

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2003-2004

23 maart 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over bedreigde historische hoeves in natuurcompensatiegebieden in Kieldrecht en Verrebroek

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over financiële compensaties voor gemeenten voor schade aan wegen door omleidingen tijdens werken aan gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een tolvrije Liefkenshoektunnel

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zone-30 aan scholen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 23 maart 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.47 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over bedreigde historische hoeves in natuurcompensatiegebieden in Kieldrecht en Verrebroek

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, en tot de heer Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over bedreigde historische hoeves in natuurcompensatiegebieden in Kieldrecht en Verrebroek.

Minister Bossuyt antwoordt tevens in naam van minister Van Grembergen.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voor de aanleg van het Deurganckdok wordt voorzien in natuurcompensatiegebieden. Hiervoor werden de afgraving van het Paardenschor, een weidevogelgebied in Doelpolder-Noord, het weidevogelgebied en plasdrasegebied Drydijk, en het weidevogelgebied Putten West in Oud Arenberg in aanmerking genomen. Volgens sommige plannen moeten na in Doel, nu ook in Kieldrecht en in Verrebroek een tiental woningen en boerderijen verdwijnen. Ze liggen in of aan de rand van een zogenaamd natuurcompensatiegebied. Ze moeten plaats ruimen om de ecologische ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken, zo stelt men.

gische ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken, zo stelt men.

Volgens het MER-rapport zullen belangrijke erfgoedwaarden verdwijnen, zoals 'de hoofdzakelijk negentiende-eeuwse hoeven met typische schuren langs de Oud Arenberg en de dijkbewoning langsheen de Drydijk, de dijk van Konings-Kieldrecht-polder, de Pillendijk en de Doelse Polderdijk'. Het MER-rapport pleit voor 'het behoud van de hoeves en schuren alsook het behoud van enkele dijkhuizen'.

De historische hoeves in Oud Arenberg, met onder meer het omwalde Hof te Walle, behoren ongetwijfeld tot de mooiere van het Waasland en zelfs van Vlaanderen.

Mijnheer de minister, voor welke natuurcompensaties voor de aanleg van het Deurganckdok is het openbaar onderzoek afgerond ? Wat is de stand van zaken ? Wat is de timing van de uitvoering van deze natuurcompensaties ? Kunnen u en uw collega Van Grembergen de conclusies van het MER-rapport onderschrijven dat pleit voor het behoud van de historische hoeves en de schuren ?

Wat is het probleem met de integratie van een waardevol bouwkundig patrimonium in een weidevogelgebied ? Welke afwegingen worden er bij de natuurcompensaties gemaakt tegenover de landschappelijke context ? Welke initiatieven nemen u en uw collega om de bedreigde historische hoeves en schuren te behouden ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Meyer, aangezien uw vragen zowel aan collega Van Grembergen als aan mezelf zijn gericht, geef ik u een geïntegreerd antwoord namens ons beiden.

Bossuyt

De openbare onderzoeken in de zin van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen, voor de inrichting van de door u aangehaalde natuurcompensatiegebieden, met name Paardenschor, Doelpolder-Noord, Drydijck en Putten West, werden voor wat betreft het natuurcompensatiegebied Paardenschor afgerond. De stedenbouwkundige vergunningen voor de inrichting van dit natuurcompensatiegebied werden door het Vlaams Parlement bij decreet bekrachtigd op respectievelijk op 27 maart 2002 en op 18 juni 2003. Voor de vergunningsplichtige inrichtingswerken voor de natuurcompensatiegebieden Drydijck en Putten West werd binnen de momenteel lopende procedures van de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen, het openbaar onderzoek afgesloten op 1 maart 2004. Voor de natuurcompensatie Doelpolder-Noord werd nog geen aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingeleid. In het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, ook het Nooddecreet genoemd, zijn in artikel 2, paragraaf 5 de voornoemde natuurcompensatiemaatregelen vervat. Voor de realisatie van deze natuurcompensaties moeten de noodzakelijke stedenbouwkundige vergunningen worden afgeleverd conform de procedure die hiervoor werd vastgelegd in het Nooddecreet.

Artikel 6 van het Nooddecreet stelt dat de door het Vlaams Parlement bekrachtigde stedenbouwkundige vergunningen uitvoerbaar zijn de dag na de bekendmaking van het bekrachtigingsdecreet in het Belgisch Staatsblad. De Vlaamse regering hechtte op 18 maart 2002 haar goedkeuring aan het ontwerpprotocol ter uitvoering van het compensatieplan van grote infrastructuurwerken in de Westerschelde en de Zeeschelde. Het betreft een protocol tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Landmaatschappij, het Gemeentelijk Havenbedrijf en de Intercommunale Maatschappij voor Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerschelde-oevergebied. Dit protocol beoogt de effectieve uitvoering van de compensatiemaatregelen die werden voorzien in artikel 2, paragraaf 5 van het Nooddecreet en van de compensatiemaatregelen voor het historisch passief. Het legt de verantwoordelijkheden van ondertekenende partijen in een matrix vast met betrekking tot alle activiteiten en handelingen die verband houden met de verwerving, de inrichting, het beheer en de financiering van de geplande natuurcompensatiemaatregelen, inclusief het tijdspad van dossiertrajecten.

Het door alle partijen ondertekende protocol werd betekend op 1 juli 2002. Overeenkomstig dit protocol werd ik belast met de financiering van de grondverwervingen van de natuurcompensaties. Ik heb alle noodzakelijke financiële middelen ter beschikking gesteld van de Vlaamse Landmaatschappij om deze aankopen in het kader van de Grondenbank te verwezenlijken. De Vlaamse regering hechtte op 21 juni 2002 haar goedkeuring aan het ontwerpprotocol ter uitvoering van het compensatieplan van grote infrastructuurwerken in de Westerschelde en de Zeeschelde, deel 2, monitoring, beheercommissie en opvangregeling. Het betreft een aanvullend protocol tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Landmaatschappij, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Intercommunale Maatschappij voor Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied.

Deel 2 van het protocol werd door alle partners ondertekend en op 2 september 2002 betekend. Met het oog op de effectieve uitvoering van de eerder genoemde afspraken, strekt dit protocol ertoe een 'Beheerscommissie Natuurcompensaties Linkerscheldeoevergebied' op te richten. Deze beheerscommissie heeft tot taak de uitvoering van de natuurcompensatiemaatregelen te begeleiden en de resultaten ervan op te volgen en te evalueren op basis van de monitoring. Ook de instandhoudingsmaatregelen en de doelstellingen in functie van de instandhoudingsplicht, zoals bedoeld in het artikel 6 van de Habitatrichtlijn, moeten daarbij in acht worden genomen. Het eerste jaarverslag van de Beheercommissie Natuurcompensaties Linkerscheldeoevergebied besloot dat de in het protocol gemaakte afspraken met betrekking tot de realisatie van de natuurcompensatiegebieden 'duidelijk in werkelijkheid werden omgezet' en dat er geen 'hinderpalen aanwezig zijn om in de komende jaren de natuurcompensaties verder te realiseren en het vooropgestelde tijdspad te respecteren'.

De hoeves en schuren waarover in het MER-rapport wordt gesproken, zijn niet wettelijk beschermd. Sommige werden op een lijst gezet in het kader van de inventarisatie van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen. Het behoud is sterk afhankelijk van de wisselwerking met de andere maatschappelijke doelstellingen en overwegingen en van het gebruik en beheer van deze gebouwen in relatie tot hun omgeving. Alle elementen, zoals het milieueffectenrapport, de inspraak, de maatschappelijke context of de inpasbaarheid, moeten afgewogen worden tegen doelstellingen zoals de natuurontwikkeling in de gebieden die voortspruiten uit het Nooddecreet.

Bossuyt

De heer De Meyer gaat er in zijn vraag van uit dat er per definitie een probleem is met historische gebouwen in een weidevogelgebied. Dat hoeft niet altijd het geval te zijn. De integratie van waardevol bouwkundig patrimonium in een weidevogelgebied bij voorbaat uitsluiten lijkt me niet gewenst. Bij de voorbereiding van beslissingen moet op integrale wijze rekening gehouden worden met alle relevante aspecten. Nadien kan de ecologische monitoring in deze gebieden meer richtinggevend worden voor eventuele beleidskeuzes. De landschappelijke context is één van de aandachtspunten voor de beleidsvoorbereiding. De Vlaamse regering houdt rekening met alle noodzakelijke voorwaarden en maakt alle noodzakelijke overwegingen bij het verlenen van de bouwvergunningen alvorens ze ter bekrachtiging aan het Vlaams Parlement over te maken, conform de bepalingen van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, het antwoord van de minister betreffende de natuurcompensaties en het Nooddecreet is voor mij duidelijk.

Wat de eventuele optie in verband met het behoud van de historische hoeves betreft, is zijn antwoord veeleer sibillijns. Deze hoeves en woningen behoren tot de gebouwen met erfgoedbouwwaarde. Zij vormen het zogenaamde geheugen van de polder. De overheid moet voorkomen dat deze historische gebiedskenmerken verder worden vernietigd. Ik verwijs naar het advies van de gemeente Beveren inzake de bouwvergunningen van meerdere van deze natuurcompensaties. Ik citeer : ‘Met betrekking tot de opgenomen bezwaren en opmerkingen stelt het college : de hoeven en woningen zijn uitgesloten uit het Validatiedecreet en niet inbegrepen in het onteigeningsplan. Zij kunnen normaliter in het nieuwe landschap worden geïntegreerd. De technische en economische noodzaak tot slopen is niet aangetoond.’

Het advies besluit als volgt : ‘De sloping van alle hoeves en woningen dient uit de vergunningen gesloten. Alle gebouwen dienen te worden gevrijwaard van schade en bewoond met zinvol gebruik in het nieuwe landschap te worden geïntegreerd.’

Dit is een duidelijke stelling. Ik hoop dat de Vlaamse regering deze stelling volgt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over financiële compensaties voor gemeenten voor schade aan wegen door omleidingen tijdens werken aan gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over financiële compensaties voor gemeenten voor schade aan wegen door omleidingen tijdens werken aan gewestwegen.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, structurele onderhoudswerken en vernieuwingen van wegen zijn een regelmatig weerkerend en noodzakelijk gegeven. Het toenemend en vaak zwaar verkeer brengt met zich mee dat de wegen heel vaak hersteld of vernieuwd moeten worden.

Zulke werken zijn vaak van lange duur, en zowel voor aangelanden, particulieren en zelfstandigen als voor inwoners van de omliggende gemeenten zorgen ze voor heel wat overlast en ongemakken. Er bestaan zelfs voorstellen om zelfstandigen te vergoeden voor het inkomensverlies tijdens de werkzaamheden.

De administratie Wegen en Verkeer opteert meestal voor heel ruime omleidingen via andere gewestwegen, maar die hebben, hoe goedbedoeld ook, slechts een heel beperkte invloed. Automobilisten en vrachtwagenchauffeurs zoeken en vinden snel sluiptwegen, meestal of vooral via landelijke wegen en door dorpskernen.

Het resultaat is na enkele maanden dan ook dat de gemeenten en steden behalve een nieuwe of vernieuwde gewestweg op hun grondgebied, ook een aantal compleet kapotgereden landelijke wegen hebben. Die zijn immers niet berekend op zo'n intensief en zwaar verkeer. Vooral voor de kleinere gemeenten, met heel veel landelijke wegen, wordt dat op de duur een financieel bijzonder zware opdracht, bovenop de kosten van het jaarlijks structureel onderhoud.

Gardeyn-Debever

Mijnheer de minister, in welke maatregelen is voorzien om deze bijkomende schade aan landelijke wegen zoveel mogelijk te vermijden ? Bent u bereid om de gemeenten financieel te vergoeden voor de objectief vastgestelde schade ? Zijn er daaromtrent afspraken of contacten met de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit is een goede vraag, en ik zal met belangstelling naar het antwoord luisteren.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me hier ten volle bij aan. Het probleem duikt immers meermaals op. Omleidingen bij werken aan gewestwegen gebeuren via de gemeentewegen. De gemeentewegen worden daardoor kapotgereden, en de gemeenten staan dan in voor de herstellingen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het lijkt wel alsof men in Veurne niet erg gesteld is op de wegenwerken van onze administratie. Daar moeten we rekening mee houden.

Ik ben heel gevoelig voor de problemen van de gemeenten op dit vlak. We mogen hier niet te licht over gaan. Daarom wordt, in geval van werken op gewestwegen, vanzelfsprekend overleg gevoerd tussen de administratie Wegen en Verkeer en de lokale overheden. Dat overleg is erg belangrijk, want daar worden de krijtlijnen uitgetekend.

Voor grote en langdurige werken wordt meestal vooraf een vergadering belegd met de politie, de technische dienst en de beleidsmensen van de lokale overheid om een omleidingsplan uit te werken. Voor kleinere en korte ingrepen is er vaak een contact met de lokale technische dienst of de politie. Als een omleiding noodzakelijk blijkt voor de uitvoering van de werken, wordt steeds op de eerste plaats gekozen voor een omleiding via andere gewestwegen om het evenwicht te bewaren. Als de omrijfactor te groot wordt, wordt gekozen voor provinciale of gemeentewegen die dit verkeer kunnen verwerken.

Indien omleidingen zijn gepland via wegen die niet onder het beheer van het gewest vallen, wordt hierover steeds vooraf overleg gepleegd met de wegbeheerder. Als de omleiding zich situeert op lokale wegen met een zwakke opbouw, wordt in de lastenboeken meestal voorzien in posten om schade aan het wegdek tengevolge van de werken op gewestwegen te herstellen. Dit gebeurt echter enkel indien de lokale overheid daar tijdens het vooroverleg op aangedrongen heeft. We vragen de gemeenten dan ook voldoende alert te zijn. Soms gebeurt alles op een te laag niveau. Als er plannen zijn voor een omleiding, dan is het goed dat ook de gemeente de zaak volgt zodat er vooraf in het bestek rekening mee kan worden gehouden. Daar is iedereen bij gebaat, ook wij. De verantwoordelijkheid ligt daarmee bij de aannemer.

De lokale overheid kan haar opmerkingen ook in de vergunning opnemen. In die gevallen wordt dan ook voor de aanvang van de werken, samen met de lokale overheid, een uitgebreide plaatsbeschrijving van de weg opgesteld. Na het einde van de omleiding wordt de geleden schade vastgesteld en hersteld.

Er zijn hierover geen bijzondere contacten geweest of afspraken gemaakt met de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten, omdat de gevolgde werkwijze de correcte en normale manier van werken is. Af en toe wordt dit ter plaatse eens vergeeten, soms ook door de diensten. De lokale overheden zijn in elk geval de meest gereede partij. Ze kunnen er dus maar best op voorhand rekening mee houden, zodat er achteraf geen betwisting meer is.

De voorzitter : Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw antwoord. Soms blijkt het inderdaad nodig extra te communiceren om op bepaalde dingen te wijzen. De aannemers stippelen inderdaad in het lokaal overleg een goede alternatieve weg uit, maar toch worden andere wegen gebruikt. In Meulebeke is er al meer dan een maand een omleiding op een verbindingsweg, terwijl de werken bijna vier weken stil liggen. Met concretere afspraken is dat te vermijden.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik kan niet genoeg benadrukken dat het gaat om lokale situaties, en dat dus de gemeente als meest gereede partij het best het initiatief kan nemen, ook inzake de omleidingen.

We weten als politici dat omleidingen geen natuurlijke situaties zijn, en het is goed dat we de admini-

Bossuyt

stratie daar nogmaals op wijzen. In deze gevallen is het hoe dan ook wijs dat de gemeente het initiatief neemt, aangezien ze de verantwoordelijkheid heeft, en ook het recht om een en ander op te leggen. Als de werken zoals in dit geval 4 weken stil liggen, dan moet worden nagegaan of de maatregelen normale maatregelen zijn en we niet te maken hebben met een geval van laissez faire, laissez passer.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een tol-vrije Liefkenshoektunnel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een tol-vrije Liefkenshoektunnel.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het idee dat voor het gebruik van de Liefkenshoektunnel bij ongevallen of ernstige verkeershinder geen tol moet worden betaald, raakt steeds meer ingeburgerd.

De concrete toepassing van dit principe blijkt evenwel verre van efficiënt. Zo kan worden verwezen naar een recent voorval op 11 maart waarbij de weggebruikers die via de radio een tol-vrije Liefkenshoektunnel als alternatief gemeld kregen, toch werden geconfronteerd met de te betalen tol. Blijkbaar ging het daarbij om een gebrek aan communicatie vanwege de Vlaamse overheid.

Mijnheer de minister, wanneer is er sprake van hinder die aanleiding geeft tot een tol-vrije Liefkenshoektunnel ? Wat zijn de criteria ? Wie neemt de uiteindelijke beslissing terzake ? Welke procedure wordt gevolgd ?

Wie meldt de beslissing aan de diensten van de Liefkenshoektunnel ? Op welke manier wordt deze communicatie georganiseerd ? Hoe is het financiële aspect van deze procedure geregeld ? Over welk bedrag gaat het ? Wat zijn de

meest aangewezen toegangswegen tot de Liefkenshoektunnel in een dergelijk scenario ?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Cordeel, maar wil er graag nog eentje aan toevoegen. Enkele weken geleden heb ik een gelijkaardige vraag gesteld die werd ingegeven door een grote bezorgdheid over de situatie tijdens de grote werken aan de ring. U antwoordde dat werd nagedacht over het voorstel om de Liefkenshoektunnel tol-vrij te maken.

Ik had begrepen dat u de deur op een kier liet. Heeft de regering ondertussen een beslissing genomen ? Uit de vraag van de heer Cordeel maak ik op dat een van uw coalitiepartners u daarbij aanmoedigt. Kunt u wat meer duidelijkheid verschaffen ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heren Cordeel en De Meyer. Omdat mensen bij mij zijn komen aankloppen met klachten over deze kwestie, heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over dit reële probleem. Het klopt dat bij een incident vaak op de radio wordt gemeld dat de Liefkenshoektunnel gratis is, maar in veel gevallen moet wie aankomt bij de tunnel toch betalen. Dit kan niet langer : de meldingen moeten correct zijn.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vragen. Ik wil in het bijzonder graag duidelijkheid over het al dan niet tol-vrij zijn van de tunnel tijdens de werken aan de ring.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de minister, dames en heren, voor de laatste vraag verwijs ik naar mijn antwoord van een tijdje geleden, want dat blijft onverkort geldig. Ik wil echter graag dat het exact wordt vermeld en niet wordt geïnterpreteerd. Het was een technisch antwoord, want we moeten goed beseffen dat eender welke uitslating in de media invloed heeft op de verkeersstromen. Ik vraag daarom dat iedereen daar een beetje rekening mee houdt.

Bossuyt

Mijnheer Cordeel, de aankondiging van 11 maart 2004 waaraan u refereert, is ons volledig onbekend. Noch het Verkeerscentrum Vlaanderen, noch de radiokanalen die via dit laatste kanaal informatie aangereikt krijgen, hebben een dergelijke boodschap verspreid. Op 11 maart werd wel tijdelijk en lokaal, via de veranderlijke borden boven de weg, het advies verstrekt te opteren voor een reisweg via de toltunnel Liefkenshoektunnel, om het gestremde zuidelijke deel van de ringweg om Antwerpen te vermijden. Dergelijk advies wordt courant in functie van de heersende verkeersafwikkeling verstrekt, maar staat los van het doorvoeren van een operatie schaduwto.

De beslissing om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken, of juist om het principe van schaduwto in te voeren in geval van calamiteiten, wordt genomen op basis van een aantal criteria : de plaats van het ongeval, het aantal versperde rijstroken, de geschatte duur van het incident en het tijdstip van de dag. Ook dient op dat moment de Liefkenshoektunnel een volwaardig alternatief te zijn en moet een voldoende capaciteit op de te volgen omleidingsroute voorhanden zijn. Indien een onvoorzien voorval niet beantwoordt aan de vastgelegde criteria, wordt geen schaduwto doorgevoerd.

De beslissing voor het instellen van schaduwto wordt genomen door het Verkeerscentrum in samenspraak met de federale snelwegpolitie. De uitbater van de Liefkenshoektunnel wordt hierbij eveneens gecontacteerd om er zeker van te zijn dat het instellen van schaduwto op dat welbepaalde moment geen probleem vormt.

Het Verkeerscentrum staat in voor de communicatie van en naar de exploitant van de Liefkenshoektoltunnel. De procedure voorziet in een voorafgaandelijk telefonisch aftoetsen van de mogelijkheid om schaduwto in te stellen en het juiste starttijdstip overeen te komen. Aansluitend wordt een vervulde faxformulier uitgewisseld, waarmee het startbevel en andere modaliteiten worden geformaliseerd. Dit document vormt tevens de basis voor de latere betaling van het verschuldigde gebruiksgeld.

Na de beëindiging van de schaduwto maakt de NV Tunnel Liefkenshoek op basis van de vastgestelde doortochten een factuur op die voor betaling wordt voorgelegd aan de administratie Wegen en Verkeer. Na verificatie vindt de betaling plaats, waarvoor geldvoorschotten worden gereserveerd op de algemene uitgavenbegroting. In 2003 werd onge-

veer 400.000 euro betaald voor dergelijke schaduwtooperaties.

De Liefkenshoektunnel is gelegen op de R002. De toegangswegen verlopen via de autosnelwegen E34 West of N49 en A12 Noord. Het is dus duidelijk dat de toegang tot de Liefkenshoek via deze autosnelwegen verloopt. Het Verkeerscentrum zal steeds omleggingen, en dus de toegang tot de Liefkenshoektunnel, via de snelwegen aanduiden om het verkeer maximaal op het snelwegennet te houden.

Mijnheer Cordeel, ik wijs op de heel strikte procedure waarbij de beslissing wordt genomen in samenspraak tussen het Verkeerscentrum en de federale politie op basis van concrete voorwaarden, die natuurlijk voor interpretatie vatbaar zijn. De heel strakke procedure moet worden gevolgd om te vermijden dat er zaken verkeerd lopen – iets wat nog niet is gebeurd.

Ik kan enkel de waarheid vertellen. Iedereen die zijn verantwoordelijkheid moet nemen, neemt die.

Mijnheer De Meyer, ik heb nooit gezegd dat ik overwoog om de tunnel tolvrij te maken tijdens de werken. Ik stelde dat dat mij geen goede oplossing leek. Ik heb me immers altijd laten leiden door de technici. Dit is geen kwestie van vrijgevigheid. Wat we primair voor ogen hebben is niet het uitdelen van cadeautjes, maar een goede ordening van het verkeer.

Deze avond zal ik aan de werkgevers van de regio aankondigen dat we naar een oplossing zoeken. We willen immers geen geld verdienen aan de Liefkenshoektunnel naar aanleiding van de werken. We overwegen om de gebruikers die door middel van een abonnement op een geregelde basis gebruik maken van de tunnel, de mogelijkheid te bieden om tegen betere voorwaarden gebruik te maken van de tunnel. De mensen die nu reeds gebruik maken van de tunnel en de bedrijven die daarvoor betalen, zijn er immers als de dood voor dat de tunnel tolvrij zou worden. Dat zou immers een stortvloed van verkeer tot gevolg hebben dat in de weg komt rijden van de mensen die al lang betalen. We willen normale verkeersstromen waar we blijvend vat op hebben. Als er een tegemoetkoming komt, willen we die geven aan de mensen die nu reeds op geregelde tijdstippen gebruik maken van de tunnel. De werkgevers hebben nog steeds de kans om abonnementen aan te schaffen. Die zouden trouwens ook interessant zijn in normale omstandigheden.

Bossuyt

Laat ons alstublieft geen politiek strijdpunt maken van dit soort oplossingen. De eerste prioriteit is een goede ordening van het verkeer.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 11 maart had deze commissie een afspraak in Antwerpen met de gouverneur. Om 7 uur hoorden we op de radio dat er een zwaar dodelijk ongeval was gebeurd in de Kennedytunnel. Het verkeer zat vast tot in Sint-Niklaas en de brug van Temse zat volledig vol. Er was geen weg meer te vinden om de Liefkenshoektunnel te bereiken. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Mijnheer de minister, de tolgelden vormen niet het probleem voor het gebruik van de Liefkenshoektunnel, maar wel het feit dat er geen wegen naar de tunnel leiden. Als er een ongeluk gebeurt, staat er file tot in Sint-Niklaas en Temse. U stelt dat de A12 moet worden genomen om de Kennedytunnel te vermijden. Van in de economische driehoek van het Waasland kunnen we nergens heen. We zitten gevangen in onze regio ! De tolgelden spelen slechts voor 10 percent een rol. De overige 90 percent bestaat uit het ontbreken van toegangswegen. Ik ken sluiptwegen, maar die wegen zijn enkel geschikt voor gewoon personenverkeer, niet voor vrachtverkeer.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Cordeel, het is als minister heel moeilijk om te antwoorden op vragen die niet op voorhand werden gesteld. Ik vraag een beetje respect.

U stelt nu een vraag over aan te leggen wegen met het oog op een beter gebruik van de Liefkenshoektunnel. Ik heb er begrip voor dat u een antwoord wenst op uw vragen, maar om een degelijk antwoord te bekomen, moet u de gepaste vraag stellen. Het onderwerp van uw geagendeerde vraag was het al dan niet tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, maar in feite wilt u iets anders vernemen. In uw vraag is nergens sprake van de slechte bereikbaarheid van de tunnel. Als dat het onderwerp van uw vraag is, wil ik de kans krijgen om een goed antwoord voor te bereiden.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Ik heb hier vroeger al een vraag over gesteld. Toen luidde het antwoord dat er wegwijzers zouden worden opgesteld. Dat zijn inderdaad verbeteringen. Het verkeer wordt ook in goede banen geleid via witte lijnen, maar dat is niet hetzelfde als een toegangsweg tot de Liefkenshoektunnel. Dat is precies mijn zorg : laat ons toch werken aan een toegangsweg.

Op 11 maart ben ik door de Liefkenshoektunnel gereden. Er was helemaal niet veel verkeer, al was de Kennedytunnel geblokkeerd door een dodelijk ongeval tot na de middag. Ik dring erop aan dat er een weg naar de Liefkenshoektunnel zou komen.

De heer Jos De Meyer : De prioriteit blijft een goede ordening van het verkeer. Als de tol tijdelijk wordt opgeheven, moet dat in de eerste plaats ten goede komen van degenen die nu al een abonnement hebben. Toch zal op bepaalde momenten de tolheffing moeten verdwijnen omdat er veel meer verkeer moet worden aangetrokken. In het andere geval loopt het verkeer immers hopeloos vast.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zone-30 aan scholen

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 zone-30 aan scholen.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we zitten volop in de fase van het moelvechten rond de nieuwe verkeerswet. De pesterijen zijn nu ietwat terugschroefd. De federale regering heeft er een potje van gemaakt – dat is het minste dat we kunnen zeggen. Het is hoog nodig de verkeerswetgeving te regionaliseren zodat er een beter en efficiënter beleid kan worden gevoerd.

In verband met de nieuwe wet heb ik twee vragen. Het gaat om de zone-30 en de terugwerkende kracht van de wetgeving. Er zijn voorstellen ingediend in de Kamer van Volksvertegenwoordigers om het aspect van de terugwerkende kracht terug te schroeven. De federale minister voor Mobiliteit

Loones

stelt dat de oplossing pas uit de bus kan komen na advies van de gewesten. Mijn vraag is of de vraag voor advies al aan het gewest is overgemaakt en welke houding de minister in dat verband aanneemt. Dat is een aansluitende vraag.

Mijn vraag gaat in de eerste plaats over de zone-30. In het laatste groot conclaaf van Oostende werd de beslissing genomen om de zone-30 te veralgemenen. Het is de vertaling van de omzendbrief van minister Durant, en de maatregel wordt nu gesteund door minister Anciaux. Iedereen is het erover eens dat de zone-30 in een schoolomgeving moet worden geïnstalleerd. Naar aanleiding van het dispuut in Kortrijk is de hamvraag de handhaving van de maatregel en de geloofwaardigheid ervan geworden. De politiecommissaris van Kortrijk stelde publiekelijk dat er geen handhaving mogelijk was en dat daardoor de geloofwaardigheid van de maatregel in het gedrag kwam. Een veralgemeende zone-30 zonder aangepaste wegeninfrastructuur is niet haalbaar. Kleine verkeersborden zijn daarvoor geen oplossing. Een algemene toepassing is volledig onzinnig.

Voor de schoolomgeving rijst hetzelfde probleem, want Vlaanderen is wegbeheerder. In het kader van het mobiliteitsconvenant is een module met de gemeente afgesloten. De gemeenten kunnen voortaan in de schoolomgeving de infrastructuur langs gemeentewegen én gewestwegen aanpassen, maar een zone-30 vergt een nog grotere ingreep.

Mijn tweede vraag betreft de mogelijke toepassing van borden met variabele aanduiding. Een paar gemeenten hebben ze al ingevoerd. Het lijkt mij een prachtig hulpmiddel. Het zijn oplichtende borden, die maar functioneren als de reglementering moet gelden, namelijk op het ogenblik dat er daadwerkelijk schoolverkeer is, en niet als er geen schoolactiviteiten zijn of als er geen nood aan is. Dat middel bestaat al. Het zou vanuit het Vlaams Gewest gepromoot moeten worden. Hoe spelen de minister en het Vlaams Gewest in op deze recente koerswijziging? Welke maatregelen overweegt de minister om dit beleid te concretiseren en niet te vervallen in situaties zoals in Kortrijk?

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Ik sluit mij aan bij deze vraag. Iedereen gaat akkoord met de zone-30 rond scholen. Wij zijn voorstander van het behoud van deze zone op de momenten dat er daadwerke-

lijk nood aan is en niet bijvoorbeeld tijdens schoolvakanties. Het systeem van oplichtende borden kan dan een goed middel zijn, want het gaat om de geloofwaardigheid van de zone-30. Gewone borden genereren vlug frustraties bij de weggebruiker. Bestaat de kans dat de lichtende borden worden gebruikt?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de voorzitter, het stadsbestuur van Veurne heeft een overeenkomst met het Vlaams Gewest afgesloten omdat een aantal scholen zich op gemeentewegen bevinden en een aantal langs de gewestweg.

Het probleem werd zeer pragmatisch aangepakt. Een constante zone-30 in de schoolomgeving leek niet opportuun omdat er na verloop van tijd gewenning optreedt. Er is geopteerd voor borden met oplichtend karakter tijdens de schooluren. De gemeente staat in voor de financiering van de borden langs de gemeentewegen, voor het bord langs de gewestweg staan de Vlaamse administratie en de mensen van AVV in. Het gemeentebestuur moet natuurlijk ook haar verantwoordelijkheid opnemen. Het is veel eenvoudiger en goedkoper om een politiereglement ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad en borden van zone-30 te plaatsen dan te kiezen voor oplichtende borden. Deze oplossing kost ongeveer 1,6 miljoen frank of 40.000 euro, terwijl een gewoon bord nog geen 5.000 euro kost.

Een gemeentebestuur kan dus initiatieven nemen die de verkeersveiligheid rond scholen op bepaalde uren van de dag ten goede komt, zonder dat het probleem van de gewenning optreedt dankzij de oplichtende borden.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik geef even wat toelichting over de bevoegdheden. De federale minister is verantwoordelijk voor de regelgeving, terwijl wij de werking ervan garanderen. De doelstelling is de verkeersveiligheid.

Wij hebben echter al een hele weg afgelegd zonder de federale regelgeving. Wij zijn dus vragende partij voor de splitsing van de bevoegdheden zodat wij de verkeersreglementering beter kunnen aanpassen aan onze meer urbane samenleving. De bestaande reglementering zone-30 in een schoolomgeving voorziet in de mogelijkheid om een signalisatie aan te brengen met verkeersborden met veranderlijke informatie. Dat kost wel wat meer, maar

Bossuyt

we kiezen dan wel voor verkeersveiligheid. Het is efficiënter omdat de verkeersborden alleen werken in de perioden dat de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur van toepassing is.

In dit verband heeft mijn administratie recent een dienstorder opgesteld voor plaatsing van deze verkeersborden met veranderlijke informatie zodat de signalisatie op een gelijkaardige, uniforme wijze op de gewestwegen kan worden uitgevoerd en geplaatst. Het is een verworven materie geworden, en wij zorgen ervoor dat het zich verder op een goede manier ontwikkelt. Aangezien deze borden bijvoorbeeld kunnen werken tijdens de perioden van drukte rond de scholen en zij alleen een snelheidsbeperking opleggen als het nodig is voor de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers, kunnen zij zeker bijdragen tot een evenwicht tussen de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling, het toezicht en de controle door de politie in de zone-30 rond de schoolomgevingen.

De verkeersveiligheid in schoolomgevingen kan via een waaier van initiatieven verbeterd worden. De module waarnaar werd verwezen is module 10 van het mobiliteitsconvenant. Het Vlaams Gewest voert met module 10 van het mobiliteitsconvenant een beleid om de schoolomgeving infrastructuureel opnieuw in te richten. De schoolomgeving krijgt op deze manier een zichtbare infrastructurele invulling. Ik denk bijvoorbeeld aan een asverschuiving, verkeersplateaus en een aangepaste signalisatie. Dat moet de weggebruiker attent maken op het feit dat hij een andere zone nadert en er dus van hem of haar een ander weggedrag wordt verwacht.

Het infrastructuureel ondersteunen van een bepaalde snelheidsbeperking heeft sowieso een groter effect. In mijn gemeente zijn we niet alleen overgegaan tot de inrichting van zones-30 door het plaatsen van borden, we hebben gewacht op overeenkomsten om infrastructurele ondersteuning te krijgen. Zo hebben wij problemen van interpretatie vermeden. De politiecommissaris van Kortrijk heeft zijn taak schromelijk overschat. Hij had met het stadsbestuur beter afspraken gemaakt om in het kader van het stadsreglement oplossingen te zoeken.

We pakken samen met de lokale overheden alle schoolomgevingen aan. De bepaling zone-30 in schoolomgevingen wordt nu wettelijk ondersteund. We hebben het echter al verschillende jaren zonder die steun kunnen doen. We hopen nu dus op een bijkomend effect.

We nemen vanzelfsprekend ook nog andere maatregelen. De aanleg van fietspaden, het wegwerken van gevaarlijke punten en de plaatsing van onbemande camera's zijn maatregelen die moeten bijdragen tot een veiliger verkeer. Er gebeuren immers nog altijd te veel ongevallen die te maken hebben met het rijgedrag. Ook het voorbije weekend hebben we dat moeten ervaren, bijvoorbeeld in Ruddervoorde, waar een vrachtwagenchauffeur die ter hoogte van wegwerkzaamheden kwam, moest bekennen dat hij de file voor zijn neus niet zag. Zo'n vrachtwagen is nochtans een gevaarlijk tuig. We hebben dus alle redenen om ons ongerust te maken.

De politieke overheid doet haar best, en er wordt veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Ik doe dus nogmaals een oproep, onder meer met het oog op de werken in Antwerpen, dat de verantwoordelijken de vrachtwagenchauffeurs, hun werkgevers en hun federaties erop zouden wijzen dat zij in de eerste plaats de verkeersreglementen in acht moeten nemen en dat ze aandachtig en op een verantwoorde wijze moeten rijden.

Gelukkig zijn er veel die ernstig met hun beroep bezig zijn, maar er zijn ook cowboys, die met geen enkel voorschrift in orde zijn, de rijtijden niet naleven, en met andere dingen bezig zijn dan met het besturen van hun voertuig. Die moeten we van de weg halen, want op de duur moeten de bestuurders van gewone wagens voortdurend in hun achteruitkijkspiegel kijken uit schrik dat er zo een op hen afkomt. Zo ver mogen we het niet laten komen.

Bij grote werken als die in Antwerpen is een bijkomende oproep dan ook zeker op zijn plaats. Ik neem me voor die oproep ook vanavond nog eens te herhalen. Daarmee doel ik op niemand specifieke, maar ik hoop dat iedereen de bekommernis deelt dat we de veiligheid op onze wegen moeten verzekeren.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en geëngageerd antwoord. Het verheugt me dat onze stelling dat Vlaanderen zelf bevoegd zou moeten zijn voor het verkeersreglement, opnieuw ook door de Vlaamse minister van Mobiliteit wordt verdedigd.

Wat uitgewerkt is in het mobiliteitsconvenant, met de bijkomende modules voor fietspaden en schoolomgevingen, heeft een en ander teweeggebracht, mede dankzij de samenwerking met de basis. De heer Verfaillie heeft gesproken over Veurne, maar

Loones

iedereen die op gemeentelijk vlak actief is, weet dat wat dit teweegbrengt in de overleggroepen en in de scholen die worden betrokken bij zulke maatregelen, moeilijk te overschatten is.

U had het ook over een dienstorder over een veralgemening van de variabele panelen. Ik vergat nog te wijzen op het voorbeeld van Izegem, waar wordt gewerkt met zonne-energie. Dat is uiteraard een kostenbesparende methode, aangezien er geen bekabeling nodig is. Ook de heer Glorieux zal dit wellicht een plezier doen.

Mijnheer de minister, ik herhaal mijn vraag of de Vlaamse regering al om advies is gevraagd over de schrapping van de terugwerkende kracht uit de nieuwe verkeerswet. Wat zal uw houding op dit punt zijn ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb daar op dit ogenblik nog geen weet van, want er zijn pas in het weekend beslissingen genomen.

We zullen dat aandachtig moeten bekijken. Tussen de afkondiging van een besluit en het in werking treden ervan kunnen er nog veranderingen gebeuren. We moeten dus eerst weten met welk soort tekst we worden geconfronteerd.

Voor het overige doe ik liever geen uitspraken over reglementen die niet tot mijn bevoegdheden behoren. We proberen ons werk te doen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.43 uur.*
