nogal harde woorden gebruikt. We hebben eigenlijk goede contacten gehad met de Nederlandse Tweede Kamer en zo. We moeten ervan uitgaan dat er via onderhandelingen een oplossing moet komen. We hebben ons heel redelijk opgesteld. Ik sta nog steeds achter de uitgangspunten van onze resolutie. We hadden daarin oog voor alle aspecten, ook de natuur, de veiligheid voor overstromingen en de noodzaak van een verbetering van de maritieme toegang. Dat is de goede manier om met Nederland tot een overeenstemming te komen. Niets wijst erop dat dat niet mogelijk zou zijn, al moeten we de zaak op de voet volgen. Het voortdurend schermen met verdragen uit de vorige eeuw zal de sfeer niet verbeteren. Daar waarschuw ik voor.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraagsteller, en ik wil ook een suggestie doen. Een paar jaar geleden hebben we de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium bestudeerd, met hoorzit-

tingen en een goed onderbouwde uiteenzetting. Kunnen we niet een concreet stappenplan krijgen ? De verwijten vliegen heen en weer. De havenscheperen schrijft ons aan over een actualisering van de resolutie. Een minder normale zaak is echter de houding waarbij een Antwerpse schepen zich moet richten tot ons parlement om het dossier te kunnen deblokkeren.

De heer Jan Penris : Mijnheer Loones, het is juist dat de Antwerpse schepen die brief heeft geschreven. Hij heeft dat echter gedaan in opdracht van de raad van bestuur van het havenbedrijf waarin alle politieke partijen vertegenwoordigd zijn, dus ook de partij van de heer Malcorps. Daarbij werd eensgezind aan de schepen gevraagd deze stappen te ondernemen.

De heer Jan Loones : Dit sluit niet uit dat het Vlaams Parlement dit dossier in zijn totaliteit zou moeten kunnen hernemen teneinde na te gaan wat nu reeds verwezenlijkt is en om na te gaan hoe we vanuit ons parlement zo nodig tot meer daadkracht kunnen aanzetten. We spreken hier vaak over allerehande zaken met betrekking tot de Antwerpse regio, maar het enige wat we nu kunnen besluiten, is dat dit dossier op essentiële wijze samenhangt met een aantal andere mobiliteitsdossiers die hun belang hebben voor de hele Vlaamse economie.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, precies omdat dit dossier zo belangrijk is, is het van groot belang het op een normale wijze aan te pakken en niet achter elke haas aan te hollen die men denkt te zien verschijnen. Vandaar ook mijn oproep om de zaken even rustig af te wachten.

Het is in ieder geval mijn bedoeling om de resolutie uit te voeren. Het is ook op basis van de resolutie dat ik de betreffende brief heb geschreven, ook met de bedoeling de vrede te bewaren. Ik hoor niet graag zaken zoals 'onze historische rechten prijsgeven'. Wat voor zin heeft het immers onze troepen te verzamelen aan de grens of aan spierballenpolitiek te doen waarbij ik verwijs naar sommigen uit de haven, en meer bepaald naar de betreffende schepen ? Het is niet op die manier dat men dergelijke onderhandelingen moet voeren of tot een goed einde kan brengen : vandaar mijn oproep om blijk te geven van enig gezond verstand.

Als ik als minister merk dat er nogal wat commotie ontstaat, dan is het mijns inziens maar normaal dat we de brief versturen zoals die geschreven is. Dit

Bossuyt

toont aan dat ook wij bezorgd zijn om de situatie. Ik herhaal nogmaals dat de brief vertolkt wat in de resolutie van het Vlaams Parlement staat.

Ik ben van oordeel dat de intense voorbereiding van de resolutie – waarbij ik verwijs naar de hoorzittingen, debatten en dergelijke meer – in schril contrast staat met de appreciatie die ik hier heb gehoord van de heer Penris. Ik ben dan ook blij dat de onderhandelingen niet in zijn handen liggen, want dan zouden goede resultaten zelfs na vele jaren onmogelijk zijn.

De heer Jan Penris : U onderhandelt al vier jaar zonder iets te bereiken !

Minister Gilbert Bossuyt : U zou nog veel meer tijd nodig hebben ! Ik denk niet dat mijn Nederlandse collega snel bereid zal zijn om met u te onderhandelen.

De heer Jan Penris : Dat zijn de woorden van een bescheiden minister.

Minister Gilbert Bossuyt : Het opmaken van deze schets aan de hand van een strategische MER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse is de opdracht van de gemeenschappelijke projectorganisatie ProSes. Om geen nodeloze tijd te verliezen, worden thans de mogelijke aard en de inhoud van de politieke besluiten reeds verkennend onderzocht. Door dit anticiperend onderzoek wordt de kans beperkt om op het einde van het onderzoekstraject of zelfs tijdens het daaropvolgende politieke besluitvormingstraject op onverwachte hindernissen te stuiten.

In diverse werkgroepen worden ook de bestuurlijk-juridische procedures om tot een snelle uitvoering van de diverse projecten in de ontwikkelingschets te komen, verkennend onderzocht. Het rapport waar de heer Caluwé naar verwijst, bevat slechts één specifieke benadering van één deelaspect van de gehele problematiek. De Vlaamse covoorzitter van de Technische Scheldecommissie deelde mij mee dat de onderzoeken, ook inzake de bestuurlijk-juridische aspecten, nog onvoldoende ver gevorderd zijn om nu al conclusies te formuleren.

Het lijkt mij echter raadzaam ook voor deze aspecten van het dossier voldoende alertheid te vragen. Aangezien de huidige werkzaamheden van ProSes voor een gedeelte worden bepaald door de aard en de inhoud van de te nemen besluiten, heb ik mijn

collega, de staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat, hierover op 28 april jongstleden aangeschreven met het verzoek hierover meer duidelijkheid te willen verschaffen. Het antwoord werd mij gisteren door de Nederlandse ambassadeur, de heer Van Dongen, overhandigd. Ik bezorg afschrift van deze briefwisseling aan de commissie. Ik beslis evenwel niet wanneer een ambassadeur mij een brief komt overhandigen.

Mocht ik in de gegeven omstandigheden dergelijke correspondentie niet voeren, dan zouden de Nederlandse bewindslieden de indruk kunnen krijgen dat Vlaanderen minder belang begint te hechten aan de Scheldeb dossiers. Ik kan u ook verzekeren dat ik net als mijn voorganger nauw blijf toezien op de correcte en stipte uitvoering van de resolutie die het Vlaams Parlement betreffende de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium aangenomen heeft.

Ik ben ervan overtuigd dat het dramatiseren van de massa deelfacetten van de vele specifieke onderzoeken in de loop van het onderzoekstraject geen meerwaarde heeft voor het project. Ik blijf het wel noodzakelijk achten alles in het werk te stellen om te slagen in de opdracht van het Vlaams Parlement. Onze noorderburen hieraan herinneren lijkt me wel nuttig. Alle steun is hierbij uiteraard welkom.

Ik wens bijvoorbeeld niet te verhelen dat een belangrijke succesfactor, namelijk het maatschappelijk draagvlak, in Zeeland ligt. Alle steun om de Zeeuwen te overtuigen van de meerwaarde van een grensoverschrijdende estuaire samenwerking is welkom. Ik ben ervan overtuigd dat er vanuit de Antwerpse regio hiervoor meer inspanningen geleverd zouden kunnen worden. Gezien de uiterst belangrijke rol van het estuarium voor beide regio's verbaast het me deze bemerking te moeten maken.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat u een antwoord hebt gekregen van de ambassadeur, maar de inhoud van dat antwoord hebt u niet bekendgemaakt. Dat zou nochtans interessant en nuttig zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik zal u een kopie van de brief laten overmaken zodat u een subjectieve en objectieve analyse kunt maken van wat erin gezegd wordt.

De heer Ludwig Caluwé : Ik zal dan kunnen na-gaan of u terechte redenen hebt om niet langer verontrust te zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Begrijp me niet verkeerd. Ik heb gezegd dat we alert moeten blijven. Ik heb gisteren trouwens nog een gesprek gehad met de ambassadeur en de contacten gelegd voor een eerste ontmoeting met mijn Nederlandse collega's waarvan de namen nu bekend zijn. Gisteren waren die namen volgens De Morgen nog niet bekend, hoewel die in de namiddag wel met enige zekerheid begonnen te circuleren. U zult wel toegeven dat er eerst gekende gesprekspartners moeten zijn. Het contact werd in ieder geval onmiddellijk gelegd omdat het mijn bedoeling is om met de uiterste waakzaamheid en gedrevenheid dat dossier tot een goed einde te brengen.

Men kan er hier een spelletje van maken, en dat vind ik wat overdreven. Een schepen kan zich in naam van het havenbedrijf evengoed tot ons richten en hoeft niet het hele land aan te schrijven. U kunt er natuurlijk van uitgaan dat het parlement de onderhandelingen zal voeren. Iedereen kan een opinie hebben en verwoorden over de zaak, maar ik beperk me tot mijn verantwoordelijkheden.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik zal de brief van de ambassadeur beoordelen.

Er is een dispuut over het statuut van de nota. Ik had de nota op mail bij, niet op papier. Ik heb die versie ondertussen gehaald en er staat zwart op wit dat het een ProSes-nota is. Het is weliswaar een intern document, maar het blijft een werkdocument van ProSes.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, welke meerwaarde heeft het om de discussie te blijven voeren over de aard van het document ?

De heer Ludwig Caluwé : U betwistte daarnet dat het om een nota van ProSes ging. Is het volgens u een document van ProSes of niet ?

Minister Gilbert Bossuyt : Het is geen document van ProSes dat een stellingname bevat. Het is alleen maar een studiedocument en ik heb er reeds op gewezen dat er nog meer van die studiedocumenten zullen opduiken. De vraag is hoe erop wordt gereageerd. Ik hoop dat het op een verstandige manier zal zijn. Dit houdt echter niet in dat we dergelijke zaken zomaar laten passeren zonder er aandacht aan te besteden, want dat zou dwaas zijn. Onze reactie bewijst dat we alert zijn. We reageer-

den trouwens nog voor er vragen over werden gesteld.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, de minister waarschuwt ons dat we niet op elke bewegende haas mogen schieten, maar ik wijs erop dat de schoten worden gelost door een eensgezinde hangemeenschap, waartoe ook een aantal partijgenoten van de minister behoren. In de raad van bestuur van het Havenbedrijf hebben een paar eminente leden van zijn partij zitting, met name de heer Janssens en mevrouw Detiège. Ook zij hebben gevraagd dat alle leden van het Vlaams Parlement zouden worden aangeschreven.

Mijnheer de minister, als u van oordeel bent dat het aanschrijven van de parlementsleden verkeerd is, dan moet u misschien orde op zaken stellen in uw eigen partij.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb mijn opmerkingen ook tot het Havenbedrijf gericht.

De voorzitter : Bedoelt u tot het bestuur van het Havenbedrijf ?

Minister Gilbert Bossuyt : Inderdaad.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Claudine De Schepper tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de Grote Steenweg extra muros in Berchem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Schepper tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de Grote Steenweg extra muros in Berchem.

Mevrouw De Schepper heeft het woord.

Mevrouw Claudine De Schepper : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de jongste maanden ontstond heel wat commotie over de plannen van de stad Mortsels, De Lijn en het Vlaams Gewest om het profiel van de Antwerpsestraat te wijzigen. Het terugbrengen van een aantal rijstroken tot één rijstrook in het teken van het

De Schepper

doortrekken van de tramlijnen tot Boechout en Edegem, zou tot grondige wijzigingen van de files op het grondgebied van Berchem kunnen leiden.

Tot 4 maart 2003 liep een openbaar onderzoek over de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Antwerpsestraat. Het zou de bedoeling zijn om de werken in september 2003 te laten beginnen. Op 6 mei 2003 boog de Berchemse districtsraad zich in een speciale commissiezitting nogmaals over het lot van de Grote Steenweg. De raad had enkele ambtenaren van De Lijn, van het stedelijk ontwikkelingsbedrijf van de stad Antwerpen en van het Vlaams Gewest uitgenodigd, maar die kwamen helaas niet opdagen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in het dossier over de versmalling van de Antwerpsesteenweg in Mortselsel en van de Grote Steenweg extra muros in Berchem? Lijkt het u geschikt om op de Grote Steenweg extra muros te opteren voor een baan met 2 maal 2 rijstroken? Zo ja, wat zal dan gebeuren met de vrijgekomen ruimte door het verdwijnen van rijstroken? Of lijkt het u opportuun om de middenberm groter te maken en te gebruiken als tram- en busbedding? Wat zal worden gedaan aan de toekomstige verkeersafwikkeling? Ik verwijs naar de dagelijkse files in Berchem en Mortselsel tijdens de piekmomenten.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de bestaande ontwikkeling is positief. De hele N1 in Mortselsel en Berchem is geselecteerd als secundaire weg type III. Dat houdt in dat voorrang wordt gegeven aan de doorstroming van het openbaar vervoer en aan de zwakke weggebruikers.

We moeten natuurlijk consequent zijn. Als de Antwerpsestraat in Mortselsel 2 maal 1 rijstrook krijgt en er ter hoogte van Nieuw-Berchem 2 maal 3 rijstroken zijn, dan zal een trechterfunctie ontstaan. De beide zaken moeten op elkaar worden afgestemd, want bovendien liggen er over de Singel in Oud-Berchem twee rijstroken enkele richting met een vrije tram- en busbedding. Het profiel van de gehele N1 moet worden onderzocht en de banen in Mortselsel en Berchem moeten op elkaar worden afgestemd.

Ik heb vroeger reeds vragen gesteld over de N1 aan voormalig minister Stevaert. Wij zijn voorstan-

der van een snelheidsbeperking tot 50 kilometer per uur in Berchem extra muros. Het gaat immers over een bebouwde kom en er liggen scholen aan de baan. Nu mag er 70 kilometer per uur worden gereden, maar zelfs die beperking wordt niet gerespecteerd. Ondertussen werden gelukkig camera's geplaatst, want die waren dringend nodig. In de districtsraad van Berchem groeit de eensgezindheid over 2 maal 2 rijstroken.

Het is belangrijk om te weten wat er zal gebeuren met de vrijgekomen ruimte. Op bepaalde plaatsen zal een zee aan ruimte ontstaan. Wij opteren voor wat meer groen en voor ruimte voor de zwakke weggebruiker. Ondertussen werd reeds werk gemaakt van het verbeteren van het fietspad. We moeten ook onderzoeken wat de noden van het openbaar vervoer zijn. Misschien kunnen er bussen over de vrije bedding rijden.

Op de korte termijn moet in elk geval de verkeersveiligheid worden gepromoot via een snelheidsverlaging en het schrappen van één rijstrook in Berchem extra muros. Er zal geen probleem van congestie zijn, want op andere plaatsen heeft het schrappen van een rijstrook evenmin extra problemen veroorzaakt, denken we maar aan de Statielei te Mortselsel.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er worden inderdaad nogal radicale ingrepen gepland voor de Grote Steenweg in Berchem en Mortselsel. Ik vraag me af of daarbij de effecten op het sluisverkeer voldoende werden onderzocht. Die vorm van verkeer zal in vele gevallen onvermijdelijk zijn, want er worden vrij radicale opties genomen zonder daarbij de algemene verkeersafwikkeling in de gaten te houden.

De heer Johan Malcorps : Dat wordt nochtans gedaan in het Mobiliteitsplan Antwerpen en in de vele deelmobiliteitsplannen. De plannen worden bovendien toegelicht in hoorzittingen. Het gaat niet zomaar over een 'one-shot'.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, over de doorstromingsproblemen in Mortselsel heb ik al eerder een vraag gesteld. Mevrouw De Schepper haalt de problemen nu opnieuw aan. Ze doet dat waarschijnlijk naar aanleiding van een standpunt dat werd vertolkt door de heer Coveliers. Hij stelt zich vragen

Van den Eynde

bij het omvormen van een baan met twee rijstroken tot een baan met één rijstrook. Ook ik blijf me vragen stellen over de doorstromingsproblemen in Mortsel. Nu al moeten mensen uit Boechout dikwijls heel lang aanschuiven. Het duurt lang voor ze Mortsel door zijn. Kan iemand me uitleggen langs welke weg de mensen uit Boechout nog aansluiting kunnen vinden met de stad? Volgens mij moeten ze ofwel via Mortsel rijden ofwel dwars door Kontich naar de E19 rijden ofwel moeten ze Borsbeek passeren. Er zal altijd een regio het slachtoffer zijn van de herstructureringswerken. Bovendien zal ook de ring worden heraangelegd. Hoe zal al het verkeer worden opgevangen? Ik blijf in elk geval met heel veel vragen zitten over de herstructurering.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, de verlenging van de tramlijn van Mortsel tot Boechout werd behouden als een prioriteit bij het uitwerken van het Masterplan Mobiliteit van de stad Antwerpen. Het maakt dus inderdaad deel uit van een groter geheel. Het project speelt in op de weg-categorisering van de Antwerpsestraat in Mortsel als een secundaire weg categorie III, waarbij de woonfunctie prioritair is aan de doorgangsfunctie. Dit betekent dat het wegprofiel van de Antwerpsestraat grondig zal wijzigen door het terugbrengen van het aantal rijstroken van twee naar één.

Ook het doortrekken van de tram- en businfrastructuur van de huidige eindhalte in Mortsel tot het eindpunt Capenberg, net over de gemeentegrens van Boechout, maakt deel uit van dit project, met het oog op een modal shift van de wagen naar het openbaar vervoer. Bovendien krijgt de veiligheid voor fietsers en voetgangers extra aandacht bij de heraanleg van de Antwerpsestraat.

De werken zullen beginnen in het najaar van 2003. Het einde van de werken is gepland voor 2005. Momenteel is de procedure voor het bekomen van de bouwvergunning lopende. Het project van de Grote Steenweg in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen zit momenteel nog in een studiefase. De herinrichting van de Grote Steenweg wordt bestudeerd, rekening houdende met de gewenste verkeersafwikkeling ter hoogte van de Antwerpsestraat. Het versterken en uitbouwen van het openbaar vervoer en de faciliteiten voor zachte weggebruikers zijn hierbij cruciale uitgangspunten. Aangezien het project nog niet voldoende is uitgewerkt en ook nog niet werd goedgekeurd door de provinciale auditcommissie, is het voorbarig om nu

al uitspraken te doen over het toekomstige wegprofiel van de Grote Steenweg.

Voor de definitieve vormgeving van het ontwerp zal er nog overleg plaatsvinden met het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen – niet met de districtsraad – en zullen er nog infovergaderingen worden georganiseerd met de bevolking. Voor de toekomstige verkeersafwikkeling in Berchem en Mortsel, heeft het Masterplan in elk geval als doel een vlotte verbinding te creëren tussen de stad Antwerpen en haar randgemeenten. Dit wordt niet enkel bereikt door maatregelen te nemen die louter op het autovervoer gericht zijn, maar ook door de bereikbaarheid door middel van het openbaar vervoer verder uit te bouwen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171 naar de A12

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171 naar de A12.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, eind 2002 startte de afdeling Wegen en Verkeer van de Vlaamse Gemeenschap de administratieve procedure op voor de aanleg van twee extra bruggen over de A12. Die zouden volgens de afdeling Wegen en Verkeer noodzakelijk zijn voor een mogelijke doortrekking van de expresweg N171 naar de A12. Het zou de bedoeling zijn om op deze bruggen een rotonde te maken boven op de ingesleufde Boomssteenweg of A12.

Een klacht van het Rumstse gemeentebestuur bij de Raad van State en de negatieve uitspraak in het verslag van de auditeur van de Raad van State inzake de bouwaanvraag over de twee bruggen over de A12, maken dat de plannen van de administratie Wegen en Verkeer mogelijk moeten worden gewijzigd. De zaak stond op 16 mei 2003 op de rol.

Van den Eynde

Meermaals heb ik voormalig minister Stevaert ondervraagd over de mogelijke doortrekking van de expresweg N171 naar de A12. Een op te maken streefbeeldstudie zou duidelijkheid moeten scheppen over de gevolgen voor de ruime omgeving, zowel op maatschappelijk, landschappelijk, ecologisch en mobiliteitsvlak. Het ontbreken van die landschaps- en streefbeeldstudie is volgens de auditeur van de Raad van State een grote tekortkoming.

Het verbaasde me dat er reeds een bouwaanvraag was voor twee nieuw te bouwen bruggen, terwijl er nog geen afgewerkte streefbeeldstudie voorhanden was. Die streefbeeldstudie is voor de omliggende gemeenten enorm belangrijk, want het is nu al duidelijk dat het doortrekken van de expresweg N171 naar de A12 ook voor de omliggende gemeenten veranderingen met zich mee zal brengen. Het is vooral de onduidelijkheid over de plannen en uitvoeringen van de Vlaamse regering die een goede mobiliteitsstudie en het creëren van een vlotte mobiliteit in de weg staat. Want naast het eigenlijke tracé zullen vele kruispunten van gewestwegen moeten worden hervormd, bijvoorbeeld het kruispunt van de N171 met de Keizershoek, waarvoor een herinrichting werd uitgewerkt.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van de streefbeeldstudie en de landschapsstudie? Hoe en wanneer zal die worden gecommuniceerd naar alle betrokken partijen? Welke initiatieven zal de Vlaamse regering nemen naar aanleiding van het arrest van de Raad van State?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, wat is het gevolg van het arrest van de Raad van State voor de aanleg van de ontsluiting van Krekenberg? Dat is het verlengde van de N171, die wordt doorgetrokken van Kontich naar Boom.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : De Raad van State heeft pas op 16 mei deze zaak behandeld. Dat is heel recent. Het studie bureau heeft inmiddels een ontwerp van onderzoeks- en evaluatierapport opge maakt in het kader van de streefbeeldstudie. Dit ontwerp werd gisteren besproken door de projectleiding. Dan zal het streefbeeld per deelgebied worden besproken met de betrokken gemeentebesturen, waarna het eindrapport in de loop van 2003 kan worden voltooid. Voorafgaand aan de voltooi-

ing van de streefbeeldstudie zullen er in het najaar van 2003 nog informatieavonden met de bevolking worden georganiseerd.

Ik kan nog niet antwoorden op de vraag over het arrest van de Raad van State omdat ik het nog niet heb ontvangen. Zolang ik de exacte inhoud van het arrest niet ken, kan ik geen uitspraken doen over de verdere handelwijze van het Vlaams Gewest in dit dossier. Mevrouw Van den Eynde, in tegenstelling tot wat u beweert, is het advies van auditeur gunstig voor het Vlaams Gewest. De auditeur adviseert immers om het verzoekschrift van de gemeente Rumst om de bouwvergunning te schorsen, te verwerpen. Dat lijkt me ook logisch. De bouw van de bruggen is immers onafhankelijk van de streefbeeldstudie voor de N171.

De locatie van de bruggen ligt reeds vast op basis van de reservatiezone volgens het gewestplan, de voorzieningen in de steunmuren van de halfopen tunnel en het rotondeconcept van de geplande kruising met de N171. Aangezien het principe van de aanleg van de N171 vastligt en er voor het bewuste kruispunt geen discussie bestaat over de oplossing, kan dit deel van de N171 reeds worden gebouwd voor de inrichting van de N171 wordt vastgelegd middels de lopende streefbeeldstudie. Indien de bouwvergunning niet wordt geschorst, geef ik mijn administratie de opdracht om de werken aan de aannemer te gunnen zodat de bouw van de bruggen kan starten.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik beschik blijkbaar over andere gegevens. Uw collega uit de Rumstse gemeenteraad heeft het verslag ontvangen van de auditeur van de Raad van State. Op drie punten zouden ze gelijk krijgen van de auditeur. Ik citeer : 'De auditeur haalde drie punten aan waarin hij ons standpunt volgt. Vooreerst is uit de bouwaanvraag niet duidelijk dat ze betrekking heeft op de aanleg van een later uit te bouwen rotonde of verlenging van de N171. Ook het ontbreken van een landschaps- en streefbeeldstudie blijkt een tekortkoming. Ten slotte schrijft de auditeur dat geen enkel motief werd gegeven waarom deze aanvraag in verschillende delen werd opgesplitst.' Dat zijn de gegevens die ik heb gekregen van de gemeente Rumst.

Minister Gilbert Bossuyt : Van een gemeenteraadslid van die gemeente.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : De gemeente Rumst heeft een afschrift ontvangen van dat verslag. Ik citeerde de woorden van mevrouw Van der Wildt, sp.a-schepen van Rumst. Misschien kunt u zich daar eens informeren, want blijkbaar weet zij meer.

Met de streefbeeldstudie is men achter op het schema. Ik vind dat heel jammer, want uiteindelijk houdt dat ook een aantal andere plannen voor de buurgemeenten tegen. Nu spreek ik weer uit ervaring. Zo zijn we in Kontich al heel lang bezig met ons eigen mobiliteitsplan. Dat wordt maar niet afgerond, omdat er telkens nieuwe gegevens komen van de overheid : dan weer gaat het over het doortrekken van een tramlijn, dan weer over de streefbeeldstudie. Dat alles heeft zijn weerslag op de gemeente Kontich. Zo krijgen we ons mobiliteitsplan niet rond, met alle gevolgen van dien. Zo kunnen we geen subsidies krijgen voor fietspaden langs een gewestweg, en voor duidelijke oversteekpunten.

Hoe moeten we nu als gemeente onze mobiliteitsstudie verder afwerken ? Moeten we steeds blijven wachten op verwickelingen die op ons afkomen vanuit het Vlaams Gewest, zodat we geen subsidies kunnen krijgen ? Op welke manier kunnen we toch in aanmerking komen voor subsidies, ongeacht de vraag of het mobiliteitsplan bijgewerkt is ? Die streefbeeldstudie had duidelijkheid moeten scheppen over de toekomstplannen van onze regio en onze gemeente. Die studie wordt telkens uitgesteld, wat betekent dat ook het veilig maken van een aantal kruispunten wordt uitgesteld. In onze gemeente vragen we ons af hoe we dat nu verder moeten oplossen.

Minister Gilbert Bossuyt : Uw gemeente is niet de enige die daar moeilijkheden mee heeft.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Neen, maar we hebben daar toch wel heel rechtstreeks mee te maken. Die gewestwegen liggen immers volledig op ons grondgebied.

Minister Gilbert Bossuyt : Soms kan dat inderdaad problemen geven. Ik zou niet zeggen dat u wordt overstelpt. Het is toch beter dat, indien men een mobiliteitsstudie maakt, die studie goed gestoffeerd is en dat men over alle gegevens beschikt. Ik hoop voor u dat dit binnen de kortste keren in orde komt. Volgens mijn informatie zou dit eind dit jaar rond moeten zijn. Er zijn immers heel wat actoren betrokken bij het opstellen van die studie. Als men eenmaal een procedure opstart, dan moet men die jammer genoeg tot het einde doorlopen. Maar ze zal wel worden afgerond.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Natuurlijk groeit het ongenoegen bij de inwoners van onze gemeente. Dit blijft immers duren. We kunnen geen verdere initiatieven nemen, want we weten niet wat ons te wachten staat.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de N16 Breendonk-Temse tot autostrade

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de N16 Breendonk-Temse tot autostrade.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in het RSV werd de N16 tussen de A14 Sint-Niklaas en de A12 Willebroek, en verder naar de A1 te Mechelen, geselecteerd als primaire weg van categorie I. Dit betekent dat de N16 een snelweg zou worden tussen de Scheldebrug te Temse en Breendonk, en dat een aantal kruispunten zouden verdwijnen. Gelijkvloerse kruisingen zouden omwille van de veiligheid niet meer wenselijk zijn. Er zou worden gekozen voor ondertunnelingen of bruggen. Toch zouden een aantal kruispunten wellicht wel blijven, wellicht ter hoogte van Bornem of Puurs. Op andere plaatsen, zoals bijvoorbeeld aan de Eikevlietbaan, zou de oversteekbaarheid voor de fietsers en voetgangers prioritair zijn.

In de streek van Klein-Brabant groeit nu echter steeds meer de vrees dat bepaalde dorpskernen, bijvoorbeeld die van Bornem, Puurs en Hingene, door de geplande afsluiting van deze kruispunten geheel geïsoleerd zouden raken. Bovendien is men ook bevreesd voor nog meer vrachtwagens en ADR-transporten via de N16, en dus in de onmiddellijke omgeving van woonzones. Het is duidelijk dat het een moeilijke evenwichtsoefening is tussen veiligheid en doorstroming op de N16 enerzijds en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kernen in Klein-Brabant anderzijds. Ook de nog grotere barrièrewerking van de N16 voor zwakke weggebruikers verdient alle aandacht.

Malcorps

Mijnheer de minister, kunt u me meedelen welke plannen er nu concreet bestaan voor de afsluiting van kruispunten in bijvoorbeeld Puurs, Bornem of Willebroek ? Hoe staat het met de streefbeeldstudie voor de N16 en de eventuele ontubbeling van de Temsebrug, de studie die de eerste helft van 2003 klaar zou zijn ? Hoe worden de gemeentebesturen en de lokale mensen betrokken bij de hele besluitvorming inzake de N16 door Klein-Brabant ? Welke snelheid zal worden toegelaten op de nieuwe N16 ? Worden er laterale wegen doorgetrokken naast de N16, met alle gevolgen van dien voor onteigeningen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, op dit ogenblik is enkel de eerste fase van de streefbeeldstudie, namelijk de oriëntatiefase, vrijwel voltooid. Die eerste fase bevatte een voorstel van concept voor de N16. Momenteel zijn er twee scenario's, die ten opzichte van elkaar worden afgewogen aan de hand van verschillende verkeersmodellen. In het eerst scenario wordt de N16 heringericht volgens de principes van een primaire weg van categorie I. In het tweede scenario wordt de N16 heringericht volgens de principes van een primaire weg van categorie II. In functie hiervan primeert de verbindende of ontsluitende functie van de N16 op Vlaams niveau en wordt er voorzien in meer of minder knooppunten op de N16. In het eerste scenario is er een capaciteitsverhoging ter hoogte van de brug van Temse nodig. Het tweede scenario, daarentegen, stelt dat de brug in haar huidige configuratie behouden kan blijven, maar dat de aanloopzijden aan beide zijden van de brug moeten worden geoptimaliseerd. Dit betekent dat deze zones geen conflicten mogen bevatten, om het vlotte functioneren niet te hypothekeren.

Combinaties van deze twee scenario's worden ook overwogen. Zo zou bijvoorbeeld het deel van de N16 tussen de E17 en de A12 een andere categorisering kunnen krijgen dan het deel tussen de A12 en de E19. De resultaten van de scenario's worden voorgelegd aan de provinciale auditcommissie van 10 juli. De commissie moet zich uitspreken over de vraag welk scenario de voorkeur geniet. Pas daarna volgt de tweede fase, namelijk het uitwerken van het voorkeursconcept tot een volwaardig streefbeeld. Momenteel durf ik dus geen uitspraken te doen over het al dan niet open houden van bepaalde kruispunten. Alle gemeentebesturen van de gemeenten gelegen langs de N16 zijn lid van de projectleiding van de streefbeeldstudie en hebben dus

de gelegenheid om hun visie over de voorgestelde scenario's kenbaar te maken.

Ten slotte wil ik er nog aan herinneren dat een streefbeeld een visie op lange termijn is voor de herinrichting van een bepaalde weg. Sommige voorgestelde maatregelen van het streefbeeld zullen op korte termijn worden uitgevoerd, andere op middellange en lange termijn. Het is dus niet correct te stellen dat het vaststellen van een streefbeeld onmiddellijk aanleiding geeft tot het afsluiten of herinrichten van bepaalde kruispunten. De fasering daarvan moet nog worden vastgelegd. Het is immers ook mogelijk dat er sprake is van een gefaseerde aanpak, waarbij in een eerste fase maatregelen worden uitgevoerd die passen in het scenario van een primaire weg van categorie II, maar die ook, op langere termijn, deel uitmaken van een scenario van een primaire weg van categorie I. Dat zal bepaald worden als men een zicht heeft op het geheel. Ik vrees dan ook dat uw vraag op dit moment voorbarig is.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, we hebben het deze voormiddag al meerdere keren gehad over streefbeeldstudies en dergelijke meer. Het is echter onze plicht als volksvertegenwoordiger om de zorgen die onder de bevolking leven, hier ook te melden. Het gaat om gewestwegen waarover op gewestelijk niveau beslissingen worden genomen en waarvoor u de eindverantwoordelijkheid hebt. Ik heb natuurlijk alle respect voor de procedures die moeten worden gevolgd en waarin ook de nodige inspraakmomenten zijn ingebracht.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik betwist niet het belang van de vragen die hier worden gesteld. Iedereen vraagt, en terecht, dat er een brede raadpleging wordt gehouden, zowel bij de burgers als bij de specialisten. Er moeten immers vaak technische keuzes worden gemaakt. Het is goed dat die keuzes getoetst kunnen worden aan wat men daar ter plaatse over denkt. Iedereen zegt dat die procedure lang duurt, maar eigenlijk is het de gewone gang van zaken.

We hebben hetzelfde probleem met de wegenherstellingen. Deze scheppen op zich al voldoende problemen. Denken we maar aan Waasmunster. U kunt zich niet voorstellen welke kopzorgen specialisten zich daarover maken. Daarnaast moeten we ook het bijna crimineel rijgedrag van sommigen blijven aanklagen. Ik had een bijeenkomst gepland met een aantal verantwoordelijken terzake. Door

Bossuyt

omstandigheden is die verlegd, maar ze komt er sowieso.

Ik kan begrip opbrengen voor het economisch verkeer, dat nodig is, en voor de goede vrachtwagenchauffeurs die dagelijks op de baan zijn en die me ook vragen om het probleem van de wegpiraten aan te pakken. De hele sector lijdt daar immers onder.

Ik weet dat er op sommige plaatsen dringend herstellingen aan de wegen moeten gebeuren, maar die creëren onvermijdelijk grote problemen. Dat zal u echter niet verbazen, want een deel van uw filosofie is net gebaseerd op het feit dat terzake in de toekomst andere maatregelen zullen moeten worden genomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige donderdag was er een infodag over het opstellen door het Vlaams Gewest van een langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens. Mijnheer de minister, eigenlijk wachten wij al 4 jaar op een beleidsbrief van uw voorganger over het havenbeleid. Ook voor het luchthavenbeleid wachten we nog steeds op een beleidsbrief. Misschien kunt u zich daar nu aan zetten.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb blijkbaar nog heel wat werk.

De heer Ludwig Caluwé : Men heeft inderdaad een en ander laten liggen.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat heb ik niet gezegd.

De heer Ludwig Caluwé : Eindelijk zal er werk worden gemaakt van een beleidsbrief, maar nu doet men meteen aan overkill. Ik heb de indruk dat men met deze langetermijnvisie het havenbeleid op het gewestelijk niveau wil brengen. Dit is in strijd met het Havendecreet dat de verantwoordelijkheid voor het uitwerken van strategische visies bij de verschillende zeehavens legt, en niet bij het gewestelijk niveau. Het gewestelijk niveau kan wel ondersteunen en begeleiden maar het uitwerken van de strategische visies behoort tot de taak van de zeehavens zelf. Hoe wordt het parlement hier dan bij betrokken ? Hoe verhoudt deze visie zich tot de plannen die door de verschillende Vlaamse zeehavens zijn uitgewerkt ? Hoe worden de verschillende havenbesturen daarbij betrokken ? Hoe worden de privé-sector en de sociale partners betrokken bij de totstandkoming van deze visie ?

Ik stel vast dat er enerzijds een stuur- en plangroep is, en anderzijds een klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit meer dan 140 deelnemers van allerlei bedrijven, waarvan een aantal vandaag juridisch zelfs niet meer bestaan. Ze komen om het half jaar bijeen en mogen er misschien even iets zeggen. Daarnaast is er een intens werkende plan- en stuurgroep. Daarin zitten enkel ambtenaren van gewestelijk of federaal niveau. Daar zit bijvoorbeeld niemand in van de havenbesturen of van de belangenorganisaties uit de privé-sector. Ik vraag me dan ook af hoe dit verder zal evolueren. We zullen een visie krijgen die haaks staat op de visie die wordt ontwikkeld door de verschillende zeehavens en die verstaat van de doelstellingen en strategieën van de sociale partners en de privé-sector.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, u bent goed geïnformeerd.

De heer Ludwig Caluwé : Dat is ook al in de krant verschenen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik mag toch nog wat werk doen ? Er wordt me blijkbaar toch nog enige bewegingsruimte gegund.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik zal u echt niet stalken.

Minister Gilbert Bossuyt : Het klopt dus niet dat we niets doen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik zeg alleen dat er een en ander is blijven liggen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik vind dat ik hard gewerkt heb de afgelopen maanden. Enfin, dat probeer ik toch.

De heer Ludwig Caluwé : U hebt gisteren onze fractieleider gehoord : het zijn niet altijd de boegbeelden die goede ministers zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is heel vriendelijk van u. De media hebben een probleem. Mensen die ze niet kennen, bestaan niet. Dat is een eenvoudige oplossing en een simpele levensvisie.

De informatiedag van 22 mei jongstleden vormde het startschot van de studieopdracht die moet resulteren in een langetermijnvisie op de Vlaamse zeehavens. U kunt ons dat niet ontzeggen. Als we zoveel investeren in onze havens, mogen we er een visie op nahouden. Ik heb mijn administratieopdracht gegeven de langetermijnvisie op de Vlaamse zeehavens zodanig uit te schrijven dat de resultaten kunnen dienen voor de opmaak van een gefundeerde beleidsbrief over de zeehavens, de maritieme toegang en de hinterlandontsluiting. De opdracht omvat dus meer dan alleen de havens. U zult moeten toegeven dat we steeds meer geïntegreerd te werk gaan. Voor de goede ontwikkeling van een haven zijn die drie elementen van zeer groot belang.

Mijn kabinet heeft de voorzitter van de stuurgroep, secretaris-generaal Desmyter, tijdens de eerste stuurgroepvergadering op 2 april 2003, verzocht de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement tijdig en regelmatig te informeren over de stand van zaken van het onderzoek. Het is mijn intentie het Vlaams Parlement en de regering proactief en efficiënt te informeren. De secretaris-generaal zal daartoe alle nodige initiatieven nemen.

De strategische plannen die opgemaakt worden voor de vier havengebieden, zijn bij uitstek gebiedsgericht. Conform de opdracht in het Vlaams regeerakkoord hebben zij als doelstelling de ruimtelijke afbakening van de havengebieden te onderbouwen. Met de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens wordt onderzocht hoe de maatschappelijke meerwaarde van het Vlaamse havenlandschap functioneel kan worden versterkt, en op welke wijze de Vlaamse overheid haar instrumenten hier toe kan optimaliseren. Dit alles geschiedt havengrensoverschrijdend, gezien de toenemende impact van het havengebeuren op alle maatschappelijke aspecten, ook buiten de havengebieden. De verschillende planningsprocessen moeten omwille van de vereiste complementariteit goed op elkaar worden afgestemd. Deze afstemming zal uiteraard ook

moeten gebeuren met onder meer het RSV, het Vlaams Milieubeleidsplan en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Bij de opmaak van de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens zal uiteraard rekening worden gehouden met de specifieke bevoegdheidsverdeling die het Havendecreet aan het publieke havenlandschap heeft opgelegd. In de studieopdracht wordt aandacht geschonken aan de Europese context. De dwingende impact daarvan op grote infrastructuurprojecten, die eigen zijn aan havenontwikkelingen, is al vaak pijnlijk gebleken.

Niet alleen de vier havenbedrijven, maar ook vertegenwoordigers van de havenondernemingen, worden intens en reeds van voor de start van de studie betrokken. De Vlaamse Havencommissie heeft reeds op 1 maart 2002 een aanbeveling uitgebracht over de strategische plannen. Daarin werd specifiek aandacht geschonken aan de studieopdracht over de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens. De studie wordt begeleid door een stuurgroep.

Voor de vier havenbedrijven is een structureel overlegforum op poten gezet. Zij hebben op elk ogenblik inzage in alle studiedocumenten. Een actieve en constructieve inbreng van de havenbedrijven lijkt mij gewenst voor een kwalitatief hoogstaand resultaat. Periodieke klankbordgroepen zijn er voor de havengemeenschappen, inclusief de economische actoren, voor de maatschappelijke belangengroepen, inclusief de sociale partners, en voor de bestuurlijke organisaties. Het lijkt mij een evidentie dat de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens, als resultante van deze studieopdracht, onder meer aan de Vlaamse Havencommissie voor advies zal worden voorgelegd alvorens er beleidsconclusies uit te trekken op regeringsniveau.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U beweert dat de privé-sector intens en van tevoren betrokken zal zijn bij het proces. U kunt dit niet vertalen in een halfjaarlijks congres. Dat getuigt niet van uitgebreide betrokkenheid volgens mij.

U hebt evenmin geantwoord op mijn vraag waarom de stuurgroep enkel uit gewestelijke ambtenaren en de NMBS bestaat. Dit lijkt me een te beperkte samenstelling om tot een goed resultaat te komen. Ik zal dit proces intens in de gaten houden om erover te waken dat de centraliserende tendens niet te sterk wordt.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, ik ben blij dat u dit vraagt. Er is nogal wat argwaan en verzuring. Het is een belangrijke sector, en gelukkig zijn er daar ook nog mensen die vooruit willen. Dat sterkt me.

De heer Ludwig Caluwé : Er zijn ook duizenden mensen van afhankelijk.

Minister Gilbert Bossuyt : Denkt u dat ik mij daar niet van bewust ben ? Ik kom niet uit het niets. Ik ben me er terdege van bewust. Daarom juist moet er ook niet mee worden gespeeld. Sommigen geven de indruk dat te willen doen, al wil ik u persoonlijk niet met de vinger wijzen.

Het is belangrijk dat we iets doen naast het andere. Er zullen dan ook wel overlappingen zijn, maar het is zeker niet de bedoeling de strategische plannen van de havengebieden te vervangen. Die zijn nodig, maar op zeker moment moeten ze ook worden ingebed.

Het gaat om veel meer dan het havengebied alleen. Er zijn omgevingsfactoren. Zo moeten we absoluut een idee krijgen van de mobiliteit, de toegankelijkheid, ook aan de landzijde rondom de havens, en die dingen op een rij zetten. Om het even populistisch te stellen – de verkiezingen zijn nu toch voor-

bij – 1 plus 1 plus 1 plus 1 : hoeveel is dat ? (*Opmerkingen*)

De voorzitter : Volgens de Stevaertiaanse redenering is dat 7.

Minister Gilbert Bossuyt : Ziet u wel : er bestaan verschillende meningen over. Het gezond verstand gebiedt ons te optimaliseren. Er hoeft geen argwaan te rijzen telkens er een initiatief wordt genomen. Sommige parlementsleden hebben tijdens de vorige zittingsperiode heel wat van hun tijd gestoken in het opstellen van een Havendecreet, teneinde een begin van een structuur te maken.

Ik zou veel over hebben voor een betere verstandhouding tussen de havens. Ze verstaan elkaar al wel, maar we moeten dat ook nog in een financieel kader gieten. Daar is een nieuwe verstandhouding voor nodig. Mevrouw de voorzitter, als voormalig minister van Financiën zult u het met me eens zijn dat er een verschil is tussen elkaar verstaan en alles uitgeven, en elkaar verstaan en het voorziene uitgeven. Dat zouden we onder andere met behulp van dit instrument willen bereiken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.54 uur.*
