

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



Zitting 2002-2003

12 juni 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zeewaardigheid van de in Oostende gelegen loodsboten Pilot 9 Zeeparel en Pilot 10 Zeerob

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toename van agressie en vandalisme op trams en bussen  
Met redenen omklede motie

Voorstel van resolutie van de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe en Eric Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS  
– 1750 (2002-2003) – Nr. 1

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde desinvesteringen in het Vlaams spoorwegnet en de gevolgen voor de haven van Antwerpen  
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende ongevallen op de E17

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken inzake de bouw van de reuzenbrug op de N19 tussen Geel en Westerlo

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 recente ontwikkelingen

## Commissie voor Openbare Werken Mobiliteit, en Energie

Donderdag 12 juni 2003

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jan Penris**

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.08 uur.*

### **Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zeewaardigheid van de in Oostende gelegen loodsboten Pilot 9 Zeeparel en Pilot 10 Zeerob**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Verougstraete tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zeewaardigheid van de in Oostende gelegen loodsboten Pilot 9 Zeeparel en Pilot 10 Zeerob.

De heer Verougstraete heeft het woord.

**De heer Christian Verougstraete** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse regering besliste op 23 juni 1998 tot de aankoop van twee snelle loodsboten. De algemene offerteaanvraag met Europese bekendmaking vond plaats op 15 oktober 1998. Op 17 december 1998 werd de bouw van beide schepen toegewezen aan de NV Herbosch-Kiere uit Kallo voor de prijs van 2.736.590 euro. Herbosch-Kiere, zelf geen scheepsbouwer maar een waterkundig bedrijf, liet de schepen bouwen op de scheepswerf MAG France in Fontenay-le-Compte en de werf OCEA in Sables d'Olonne in Frankrijk. Met veel luister werden de twee nieuwe loodsboten op 1 juni 2000 in Oostende voorgesteld.

Ze voeren slechts enkele keren uit. Bij de testvaarten deden zich talrijke problemen voor, zodat ze nu al jaren liggen te roesten op de kade in Oostende. Immers, geen van beide schepen voldoet aan de normale eisen die worden gesteld voor het beloodsen van zeeschepen. De stuurhut staat bijvoorbeeld te laag ten opzichte van het voorstevan waardoor

de stuurman vanuit de stuurhut de voorliggende wateroppervlakte niet kan zien, wat voor problemen zorgt bij het beloodsen en het horizontaal tegen de zeebodem aanmeren. Tevens kennen beide schepen zware motorproblemen, en veroorzaken de motoren zoveel trillingen dat de hele boot zichzelf zowat kapot trilt en doen zich overal scheuren voor. Kortom, deze loodsboten zijn niet zeewaardig en zitten vol constructiefouten.

Op de koop toe loopt thans een gerechtelijk onderzoek op initiatief van de gerechtelijke politie, meer bepaald van de centrale dienst voor de bestrijding van de corruptie, inzake het betalen van smeergelden bedrage van circa 212.000 euro om MAG France en OCEA toe te laten de schepen te bouwen. Een belangrijk ambtenaar van de afdeling Waterwegen en Zeewezen zou daarbij verdacht worden.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat bij het uitschrijven van een algemene offerteaanvraag duidelijke voorwaarden zijn bedongen waaraan de te bouwen schepen moeten beantwoorden, om te kunnen voldoen aan de taken waarvoor ze gebouwd worden, in casu beloodsing van zeeschepen. Werden deze specifieke voorwaarden in de offerteaanvraag opgenomen ?

Werd een gerechtelijke procedure gestart tegen de scheepsbouwers ? Zo ja, wat is dienaangaande de stand van zaken ?

Welke bestemming zal worden gegeven aan beide loodsboten ? Blijven ze buiten roesten of zullen ze verbouwd worden ? Wat zal, in dat laatste geval, de kostprijs zijn voor het opnieuw zeewaardig maken van beide loodsboten ? Kan met de bestaande oude loodsboten op een efficiënte wijze voorzien worden in beloodsing van zeeschepen ?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer de voorzitter, collega's, in het bestek voor het leveren van de nieuwe loodsbotten werden inderdaad duidelijke voorwaarden gesteld waaraan de te bouwen schepen moesten beantwoorden om te kunnen voldoen aan de taken waarvoor ze gebouwd werden. Over deze technische voorwaarden werd onder meer met vertegenwoordigers van de afdeling Loodswezen overlegd.

De vijf ontvangen offertes werden getoetst aan de technische voorwaarden. De beoordeling gebeurde door een jury die samengesteld was uit vertegenwoordigers van verschillende afdelingen van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Er vonden tevens technische besprekingen van de offertes plaats met de representatieve vakbonden en met de loodsvereniging. Dit is een gebruikelijke procedure.

De uitvoering van de werken werd opgevolgd door zowel vertegenwoordigers van de afdeling Loodswezen als van de afdeling Vloot. Bureau Veritas werd ingeschakeld voor de goedkeuring van de plannen en bij het toezicht op de werken ten behoeve van de classificatie van het schip met dienstvermelding R3 – Crew-Eo. Dit classificatiebureau heeft trouwens de vereiste zeewaardigheidsattesten afgeleverd.

Ingevolge de problemen die duidelijk werden na ingebruikname is een juridische procedure opgestart tegen de scheepsbouwer. Er moet evenwel een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds problemen die te maken hebben met de constructie van de schepen en anderzijds de aanpassingen ingevolge de bijkomende eisen van de loodsen zelf ten behoeve van hun comfort en veiligheid. Deze aanpassingen werden uitgevoerd.

De discussie met de aannemer spitst zich thans toe op het steeds terugkerend probleem met de motoren en dus op de constructie van de schepen. In dit verband werd tijdens het garantiejaar een volledige motor vervangen op kosten van de aannemer. De problemen bleven zich echter herhalen. De aannemer heeft tot op vandaag dan ook nog steeds een deel van de borg niet teruggekregen.

De administratie is van mening dat de problemen die vastgesteld werden na ingebruikname het gevolg zijn van ontwerp- en/of uitvoeringsfouten van de aannemer. Vermits de aannemer hier niet mee akkoord gaat, werd uiteindelijk beslist om over te gaan tot dagvaarding van de hoofdaannemer waarbij een gerechtelijke expertise werd aangevraagd.

Op 7 november 2002 werd de dagvaarding effectief ingeleid.

Ondertussen is de zaak voor de rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge reeds enkele keren voorgekomen, maar telkens weer uitgesteld omdat de hoofdaannemer eerst zijn Franse onderaannemers in vrijwaring opriep en die onderaannemers nadien ook hun leveranciers bij de zaak betrokken. Meer dan een jaar na het opstarten van de juridische procedure is er nog steeds geen gerechtelijk expert aangesteld om de nodige objectieve vaststellingen te kunnen doen. Volgens de laatste berichten zou er een nieuwe zitting gepland zijn op 16 juni 2003, dus binnen enkele dagen.

Als bewarende maatregel heeft de administratie beslist de snelle redebotten droog te zetten om bijkomende schade aan de romp en uitrusting te vermijden. De romp is immers van aluminium.

De bestemming die aan beide snelle redebotten zal worden gegeven, is afhankelijk van diverse factoren. Vooreerst moet vanzelfsprekend het resultaat van de gerechtelijke expertise worden afgewacht. Indien duurzaam herstel mogelijk blijkt, zullen ze voort worden ingezet. De kostprijs van de uit te voeren werken is hoofdzakelijk afhankelijk van de resultaten van de gerechtelijke expertise. De droogzetting van deze aluminium vaartuigen heeft onder meer tot doel corrosie zoveel mogelijk te beperken.

De Vlaamse regering heeft de afgelopen jaren een aantal beslissingen genomen in verband met het optimaliseren van het loodsen en het beloodsen. Alle genomen maatregelen passen in de optiek om de aanloopkosten naar de Vlaamse havens zo efficiënt mogelijk te laten gebeuren tegen een zo laag mogelijke kostprijs. De bouw van de snelle redebotten paste in de beslissing van de Vlaamse regering van 22 oktober 1996 inzake het 'optimaliseren van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens'. In een eerste fase zouden de snelle redebotten de tenderfunctie van de loodsboottender overnemen. Eén van de vier loodsbotten werd dan ook uit de vaart genomen en na ombouwing ter beschikking gesteld van het Vlaams Instituut van de Zee, het VLIZ.

De overblijvende 3 loodsbotten zijn nog steeds in de vaart en doen verder dienst als kotter en tender. Deze boten in de vaart houden is mogelijk, maar vergt met de tijd steeds toenemende onderhoudskosten. Vorig jaar werden initiatieven gestart met het oog op de modernisering van het beloodsingsproces. Uit het reeds gevolgde studietraject blijkt

**Bossuyt**

dat klassieke loodsboten niet optimaal inzetbaar blijven in een toekomstgericht beloodsingsproces. Nieuwe technische ontwikkelingen inzake type vaartuigen voor beloodsing worden momenteel opgevolgd en geëvalueerd.

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

**De heer Christian Verougstraete** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik begrijp nog steeds niet hoe het mogelijk is dat de problemen zijn ontstaan, want op de uitvoering van de werken wordt toch toezicht uitgeoefend via een controlemechanisme ? Het is toch wel erg gesteld met de boten.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Iedereen verwondert zich daar inderdaad over. Er moet nog worden uitgezocht wat de eigenlijke oorzaak van de problemen is. Het is duidelijk dat de boten niet naar behoren functioneren. Alle mogelijke juridische en technische bewaringsmaatregelen werden genomen. Op dit ogenblik kunnen we niet meer doen. Ik hoop dat de situatie niet te lang zal aanslepen, want uiteindelijk moeten we waken over een goede beloodsing van onze havens. Dergelijke incidenten vertragen onze mogelijkheden.

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

---

**Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toename van agressie en vandalisme op trams en bussen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Dewinter tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toename van agressie en vandalisme op trams en bussen.

De heer Dewinter heeft het woord.

**De heer Filip Dewinter** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in maart werd u reeds door de heer Decaluwe geïnterpelleerd over deze problematiek. Ik heb het antwoord gelezen. Ik zal niet opnieuw dezelfde vragen stellen, en ik hoop dat u me niet dezelfde antwoorden zult geven.

Ondertussen zijn nieuwe cijfers bekend, die heel fragmentarisch in de pers zijn verschenen. Ze tonen aan dat het aantal daden van agressie almaar toeneemt. De cijfers slaan op gevallen van agressie die aanleiding geven tot minstens een dag arbeidsongeschiktheid. In 1997 werden 25 feiten gepleegd, in 1998 58 feiten, in 1991 71 feiten en in 2000 83 feiten. Dat is een significante stijging.

Andere cijfers kwamen nog niet aan bod in de pers. Binnen De Lijn bestaat een werkgroep Agressie. Op dinsdag 13 mei werden de cijfers voor 2002 meegedeeld en besproken. Ze wijzen op een algemene stijging van het aantal feiten, gespreid over allerlei vormen van agressie : verbale agressie, bedreiging, belediging, fysiek geweld zonder wapen, fysiek geweld met wapen en beschadiging van de rijtuigen.

Als we de cijfers vergelijken met die van het jaar 2000, dan is er sprake van een gemiddelde maandelijkse stijging van 21 percent voor verbale agressie, een status-quo voor bedreigingen, een stijging van 14 percent voor beledigingen, van 38,5 percent voor fysiek geweld zonder wapen, van maar liefst 42 percent voor fysiek geweld met wapen en van 31,3 percent voor beschadiging van het voertuig en dergelijke. De gemiddeld algemene maandelijkse stijging van het aantal daden van agressie bedraagt 14,8 percent. Als ook de daden van agressie in rekening worden gebracht die geen aanleiding geven tot minstens een dag werkonbekwaamheid, dan is er sprake van een stijging van de agressie gericht tegen de chauffeurs van gemiddeld 54 percent per maand en van een stijging van de agressie gericht tegen de controleurs van gemiddeld 28,5 percent.

Het is tijd om aan de noodrem te trekken, om het in termen van het openbaar vervoer te zeggen. Er zijn in het verleden maatregelen genomen, maar die zijn ontoereikend. Er zijn onvoldoende middelen ingezet, onvoldoende initiatieven genomen en er is onvoldoende aandacht besteed aan de problematiek van onveiligheid op het openbaar vervoer.

Mijnheer de minister, uw partij legt terecht grote nadruk op het gebruik van het openbaar vervoer. Deze inspanningen kunnen echter teniet worden gedaan door de stijging van de agressie en de gewelddaden op tram en bus. In de grootsteden is de stijging dikwijls nog signifikanter dan de gemiddelde stijging, en dat werkt het negatieve imago van het openbaar vervoer in de hand. In de provincie Antwerpen werden in 2002 per maand 38 agressiegevallen geteld. In 2000 waren er dat nog maar 29. Dat is een stijging van 31 percent of het dubbele van de gemiddelde landelijke stijging.

## Dewinter

Vooral in de grootsteden zijn er allerlei initiatieven nodig om de agressie tegen het personeel van De Lijn en de passagiers terug te dringen. Het is niet alleen noodzakelijk om het personeel beter te beschermen via bijvoorbeeld afgeschermdde cabines en om op risicolijnen de bussen en trams uit te rusten met GPS-systemen en camera's, maar er moet ook een mentaliteitswijziging bij een kleine minderheid van gebruikers worden doorgevoerd. Er moet paal en perk worden gesteld aan zwartrijden en verkeersagressie. Als dat niet wordt aangepakt, leidt dat vaak tot nog meer agressie en criminele feiten. Ook hier geldt jammer genoeg de stepping stone-theorie.

Mijnheer de minister, ik wil een aantal vragen van de heer Decaluwe opnieuw stellen omdat er nog geen verandering is opgetreden. Gezien de ernst van de situatie is het misschien nodig om versneld werk te maken van een aantal initiatieven. In Antwerpen zouden er 46 extra controleurs komen en 18 hulpagenten worden ingezet. De Lijn meldt me dat dat nog maar gedeeltelijk is gebeurd. Kunt u daar wat opheldering over brengen? Naar mijn mening moet er op alle grootstedelijke lijnen een tweede man worden ingezet. U bent daar blijkbaar geen voorstander van. Kunnen deze cijfers u niet van idee doen veranderen?

Dan heb ik nog een vraag in verband met de CAO voor 2003-2004 waarin een aantal projecten zijn ingeschreven ter beveiliging van het personeel. Ik heb vernomen dat door allerlei fouten in het beheer van De Lijn er geen geld meer is om de CAO uit te voeren, waardoor een aantal projecten niet kunnen worden uitgevoerd. Is dat waar?

Vervolgens wil ik nog een aantal concrete voorstellen doen. Ik durf te pleiten voor een algemeen plan, wat nu nog niet bestaat voor het openbaar vervoer. Het kan een van uw taken zijn om zo'n algemeen plan te lanceren om de veiligheid te verbeteren. Er zijn goede en minder goede initiatieven, maar die worden beter gebundeld met de toevoeging van nog een aantal nieuwe initiatieven. Ik pleit ervoor om halfjaarlijks de cijfers omtrent onveiligheid en agressie op het openbaar vervoer bekend te maken aan de commissie. Dat zou deel kunnen uitmaken van dat plan.

Op dinsdag 13 mei heeft de werkgroep Agressie vergaderd. Een van de conclusies van de nota was – en ik citeer: 'Het ontbreekt De Lijn nog steeds aan middelen en bevoegdheden om ook het repres-

sieve luik in de agressiebestrijding gestalte te geven'.

Er zijn twee wetgevende initiatieven op het federale niveau genomen. Door de ontbinding van de Kamers werd over die initiatieven echter nooit gestemd, wat jammer is. Het ging om een initiatief waarbij er bezwarende omstandigheden zouden gelden voor daders van misdrijven tegen bestuurders en begeleiders. Het was een goed initiatief van de CD&V waar werk van kan worden gemaakt. Mijnheer de minister, bent u van plan dat te stimuleren en op te nemen in een globaal plan?

Een mogelijk ander initiatief is om buschauffeurs en controlepersoneel van De Lijn een ander statuut te geven. In Brussel, maar niet in Antwerpen, Gent en andere steden, zijn BTM-brigades, de bus-, tram- en metrobrigades, opgericht binnen de korpsen van de grootstedelijke politiezones. Dat lijkt me een goed initiatief. In Brussel heeft dit positieve resultaten afgeworpen.

Ik weet dat er veel verzet tegen het verweerwapen bestaat, maar er is bij de chauffeurs van De Lijn, en zeker bij het controlepersoneel, vraag naar. Ik bedoel geen pistool of iets dergelijks, maar wel een verweerwapen zoals de X-marker, die in Nederland reeds door verschillende bewakingsfirma's die op het openbaar vervoer patrouilleren, wordt gebruikt. Tijdens de verkiezingscampagne heb ik de X-marker reeds gedemonstreerd. Er wordt een blauwe vloeistof gespoten die volkomen schadeloos is en geen enkel fysiek letsel nalaat, zelfs niet tijdelijk, zoals bijvoorbeeld bij een traangasspray wel het geval is. Deze spray stigmatiseert de agressor en maakt hem heel zichtbaar als hij het op een lopen zet in metrostations, drukke winkelstraten en dergelijke meer. Dit verweerwapen komt uit Nederland waar het op het openbaar vervoer al wordt gebruikt. Ik wil het hier wel eens demonstreren. Misschien is de heer Voorhamme wel kandidaat. Na drie dagen is de vloeistof verdwenen.

Een ander voorstel is om mensen die als dader zijn veroordeeld of gekend uit te sluiten van alle lijnen van het openbaar vervoer. Al deze voorstellen hebben we meestal niet zelf uitgevonden, maar worden in het buitenland reeds toegepast. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Franse steden Tourcoing en Evreux, die een aantal van deze maatregelen in een geïntegreerde aanpak hebben gerealiseerd en waar de agressie, de criminaliteit en de onveiligheid op het openbaar vervoer spectaculair zijn gedaald. Er is ook het voorbeeld van Amsterdam, dat hier reeds enkele maanden geleden is aangehaald, waar de overheid ook een aantal van die voorstellen

## Dewinter

heeft gerealiseerd die leiden tot een daling van de agressie op het openbaar vervoer.

Dit zijn een aantal voorstellen op basis van een analyse die niet ik heb gemaakt, maar die door De Lijn zelf is gemaakt en waarvan ik hoop dat u eraan tegemoet zult willen komen. De globale kwaliteit van het openbaar vervoer kan er alleen maar bij gebaat zijn.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil ten eerste antwoorden dat we alleszins niet aan de noodrem moeten trekken, wel integendeel. Ten aanzien van sommige feiten die zich voordoen, hebben we er alle belang bij erover te waken dat alles kan doorgaan wat moet doorgaan en niet toe te geven aan een aantal omstandigheden.

Ten tweede hebben we geen formule, zoals in het katholiek geloof bestaat, waarbij men met een asenkruisje wordt beschermd tegen vijanden of tegen een bepaalde vorm van agressie.

Ten derde heb ik er wat moeite mee dat u ervan uit gaat dat we verkrampt zitten met de cijfers en dat we dit thema niet voldoende ernstig zouden nemen. We zijn er meer dan ooit om bekommerd dat de straat aan de mensen behoort en dat we de straat door niemand mogen laten innemen, behalve door mensen van goede wil. We zullen hier alles aan doen.

Bij goede cijfers zijn we gedurende een jaar blij en het jaar daarop hebben we tegenslag en stijgen de cijfers. Cijfers geven een aanuiding, ze zijn niet onbelangrijk en we moeten er oog voor hebben, maar we zijn geen cijferfetisjisten.

Er wordt inderdaad dagelijks gewerkt aan globale oplossingen, en ik ben daar een zeer groot voorstander van. Een eenduidige oplossing bestaat niet. Men mag het probleem ook niet verengen tot een eventuele bewapening van de buschauffeurs, wat ze ook niet willen. U knikt neen, mijnheer Dewinter, maar er wordt een sfeer geschapen waarin men meent dat als die mensen niet met allerlei dingen bewapend zijn, het probleem niet opgelost zou zijn.

De oplossing is breder. Heel belangrijk vinden we de paritair samengestelde werkgroep die voortwerkt op het veiligheidsplan dat in het paritair subcomité van 12 maart 1999 werd uitgewerkt. De be-

doeling daarvan is om op permanente basis met die problematiek bezig te zijn. We mogen niet alleen geconcentreerd zijn op wat in de bus gebeurt, maar ook met de sfeer waarin die bus zich voortbeweegt. Ook daar moeten we oog voor hebben. Het is dus niet louter een probleem van mobiliteit of van de minister die het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft. Ik verwijs in dit verband naar wat indertijd werd gedaan door minister Tobback met betrekking tot de veiligheid in de metro. We hebben toen gezien dat het probleem voor een hele tijd efficiënt werd opgelost.

Er zijn drie grote groepen van maatregelen waarmee we bezig zijn, met name organisatorische preventiemaatregelen, technische preventiemaatregelen en opleiding en training.

Onder organisatorische preventiemaatregelen verstaan we het beheer van agressiefeiten en de begeleiding van de voertuigen. Ik verwijs in dit verband met name naar het Activa-plan, de veiligheids- en de preventiecontracten, de stadswachten, het toezichtpersoneel en de baancontroleurs. Een en ander veronderstelt dat men oog heeft voor de cijfers en voor de plaatsen waar de agressie gebeurt. Het zou immers dwaas en dom zijn indien men daar geen rekening mee zou houden. Het is dan ook de bedoeling om daar soepel te kunnen op antwoorden. Op dit ogenblik overwegen we geenszins om een half leger op de bussen te zetten, maar op plaatsen waar de noodzaak zich voordoet, moet die werkgroep rekening houden met eventuele bijkomende maatregelen. Die werkgroep moet daarom de situatie op het terrein op de voet volgen.

Daarnaast is er ook de samenwerking met de gemeenten en de samenwerking met justitie en politie. Ik zeg dit niet vrijblijvend en evenmin om een paraplu op te steken. Het is evident dat de stad zelf, waar de feiten zich voordoen, zelf veel kan doen om erover te waken dat een bepaald gedrag niet tot de bussen uitdeint. Een dergelijke samenwerking is absoluut vereist. Ik verwijs ook naar de belangrijke samenwerking met de administratie Wegen en Verkeer inzake de doorstroming van de communicatie en de samenwerking met andere vervoermaatschappijen.

Ik wil er wel op wijzen dat de cijfers relatief zijn. Zo blijkt nu dat de agressie op de treinen vermindert is. De administratie moet in ieder geval door-drongen zijn van de juiste attitudes. We zijn immers niet gediend met types die er een genot in vinden om allerlei situaties in alle geuren en kleuren te beschrijven en de cijfers tot ver na de komma bijhouden. We zijn enkel gebaat met mensen die zich be-

**Bossuyt**

wust zijn van de problematiek en die de nodige soepelheid aan de dag kunnen leggen om daar met de beschikbare middelen op in te spelen.

Onder technische preventiemaatregelen verstaan we de technisch aangepaste voertuigen, waarbij ik bijvoorbeeld verwijs naar flexibel afsluitbare stuurposten, camera's, alarminstallaties, global positioning systemen, noodknoppen en radioverbindingen met dispatching en politie.

Mijnheer Dewinter, ik zal in ieder geval niet terugkomen op het antwoord dat ik reeds eerder gegeven heb. Ik veronderstel dat het enkel uw bedoeling is na te gaan of de inspanningen wel degelijk verder worden gezet. Daarnaast verwijs ik ook nog naar de technisch aangepaste infrastructuur en het verminderen van de ontvangsten op de voertuigen.

In de groep maatregelen inzake opleiding en training kunnen we de volgende onderdelen plaatsen : klantenzorg, anticiperend rijden, conflicthantering, stressbeheersing en opleiding van controleurs. Al deze inspanningen zijn middelen om de sociale veiligheid te verhogen, zonder echter ooit de garantie te kunnen geven dat incidenten zich niet meer zouden voordoen.

Ik wil hier uitdrukkelijk bevestigen dat het veiligheidsprobleem mijn volledige aandacht heeft. Ik waak er ook over dat binnen de administratie op die drie terreinen wordt verder gewerkt om de situatie te verbeteren. Bovendien vraag en eis ik dat men de nodige contacten blijft houden met onder meer de gemeenten en met de politie, in het licht van een goede samenwerking om het agressieprobleem beter te kunnen aanpakken.

We voorzien niet in bijkomende veiligheidsmaatregelen, maar wel in een verdere uitwerking van de maatregelen. Er zijn daarbij een aantal technische maatregelen die nog in onderzoek zijn en waarover we ons nu nog niet over uitspreken. We wachten daarvoor nog op de beoordeling van de mensen die het kunnen weten. Daartoe wordt in de begroting in middelen voorzien. Men kan al die verhaaltjes van CAO's die niet uitgevoerd zouden worden, maar blijven herhalen : ik kan daar enkel op zeggen dat De Lijn wel degelijk over de middelen beschikt. Men kan nu eenmaal niet alles doen, maar de afspraken worden wel nageleefd.

In de eerste zes maanden van 2003 zijn er geen nieuwe controleurs aangesteld. Ik wil er wel op wijzen dat er in het recente verleden meer dan 100

miljoen frank werd vrijgemaakt om bijkomende controleurs aan te werven. Die zijn ondertussen allemaal in dienst en worden, zoals ik reeds eerder heb geantwoord, zo veel mogelijk ingezet naargelang de behoeften. Het gaat hier dus niet om de vraag of ik voor- of tegenstander ben van het inzetten van een tweede man. Ik heb nog de periode gekend van een tweede man op de bus. Alles hangt daarbij af van waar die tweede man wordt geplaatst. Hij moet in ieder efficiënt worden geplaatst. Om die reden moet De Lijn de situatie op de voet blijven volgen.

Er wordt ook werk gemaakt van het beteugelen van zwartrijden in samenspraak met de bevoegde politiediensten. Zwartrijden hangt immers een beetje samen met een bepaald soort situaties waarbij jonge gasten, die geen blijf weten met zichzelf, de bus als hun spelterrein beschouwen.

U had ook nog een vraag over daders. Daders werden reeds gevat en veroordeeld, zowel ingevolge burgerlijke als strafrechtelijke vorderingen. Er werden reeds tal van gevangenisstraffen gaande van enkele dagen tot meerdere maanden uitgesproken, al dan niet met uitstel.

U mag de situatie echter niet erger voorstellen dan ze is. Gelukkig worden we nog niet geconfronteerd met een situatie zoals in Tourcoing, een situatie die ik heel goed ken. Er zijn wel een reeks bijzondere aandachtspunten waar we oog voor moeten hebben en we moeten antwoorden blijven zoeken voor de uitdagingen die er zijn.

Ik zeg niet dat er morgen geen agressie meer zal zijn, maar we blijven ons verder bewapenen om, als zich agressie voordoet, daar zo soepel en efficiënt mogelijk op te reageren.

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

**De heer Filip Dewinter** : Mijnheer de minister, ik heb met grote aandacht naar uw antwoord op mijn interpellatie geluisterd. Het moet mij van het hart dat ik de indruk heb – iets waarvoor ik enigszins begrip kan opbrengen – dat de overheid, en zeker de Vlaamse regering, er een beetje voor terugschrikt om de ware aard van het veiligheidsprobleem met betrekking tot het openbaar vervoer in te schatten.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We hebben er geen enkel belang bij om te doen wat u zegt, wel integer.



**De heer Filip Dewinter :** U hebt schrik dat, door te veel aandacht te besteden aan agressie en onveiligheid, het openbaar vervoer met een negatief imago opgezadeld zal worden. Dit zou dan kunnen leiden tot minder reizigers, en dus tot minder omzet. Dat is nu precies de dualiteit waarin u verkeert.

Als de overheid een globaal actieplan durft voor te stellen of drastisch durft in te grijpen op bepaalde risicolijnen en daar openlijk durft over te communiceren, dan zal dat, hoe u het ook draait of keert, bij de reizigers de indruk wekken dat er toch een of ander aan de hand is. De regering en de directie van De Lijn zijn zich daar goed bewust van en proberen daarom bepaalde feiten in de doofpot te stoppen.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Ik haal een voorbeeld aan. Wij hebben er geen enkel belang bij te zwijgen over wat er gebeurt. De mensen weten het immers toch.

Wij hebben met de kusttram succes geboekt. Er heerst een goede sfeer. Het is van groot belang incidenten precies te lokaliseren, zoals dat met criminële feiten in de steden en gemeenten gebeurt. Dat wordt nu ook zo begrepen door de politie, dankzij de politiehervorming. Zo kunnen er efficiënte maatregelen worden genomen. Dat is heel wat beter dan een algemene sfeer van onveiligheid te creëren. Wij hebben er absoluut geen belang bij om de zaken in de doofpot te steken. Als kan worden aangetoond waar de agressie zich precies voordoet, wordt meteen een enorme inspanning geleverd om het probleem beter te begrijpen en er beter mee om te gaan. De mensen begrijpen dat ook. Ik heb er dus alle belang bij er zo open mogelijk mee om te gaan.

**De heer Filip Dewinter :** Ik heb nog wat praktische bedenkingen. Mijnheer de minister, u stelt dat er met de CAO niets aan de hand is. Er zouden voldoende middelen aanwezig zijn om alle elementen van de CAO uit te voeren, ook de projecten inzake veiligheid. Een aantal syndicale vertegenwoordigers vertellen ons nochtans het tegenovergestelde. We zullen zien wie gelijk heeft.

Er is in maart naar aanleiding van een aantal agressiefeiten en de daaropvolgende staking bij De Lijn in Antwerpen beloofd dat er initiatieven zouden worden genomen. Er zouden 46 extra controleurs en 18 extra hulpagenten komen. Dat is nog niet ge-

beurd. U hebt hier nog niet op geantwoord. Kunt u mij op dit vlak de stand van zaken meedelen ?

**Minister Gilbert Bossuyt :** Ik zal het antwoord hierop schriftelijk laten bezorgen.

**De heer Filip Dewinter :** Ik wil nogmaals aandringen op een globaal actieplan, waarbij aan het personeel van De Lijn duidelijk wordt gemaakt wat precies wordt ondernomen. Bij het minste incident dat nu zou uitbreken, vrees ik immers dat het opnieuw tot een staking komt. Zo'n globaal plan zou een signaal naar het personeel kunnen zijn, naar de belaagde chauffeurs en controleurs, dat er voor hen iets wordt gedaan en er rekening wordt gehouden met hun verzuchtingen. Een positief voorstel naast praktische voorstellen, namelijk een globaal actieplan, zou zowel psychologisch als op het terrein kunnen bijdragen tot meer veiligheid bij het openbaar vervoer.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Filip Dewinter 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.

– *De heer Johan Malcorps treedt als voorzitter op.*

Ik stel voor de interpellatie van de heer Penris te koppelen aan het voorstel van resolutie van de heren Caluwé, Decaluwe en Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS. Gisteren werd het voorstel van resolutie in de plenaire vergadering naar deze commissie verwezen en werd erop aangedrongen dit punt bij voorrang te behandelen. De leden kunnen zich aansluiten bij de interpellatie of bij de toelichting van de heer Caluwé bij zijn voorstel van resolutie. De minister kan dan beide punten samen behandelen. (*Instemming*)

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe en Eric Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS**

**- 1750 (2002-2003) – Nr. 1**

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde desinvesteringen in het Vlaams spoorwegnet en de gevolgen voor de haven van Antwerpen**

*De tekst van de bespreking van het voorstel van resolutie en de interpellatie is te vinden in Handelingen C248-OPE26 (zittingsjaar 2002-2003).*

**Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende ongevallen op de E17**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende ongevallen op de E17.

De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag om uitleg heeft betrekking op een pijnlijk onderwerp dat blijkbaar met de regelmaat van een klok in dit parlement wordt behandeld.

26 mei 2003 was een pijnlijke zwarte dag in de Vlaamse verkeersgeschiedenis. Immers, op die dag deden zich op de E17, ter hoogte van de aanhoudende werkzaamheden, niet minder dan vier ongevallen voor met een bijzonder tragische afloop. De E17 is met haar somber verleden ondertussen uitgroeid tot een groot zwart punt. Nochtans had uw voorganger, de heer Stevaert, hierover door mezelf een jaar geleden in de plenaire vergadering ondervraagd, aangekondigd al het mogelijke te doen om oplossingen te vinden voor dit probleem. Hij was het met mij eens dat de werkzaamheden op de E17 in Waasmunster, maar ook in Destelbergen en Gentbrugge, inderdaad zwarte punten vormen. Het wegwerken van dergelijke zwarte punten moet de bekommernis zijn van elke verkeersminister.

26 mei was dus geen alleenstaand feit. Op diezelfde E17 zijn er immers reeds ernstige incidenten geweest op 14 april, 15 april en op 29 april, en in 2002 deden zich niet minder dan 29 ongevallen voor op diezelfde E17. Daarvan waren er helaas 4 met dodelijke afloop, en 18 met zwaargewonden.

Mijnheer de minister, er zijn twee manieren om dergelijke zwarte punten weg te werken. Ten eerste kan de signalisatie sterk worden verbeterd. Mensen die de E17 vaak gebruiken, melden ons immers dat er wel signalisatie is, maar onvoldoende. De signalisatie is te kort op de werkzaamheden zelf aangebracht, en bovendien is ze niet spectaculair genoeg om echt op te vallen. Trouwens, heel wat van die ongevallen worden veroorzaakt door vrachtwagens die, naar alle waarschijnlijkheid, op cruise control aan het rijden waren, wat bewijst dat ze de signalisatie niet tijdig genoeg hebben opgemerkt of dat die signalisatie er niet opvallend genoeg voor waarschuwt dat de betrokken chauffeur zijn rijstijl dringend moet aanpassen.

We moeten ook vaststellen dat dit soort werken abnormaal lang duurt. De mensen die vaak langs die werkzaamheden rijden, zeggen mij dat zij daar maar weinig activiteit vaststellen. Er wordt daar hooguit met twee wagens gewerkt. De werkzaamheden op de E17 duren nu al langer dan een jaar en zouden mijns inziens sterk ingekort kunnen worden.

Mijnheer de minister, we weten allemaal dat iedereen die zwarte punten wil wegwerken, maar de vraag is hoe. Ik ben dan ook benieuwd naar uw antwoord.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Penris, ik kom dikwijls onder de mensen en over dergelijke aangelegenheden moet ik vaak cafépraat aanhoren. De mensen hebben de verkeerde indruk dat niemand zich met de wegenwerken bezighoudt, maar er worden heel veel inspanningen geleverd.

Niemand mag eraan twijfelen : de beste specialisten van de administratie proberen om de beste signalisatie uit te werken. In het verleden was de mentaliteit misschien anders, maar zeker sinds de goedkeuren van de code die moet worden gehanteerd bij wegenwerken, kan ik getuigen over de vele inspanningen die worden geleverd. Die inspanningen mogen niet kapot gemaakt worden door cafépraat.

## Bossuyt

Op het vlak van het beheer van werfsignalisatie hebben we bijna de wereldtop bereikt. Sommigen stellen zelfs dat er op den duur te veel signalisatie is. Als alles, zeker voor wat de E17 betreft, eens nuchter op een rijtje wordt gezet en goed bekeken, dan zal wel anders worden gepraat.

Ik ben ook al een paar keer langs de werken gepasseerd en ik heb gemerkt dat veel van de verhalen die de ronde doen, niet kloppen. Het gaat voornamelijk over indrukken. Alles wat wettelijk en technisch mogelijk was, werd aangebracht. Het plaatsen van mechanische waarschuwingspoppen, het voorzien van een filedetectiesysteem, het bevestigen van fileaanduidingsborden met blitslampen aan de bovenbruggen en het aanbrenge van rammelstroken vormen slechts een greep uit de bijkomende voorzieningen op het vlak van fileaanduidingen. Ik herhaal dat het risico van een overaanbod bestaat.

Mijnheer Penris, de ongevallen waar u naar hebt verwezen, bewijzen dat vooral iets moet worden gedaan aan het gedrag van de weggebruikers. Uit vergelijking met andere landen, bijvoorbeeld Nederland en de VS, blijkt dat het gedrag van onze weggebruikers verfoeilijk is. Ook op dat vlak worden maatregelen genomen. In de vier gevallen waarnaar u hebt verwezen, was onoplettendheid en onaangepast rijgedrag de oorzaak van de ongevallen. Ik heb reeds contact opgenomen met de truckersverenigingen en heb gevraagd om na te denken over mogelijke maatregelen.

We beschikken over een aantal mogelijkheden, maar van een paar zou het me spijten dat ik ze moet invoeren. Ik beschik bijvoorbeeld zelf over cruise control in mijn wagen, maar geen haar op mijn hoofd dat eraan denkt om het systeem te gebruiken in Vlaanderen. Ik stel echter vast dat mensen die met een gevaarlijker tuig dan mijn auto rijden, dat wel doen. Dat is compleet onverantwoord. Het zou onzinnig zijn om het systeem te verbieden via een decreet.

Via de bestaande wetgeving kan al iets worden gedaan : wie een ongeval veroorzaakt door onaangepast gedrag, is verantwoordelijk. Ik wil de trend volgen en op vraag van velen iets ondernemen, maar sta me toe om ook de fond van mijn gedachten mee te delen. Ik heb contact opgenomen met voormalig minister Duquesne over het verhogen van de pakkans van overtreders. De federale politie treedt op diverse vlakken op.

Momenteel zijn er drie rijstroken in gebruik bij werken. Er wordt nu, onder meer in truckersverenigingen, opnieuw gediscussieerd over het gebruik van twee rijstroken. Ik doe daar niet aan mee, want zo kan de discussie tot in het oneindige blijven doorgaan. Vroeger zijn immers ook een paar gevaarlijke ongevallen gebeurd toen met twee rijstroken werd gewerkt. We hebben geopteerd voor drie rijstroken omwille van de versmalling. Als de opgelegde snelheid wordt gerespecteerd, dan verloopt het verkeer op drukke momenten zelfs heel vlot. Het gaat immers over een vorm van blokrijden.

Nu wordt erover geklaagd dat de stroken te smal zijn, maar dat klopt niet als de opgelegde snelheid wordt opgevolgd. De smalle rijstroken verplichten om aandachtig te rijden, en ik vraag me af wie het in zijn hoofd haalt om op die plekken cruise control te gebruiken.

Ik geef wel toe dat er op de E17 een aantal specifieke technische problemen bestonden, maar die werden van bij het begin aangepakt. De zwakte van de zijbodem vormde een van die problemen. Het gerecht zal moeten uitzoeken of die een rol heeft gespeeld bij bepaalde ongevallen.

De kritiek dat de werken te lang duren, gaat evenmin op. Kenners beweren trouwens het tegendeel. Er werd 180.000 vierkante meter wegdek aangelegd. De werken zullen weken eerder gedaan zijn dan verwacht. Het was inderdaad mogelijk om de werken op een nog kortere termijn uit te voeren, maar we hebben het nachtwerk zoveel mogelijk beperkt. Dat heeft alles te maken met de veiligheid, want nachtwerk was op die plek heel gevaarlijk. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de kwaliteit. Als heel vlug wordt gewerkt, is de kwaliteit ook minder goed.

Er wordt dikwijls beweerd dat er teveel werken zijn. Iedereen weet echter dat de werken aan de E17 een voorbereiding zijn voor de heel belangrijke werken die in de buurt van Antwerpen op stapel staan. Er was op voorhand afgesproken dat de werken op de E17 af moesten zijn, vóór aan de werken in Antwerpen kon worden begonnen.

Een ander probleem is het samenvallen van werken. Ik vraag op dat punt enig begrip. Het kan nog steeds fout lopen, maar er wordt reeds veel meer dan in het verleden overleg gepleegd. Bij werken van enige omvang wordt nagegaan wat de impact is op de streek. We mogen echter niet vergeten dat er meerdere wegbeheerders zijn. In sommige gevallen is het niet mogelijk om een gemeente te verplichten om te wachten. We moeten blijven samenwerken, ook met de lokale wegbeheerders. De provin-

**Bossuyt**

ciewegen zullen gewestwegen worden en daardoor zal er toch al één wegbeheerder minder zijn om mee te overleggen.

Sommige werken kunnen echt niet op een kortere termijn worden gedaan. Soms is het beter om kortere werken te combineren met lange in plaats van bijvoorbeeld twee jaar te wachten. Soms leidt dit echter ook tot een flessenhals van korte werken.

Er wordt veel nagedacht over het zo veilig en vlot mogelijke verloop van werken. Het onverantwoord gedrag van weggebruikers is een heel belangrijke factor. Het is niet omdat naar aanleiding van vragen en interpellaties aan de signalisatie wordt gewerkt, dat dat gedrag onbelangrijk wordt. Het blijft de belangrijkste oorzaak van ongevallen.

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

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga ermee akkoord dat het gedrag van sommige weggebruikers moet worden bijgestuurd en dat dat niet op een strafrechterlijke manier moet gebeuren. We moeten de mentaliteit zelf kunnen veranderen.

U zult de volgende opmerking misschien niet verwachten van een lid van het Vlaams Blok. De signalisatie van de werf gebeurt enkel in Nederlands. De beroepsverenigingen merken op dat het interessant zou zijn om dat ook in andere talen te doen, zeker voor gevaarlijke wegsituaties. De internationaal erkende symbolen moeten zoveel mogelijk worden gebruikt, maar die volstaan niet altijd. België is nu eenmaal een belangrijk transitland. Die suggestie moet u misschien ter harte nemen.

U hebt ook overlegd met voormalig minister Duquesne. Vlak na zo'n spectaculaire reeks ongevallen is er altijd verhoogde politiecontrole. Jammer genoeg worden die inspanningen niet constant aangehouden. In Nederland zijn de chauffeurs veel gedisciplineerder omdat de pakkans er altijd hoog is. De federale politie moet haar inspanningen aan dat soort werkzaamheden constant hoog houden.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We hebben met de sector overleg gepleegd over de aanduiding van de werken. Het probleem is dat we al vanuit het buitenland moeten beginnen met signaleren. We moeten daarover een akkoord bereiken en daar zijn we mee bezig.

We hebben de federale politie gevraagd om de pakkans te verhogen en er zijn acties in die zin. We zoeken ook een systeem waarbij de gemeenten profijt kunnen halen uit de acties van de lokale politie. Daarmee kunnen we het optreden van de lokale politie ook meer toespitsen op verkeer.

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de minister, hoelang zullen de werken nu nog duren ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : De werken in de richting van Gent zijn ondertussen beëindigd. In de richting van Antwerpen zal de markering morgen worden verwijderd. Dat betekent dat de werken drie weken vroeger klaar zijn dan gepland. Er is in die periode 180.000 vierkante meter wegdek opnieuw aangelegd. Dat is een erg goede prestatie.

Ik wil tot slot de personen van de signalisatie ook bedanken omdat die, ondanks alle kritiek, bij alle wegwerkzaamheden dezelfde inspanningen blijven leveren.

**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 mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland**

**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 mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, een jaar geleden ondervroeg ik in deze commissie voormalig minister van Mobiliteit, de heer Stevaert, over een aantal knelpunten inzake mobiliteit in het Waasland.

Het Waasland kent meer mobiliteitsproblemen dan een ander arrondissement. De ligging tussen Gent en Antwerpen zorgt voor extra druk op het vlak van wegverkeer. Ik heb toen een aantal mogelijke oplossingen naar voren geschoven. Het antwoord van de minister heeft in het Waasland de hoop gewekt dat de mobiliteitsproblematiek zal worden aangepakt.

## De Meyer

Enkele maanden later ondervroeg ik de minister opnieuw naar aanleiding van zijn verklaringen over enkele Wase mobiliteitsdossiers op een debat-avond. Hij engageerde zich om op zeer korte termijn een streefbeeldstudie te laten uitvoeren over de noodzaak van een aanpassing aan of zelfs een ontubbeling van de Scheldebrug in Temse. Een maand na het afronden van de streefbeeldstudie zou een principiële beslissing worden genomen. Hij verwachtte dat de studie klaar zou zijn in de eerste helft van 2003.

Het probleem van de aansluiting van Linkeroever op de E17 zou mee worden onderzocht in de studie over de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E17, de A11 en de N49. De studie was toen nog niet klaar. Een vierde rijstrook op de E17 om rechts en veel vroeger naar Linkeroever af te slaan, dringt zich op. De huidige situatie is levensgevaarlijk. De verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel blijft de regio beroeren.

De verdere ontwikkelingen van de N41 staan eveneens hoog op de agenda. Ter hoogte van de Duiwenhoek in Elversele zijn de werken voor de aanleg van een tunnel eindelijk volop aan de gang. Voormalig minister Stevaert bevestigde uitdrukkelijk dat het rondmaken van de N41 naar de Guido Gezellelaan in Sint-Niklaas gepland is voor 2003. Er blijft onduidelijkheid over de planning van de herinrichting in zuidelijke richting en de kleinschalige alternatieven in noordelijke richting.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken inzake de streefbeeldstudie over de ontubbeling van de Scheldebrug in Temse ? Wanneer kunt u ons de resultaten en uw beslissing mededelen ? Het probleem van de aansluiting van Linkeroever op de E17 zou mee worden onderzocht in de studie over de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E17 de A11 en de N49. Wat is de stand van zaken in dat dossier ? Kan de aanleg op korte termijn van een verkeerswisselaar en een vierde rijstrook op de E17 de verkeersveiligheid niet verhogen ? Wat is uw houding over de noord-zuidverbinding tussen de E17 en Liefkenshoektunnel ?

Wat is de timing, voor wat betreft de N41, van de herinrichting in Temse en Hamme ? Welke beslissingen zijn er genomen over de N41 in zuidelijke richting ? In welk stadium bevinden zich de onderhandelingen over de geplande overname van de provincieweg N403 door het gewest ? Wanneer kan de inrichting van dit alternatief naar het noorden worden aangevat ? Wat is de planning van het

rondmaken van de N41 naar de Guido Gezellelaan in Sint-Niklaas ? Wanneer worden deze werken aanbesteed en uitgevoerd ? Wat is de timing en planning voor de herinrichting met een rond punt van N16 aan de ingang van het koopcentrum in Sint-Niklaas ?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer De Meyer, u stelde uitgebreide vragen en dat vraagt een uitgebreid antwoord.

Voor wat betreft de streefbeeldstudie van de N16 kan ik verwijzen naar mijn antwoord op een vraag om uitleg van de heer Malcorps op 27 mei 2003. Ik heb toen gesteld dat op dit ogenblik enkel de eerste fase van de streefbeeldstudie, met name de oriëntatiefase, praktisch voltooid is. In deze eerste fase wordt een voorstel van concept voor de N16 opgemaakt. Momenteel worden er twee scenario's ten opzichte van elkaar afgewogen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de verkeersmodellen.

In het eerste scenario wordt de N16 heringericht volgens de principes van een primaire weg 1, en in het tweede scenario volgens de principes van een primaire weg 2. In functie hiervan primeert de verbindende of ontsluitende functie van de N16 op Vlaams niveau en worden er meer of minder knooppunten op de N16 voorzien. In het scenario primair 1 is een capaciteitsverhoging ter hoogte van de brug van Temse nodig. Het scenario primair 2 daarentegen stelt dat de brug in zijn huidige configuratie behouden kan blijven, maar dat de aanloopzijdes aan beide zijden van de brug geoptimaliseerd moeten worden. Dit betekent dat deze zones geen conflicten mogen bevatten om het vlot functioneren niet te hypothekeren. Combinaties van deze scenario's worden ook overwogen waarbij het deel van de N16 tussen de E17 en de A12 een andere categorisering krijgt dan het deel tussen de A12 en de E19.

De resultaten van de scenario's worden voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie van 10 juli 2003, die een uitspraak moet doen over een voorkeurscenario. Pas daarna volgt de tweede fase, namelijk het uitwerken van het voorkeurconcept tot een volwaardig streefbeeld. Het streefbeeld is een visie op lange termijn voor de herinrichting van een bepaald wegvak. Sommige voorgestelde maatregelen van een streefbeeld zullen op korte termijn uitgevoerd worden, andere op middellange en lange termijn. Een gefaseerde aanpak is dus mogelijk waarbij in een eerste fase maatregelen uitgevoerd worden die passen in een primair 2 scenario,

**Bossuyt**

maar ook deel uitmaken van een primair 1 scenario op langere termijn. Het streefbeeld zou dus kunnen voorstellen om op korte termijn de aanloopzijdes aan beide zijden van de brug te optimaliseren en pas in een latere fase de brug te ontdubbelen.

Inzake uw tweede vraag over de aansluiting van de Linkeroever op de E17 en de aanleg van een vierde rijstrook op de E17, deel ik u mee dat de Oosterweelverbinding opgenomen is als één van de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen. Voor het Masterplan wordt momenteel een MER opgesteld. Het kennisgevingsdossier voor dit MER vermeldt een reeks te onderzoeken tracé-alternatieven. Momenteel ligt het kennisgevingsdossier tot 26 juni aanstaande ter inzage. Na afronding van de formele MER-procedure, die wordt verwacht tegen februari 2004, moet het Vlaams Gewest een beslissing nemen op basis van de resultaten van het MER. De besluitvorming hierover kan dus vanaf het tweede kwartaal van 2004 verwacht worden.

In afwachting hiervan andere infrastructuur realiseren, zoals de voorgestelde verkeerswisselaar en een verbreding van de E17, is niet realistisch. Ook hiervoor moeten dezelfde administratieve procedures worden doorlopen en is het bovendien niet zeker dat ze naadloos zullen passen in de geplande verkeersinfrastructuur. We kunnen ons ook vragen stellen over de opportuniteit van een verbreding van de E17. In elk geval tonen de meest recente verkeersberekeningen opnieuw aan dat de doortrekking van de R2 Liefkenshoek naar de E17 maar weinig potentieel heeft om de Antwerpse verkeersproblematiek op te lossen.

Wat betreft de herinrichting van de N41 op het grondgebied Temse en Hamme, zijn de werken voor de tunnel ter hoogte van Duivenhoek te Temse-Elversele gestart in april 2003 en zullen normaal gezien tot eind 2004 duren. De werken vanaf de Kiemerstraat in Sint-Niklaas tot aan de Durmebrug worden naar verwachting in de eerste helft van 2004 aanbesteed. De start van de werken is gepland in de tweede helft van 2004 en zullen normaal tot eind 2005 duren.

De herinrichting op het grondgebied van Hamme zal normaal gezien aansluitend uitgevoerd worden op de herinrichtingswerken te Temse. Aangezien de werken te Hamme zich in de loop van de volgende legislatuur situeren en er ook nog teveel speling mogelijk is op de vordering van de werken,

wens ik hiervoor geen al te concrete timing op te geven.

Ik kom tot de zuidelijke richting. In de kredieten voor de doortrekking van de N41 te Dendermonde is voorzien in het meerjarenprogramma. Momenteel wordt de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Oost-Vlaanderen afgewacht waarin de optie bevestigd moet worden om de N41 door te trekken als omleiding rond Dendermonde.

Inzake de overname van de N403 verwijs ik naar mijn antwoord van vorige week in deze commissie op de vraag van de heer Decaluwe inzake de overdracht van de provinciewegen.

De studie voor het opmaken van het ontwerp voor het doortrekken van de N41 naar de Guido Gezellelaan, de R42, is gestart. De aanbesteding van de doortrekking kan worden verwacht in de eerste helft van 2004. Het tijdstip van de aanbesteding zal mede bepaald worden door de vordering van de noodzakelijke onteigening van een vijftal woningen.

Wat betreft de rotonde N16-Fabiolapark, zullen eind dit jaar de werken starten voor een voorlopige verbetering van de aansluiting van het koopcentrum op de N16. Het betreft de realisatie van een doorsteek in de middenberm, beveiligd met verkeerslichten. Het studie bureau dat het ontwerp van de definitieve aansluiting van het koopcentrum moet uitvoeren, zal in de loop van 2003 door het Vlaamse Gewest aangeduid worden. De besprekingen tussen alle betrokken partijen zullen starten van zodra het studie bureau aangesteld werd.

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

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik constateer wel dat er tussen het beloofde land en het werkelijke land nog altijd enige spanning bestaat. Gelukkig zijn er nog dromen. Laten we hopen dat sommige daarvan snel kunnen worden ingevuld.

De N16 zal zeker en vast worden gebruikt als alternatieve route als er grootschalige onderhoudswerken moeten gebeuren aan de Antwerpse ring. Dit zal mee in overweging moeten worden genomen bij het nemen van maatregelen voor de N16. Ik dring aan op bijzonder grote spoed in dit dossier. U weet dat vanuit het Waasland sterk wordt gepleit voor een ontdubbeling van de Scheldebrug.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken inzake de bouw van de reuzenbrug op de N19 tussen Geel en Westerlo**

**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 recente ontwikkelingen**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken inzake de bouw van de reuzenbrug op de N19 tussen Geel en Westerlo, en van de heer De Cock tot minister Bossuyt over de bouw van de fly-over aan Geel-Punt en de recente ontwikkelingen.

De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de Kempen wil de bevolking al een hele tijd weten wat er nu precies zal gebeuren met de reuzenbrug, de zogenaamde fly-over, op de E19 tussen Geel en Westerlo. Men wil meer bepaald weten welk traject er zal worden gevolgd en wanneer de werken zullen starten. Dit dossier dreigt immers opnieuw vertraging op te lopen.

Het probleem situeert zich onder meer aan de gronden die palen aan de roro-haven in Geel, vlakbij het Albertkanaal. Deze gronden spelen een cruciale rol bij het uittekenen van het traject voor de bouw van de reuzenbrug. Ze zijn eigendom van de intercommunale ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, de IOK. Enkele bedrijfsleiders, onder meer van het autobedrijf Buga en Smet Jet, willen deze reuzenbrug niet vlak voor hun deur, wat momenteel het plan is van de administratie Wegen en Verkeer. Ze dreigen met schadeclaims.

Deze bedrijfsleiders stellen voor om het traject van de brug op te schuiven naar de braakliggende gronden, palend aan de roro-haven, die, zoals gezegd, eigendom zijn van de IOK. De eigenaars van de roro-haven daarentegen hebben een optie op

deze gronden, die voor hun havenactiviteiten ideaal zijn gelegen.

Het is duidelijk dat de bedrijfsleiders van Smet Jet en Buga en de eigenaars van de roro-haven elk een eigen visie op deze bouwwerken hebben. Jammer genoeg lopen hun meningen niet gelijk.

Welke initiatieven kunnen worden genomen ? Kan de administratie Wegen en Verkeer een oplossing vinden die voor alle partijen aanvaardbaar is en op termijn de mobiliteit in Geel ten goede zal komen ?

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

**De heer Frans De Cock** : Mijnheer de voorzitter, zoals de vorige spreker al heeft aangehaald, heeft de problematiek van de fly-over in Geel-Punt al tot heel wat vragen om uitleg in deze commissie geleid.

In 2000 en in maart 2001 heb ik toenmalig minister Stevaert om de nodige uitleg gevraagd. Hij heeft toen verklaard dat hij de verkeerscongestie op de gewestweg N19 ter hoogte van Geel-Punt door middel van een fly-over wilde aanpakken.

In februari 2003 heeft de provinciale auditcommissie concept 13, zoals het door ingewijden wordt genoemd, voor de fly-over goedgekeurd en voorgesteld om tegelijkertijd een RUP op te stellen.

Een paar maanden geleden heb ik de minister in deze commissie hier al eens een vraag om uitleg over gesteld. Hij heeft toen verklaard dat de vertraging die hiervan het gevolg zou zijn op zich niet zo erg is, aangezien ze later positieve gevolgen met betrekking tot de rechtszekerheid en tot eventuele rechtszaken zou kunnen hebben.

Diezelfde dag is evenwel een nieuw probleem ontstaan. Een aantal bedrijfsleiders hebben toen in de pers verklaard dat ze niet akkoord gingen met het traject van de fly-over. Dit project zou immers een hypotheek leggen op de waarde van de gronden waarvoor ze net een bouwvergunning voor eventuele uitbreidingen hadden gekregen. Aangezien dit de leefbaarheid en het voortbestaan van hun bedrijf in het gedrang zou brengen, dreigden ze toen om, indien het traject ongewijzigd zou blijven, schadeclaims in te dienen.

Over het concept zelf, een fly-over met drie niveaus voor het verkeer, is min of meer een consensus totstandgekomen. Enkel het traject van de fly-over staat nog ter discussie. De bedrijfsleiders heb-

**De Cock**

ben voorgesteld om dit traject in oostelijke richting op te schuiven en om hiervoor een aantal braakliggende gronden van de IOK te gebruiken. De eigenaars van de roro-haven hebben een optie op deze gronden gekregen en zouden plannen koesteren om deze gronden zelf te gebruiken. Deze optie, die initieel tot 6 juni 2003 liep, zou ondertussen zijn verlengd. Ik neem aan dat de raad van bestuur van de IOK hierover ondertussen een beslissing heeft genomen. Dit zou evenwel weer voor wat vertraging kunnen zorgen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier? Mogen we op korte termijn een initiatief van de AWV verwachten om alsnog een compromis voor het te volgen tracé te vinden? Volgens de pers zijn een aantal betrokken partijen bereid om zich met betrekking tot een dergelijk compromis positief op te stellen.

Persoonlijk ben ik van mening dat er met betrekking tot de definitieve keuze van het tracé meer inspraak moet worden georganiseerd. Hoe kan dat gebeuren? Wanneer zullen de in het verleden beloofde inspraakmomenten voor de hele bevolking worden gehouden? Welke timing hanteert de minister met betrekking tot de verdere procedure? Wanneer zal er sprake zijn van aanbestedingen? Hebben de recente ontwikkelingen een impact op de opmaak van het door de provinciale auditcommissie gevraagde RUP?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer de voorzitter, de principes van concept 13 moeten in een concreet ontwerpplan worden vertaald. Bij het opmaken van het RUP moet dit plan de basis vormen. De AWV, die dit ontwerp moet opstellen, zoekt een oplossing die de aangelanden zo weinig mogelijk hindert. Hierbij moeten wel een aantal belangrijke randvoorwaarden worden gerespecteerd.

Elk uitvoeringsplan zal in eerste instantie moeten voldoen aan een reeks verpleegkundige inrichtingsprincipes, zoals bochtstralen. Dit betekent dat we niet altijd met alle verzuchtingen van alle aangelanden rekening kunnen houden. Dit impliceert tevens dat de percelen die we nodig hebben om een goed verkeerskundig ontwerp te realiseren, zonder aarzeling zullen worden verworven. Uiteraard gaat dit gepaard met de betaling van een billijke onteigeningsvergoeding. Aangezien het hier bijzonder dure werken betreft, geven we absolute voorrang aan de verkeersveiligheid. Bovendien

zullen we niet meer onteigenen dan absoluut noodzakelijk is om een goed project te realiseren.

We mogen niet uit het oog verliezen dat het hier om een zeer belangrijk verkeersknooppunt gaat. Het gaat hier namelijk om de onderlinge verknoping van een hoofdweg met een primaire weg van categorie I en een primaire weg van categorie II. Dit betekent dat de ontwerprichtlijnen voor deze wegen strikt moeten worden gerespecteerd. De verschillende soorten weggebruikers moeten worden gescheiden en het aantal rechtstreekse aansluitingen moet worden beperkt.

Zelfs als de onteigening van de aanpalende percelen tientallen miljoenen kost, is een oplossing die hieraan vanuit verkeerskundig oogpunt niet voldoet voor het Vlaams Gewest volstrekt onaanvaardbaar. Het economisch verlies dat een slechte verkeersafwikkeling ten gevolge van een gebrekkig ontwerp veroorzaakt, zal op termijn zwaarder doorwegen dan de kostprijs van de onteigeningen. Mogelijke bijkomende kosten ten gevolge van een slechtere verkeersveiligheid laat ik hier zelfs nog buiten beschouwing.

Het voorstel van een aantal aanpalende bedrijven voldoet niet aan de verkeerskundige vereisten en kan bijgevolg niet in aanmerking worden genomen.

De administratie Wegen en Verkeer heeft ondertussen zelf een aantal voorontwerpen opgesteld. Deze voorontwerpen zullen met de lokale overheden worden besproken. Later zal, zoals de huidige wettelijke procedures garanderen, in formele inspraak worden voorzien. Zo zal de opmaak van het RUP en de bouwvergunningsprocedure met de nodige inspraak gepaard gaan.

Indien we binnen redelijke termijn een consensus over het definitief ontwerp kunnen bereiken, mogen we de aanbestedingen tegen het einde van 2004 verwachten.

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

**De heer Pieter Huybrechts** : Ik wil de minister bedanken voor zijn antwoord. In het belang van de mobiliteit en van de veiligheid, kunnen we enkel hopen dat zo snel mogelijk een voor alle partijen aanvaardbare oplossing wordt gevonden.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Huybrechts, ik hoor u graag die twee randvoorwaarden vermelden. We moeten ernstig blijven. Aan werken van dergelijke omvang zijn altijd een aantal randvoor-



**Bossuyt**

waarden verbonden. We kunnen beter duidelijk onze langetermijnvisie naar voren brengen.

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

**De heer Frans De Cock** : Mobiliteit en veiligheid zijn uiteraard essentieel. Ter plaatse wacht iedereen al lang op een oplossing voor deze problematiek. Ik ben ervan overtuigd dat de minister zijn uiterste best zal doen om de vooropgestelde timing te respecteren en dat hij hierbij de wettelijke overlegprocedures zal respecteren. Aangezien in het verleden steeds weer nieuwe problemen zijn opgedoken, zijn de inspraakmomenten tot op heden steeds verschoven en uitgesteld. Ik heb hier alle begrip voor. Uiteindelijk zal de knoop evenwel moeten worden doorgehakt. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

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

– *Het incident wordt gesloten om 12.31 uur.*

---