

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



Zitting 1997-1998

17 november 1997

VOORSTEL VAN DECREET

– van mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche en de heer Bruno Tobback –

**houdende bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering
van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling
van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

AMENDEMENTEN

voorgesteld na indiening van het verslag

Zie :

792 (1997-1998)

- Nr. 1 : Voorstel van decreet
- Nr. 2 : Amendementen
- Nr. 3 : Verslag

I. AMENDEMENT**voorgesteld door de heer Jacques Devolder****Artikel 2****Een 3° toevoegen, dat luidt als volgt :**

"3° onder 1. *Wegeninfrastructuur, 1.2. Selectie van de hoofdwegen van de Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuren (RSV, Bindende Bepalingen, p. 12) de optie te weerhouden om de (te ontwerpen) AX te verlengen tussen N31 (Brugge-Blauwe Toren) en A18/E40 (Jabbeke).*".

VERANTWOORDING

Een aantal onderzoeken (Verkeersontsluiting van de haven van Zeebrugge : Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie West-Vlaanderen 1991 – Verkeersleefbaarheidsplan Stad Brugge Groep Planning, 1991 – Verkeersleefbaarheidsplan Kust WES 1992 – Voorontwerp Structuurplan Kustzone WES 1994 en De Wegontsluiting van Zeebrugge en van Oostende en de verkeersleefbaarheid van de Kustregio door de Vlaams-Europese Transportas) komen alle tot de vaststelling dat de realisatie van een nieuwe hoofdwegverbinding N49-A18 Westkapelle-Jabbeke, gelegen buiten de Brugse agglomeratie, noodzakelijk is.

De Bijzondere Verkeerscommissie Zeebrugge van de provincie West-Vlaanderen argumenteert dat er geen geldig alternatief bestaat om de meerdere mobiliteitsproblemen die zich ten aanzien van het wegverkeer in de kustzone stellen, op te lossen.

Op Europees en Benelux-niveau maken de mobiliteitsontwikkeling en de impact van nabije grote infrastructuurwerken (kanaalverbinding, vaste oeververbinding onder de Westerschelde) de realisatie van ontbrekende schakels in het internationaal hoofdwegenet noodzakelijk. Dit wordt ondersteund door de Europese opname van het tracé Zeebrugge-Jabbeke-Veurne-Duinkerke-Calais-Boulogne-Amiens-Parijs als wegeninfrastructuurproject van gemeenschappelijk belang. Deze opname in een groot-Europees infrastructuurnetwerk kadert in één van de hoofddoelstellingen van het Witboek van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en is dus zeker niet onbelangrijk.

De tweede Benelux-structuurschets stelt ondubbelzinnig de noodzaak van goede achterlandverbindingen voor de Benelux-zeehavens, via de aanwezige hoofdverkeersassen aangevuld met ontbrekende schakels.

De N49/A11 Antwerpen-Zelzate-Brugge en de E40 Jabbeke-Duinkerke-Calais worden hierin opgenomen als hoofdverkeersassen, met Brugge als ontbrekende schakel.

De vraag naar bijkomende hoofdweginfrastructuur op Europees en Benelux-niveau is het gevolg van de centrale ligging van Vlaanderen in Europa. Het opvullen van de ontbrekende schakel zal niet alleen het internationale transitverkeer ten goede komen, maar zal Vlaanderen ook een betere, meer gescheiden internationale ontsluiting voor het vrachtvervoer via de weg bieden. De Vlaamse Kust wordt

toeristisch beter bereikbaar voor onder meer de Duitse markt.

Op Vlaams niveau zullen de momenteel zeer zwaar belaste hoofdwegen in de grootstedelijke gebieden Vlaamse Rand rond Brussel, Antwerpen en Gent door de nieuwe hoofdwegverbinding ontlast worden van doorgaand goederenvervoer richting Noordzeehavens en Kanaaltunnel.

De doortrekking van de A18 moet een volwaardige ontsluiting bieden voor de zeehavens van Zeebrugge en Oostende. De ontsluiting is niet alleen functioneel naar grootstedelijke gebieden in Vlaanderen, maar ook naar Noord-Frankrijk en de Kanaaltunnel.

Het niet doortrekken van de A18 zal de momenteel reeds oververzadigde en niet op deze verkeersbezetting berekende N31 doorheen de Brugse agglomeratie nog verder belasten. Prognoses geven nu reeds aan dat door de voorspelde toename van de haventrafiek, gecombineerd met de gestage groei van het agglomeratieverkeer in plus van en naar de provinciehoofdplaats, nog afgezien van toeristische files, aanleiding zullen geven tot een uitgesproken saturatie.

Door de grote maaswijdte en door het ontbreken van een degelijk alternatief moet de verlenging van de A18 (AX) de verbinding verzorgen tussen twee belangrijke auto(snel)wegen : E40-A10 (Oostende-Jabbeke-Gent-Brussel) en N49/A11 Havenweg (Zeebrugge, Brugge, Antwerpen) om zo de Zeebrugse haven te ontsluiten en optimale ontplooiingskansen te geven.

Een tracé ten noorden van het kanaal Brugge-Oostende is af te raden wegens een te zware impact op de open ruimte, de landbouw en de natuur.

Een onrechtstreekse verbinding N49-A18 door een functieverhoging van de N31 binnen de Brugse agglomeratie, met een ingrijpende herstructurering van de vervoerskarakteristieken van de stedelijke verdeelweg, samen met de wijziging van de verkeerswisselaar A18/A10 op de A18 te Jabbeke voor een volwaardige ontsluiting van Oostende, is onmogelijk. Het probleem is de blijvende, gevaarlijke en milieuonvriendelijke 'bottle-neck' ter hoogte van de Brugse agglomeratie, zelfs indien de internationale doortocht integraal zou gescheiden worden van het Brugse agglomeratieverkeer. Hierdoor zullen alternatieve wegen blijven opgezocht worden waardoor het reeds sterk belaste hoofdwegenet van de grootstedelijke gebieden een kans op ontsluiting mist.

Het opwaarderen van de N31 voor internationaal transitverkeer vergt een zeer aanzienlijke investering die een pleister op een houten been zou zijn, en slechts een voorlopige oplossing kan bieden aangezien het gaat om een auto-weg temidden van stedelijk gebied. Enkel wanneer ook de verkeerswisselaar A10/A18 te Jabbeke wordt omgevormd, zal eenzelfde mobiliteitseffect kunnen bereikt worden. Deze zware investeringen met blijvende problematieken van (verkeers)leefbaarheid, maken dit alternatief eigenlijk niet relevant aangezien dat enkel op korte termijn enig soelaas kan bieden.

De afwikkeling van het toeristisch verkeer van en naar de oostkust tussen Oostende en Zeebrugge via de als primaire weg geselecteerde N377 (Jabbeke-N9), N9 (Bredene-Brugge) en de N371 (Blankenberge-Blauwe Toren) is geen alternatief omdat de noodzakelijke scheiding tussen toeristisch, vracht- en agglomeratieverkeer niet wordt gerealiseerd. De doortrekking van de A18 zorgt voor een rug voor de kamstructuur. Enkel een evenwichtige en goed gesprei-

de infrastructuur kan aangewend worden voor een efficiënte organisatie van het bestaande kusttoerisme waardoor de leefbaarheid en de aantrekkingskracht van de kust zullen toenemen. De verblijfswaarde en de beleevingswaarde van het openbaar domein in en nabij de kuststeden en kustbadplaatsen maakt al deel uit van het Toeristisch Actieplan van de kust.

Jacques DEVOLDER

II. AMENDEMENT

voorgesteld door de heer Ward Beysen

Artikel 2

Een 3° toevoegen, dat luidt als volgt :

"3° onder 1. Wegeninfrastructuur, 1.2. Selectie van de hoofdwegen' van de Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuren (RSV, Bindende Bepalingen, p. 12) de (te ontwerpen) Grote Ring rond Antwerpen en de verbinding Liefkenshoek-tunnel – E17 als hoofdweg te selecteren. ".

VERANTWOORDING

De congestieproblematiek op de Antwerpse wegen kan niet enkel en alleen opgelost worden door bijkomende infrastructuur uit te bouwen. Echter, de problemen zijn evenmin gebaat bij een rigoureuze en strikt onmogelijk maken van elke vorm van uitbreiding van de bestaande infrastructuur.

Het selecteren van de Grote Ring rond Antwerpen is een maatregel op lange termijn, waarbij het op korte termijn niet noodzakelijk is deze onmiddellijk te realiseren, maar waarbij het op lange termijn wel een perspectief biedt op een structurele ingreep terzake.

Het verbinden van de Liefkenshoek-tunnel met de E17 is daarentegen wel degelijk een maatregel op korte termijn aangezien de grootste infrastructurele ingrepen dienaangaande reeds gebeurd zijn en dat de verbinding niet meer is dan de logische afwerking van een begonnen project. Het zou tevens een aanzet zijn tot het sluiten van de kleine Antwerpse Ring en als dusdanig een korte-termijnoplossing kunnen bieden voor de bestaande congestieproblemen.

Vandaar het voorstel om deze projecten op te nemen in de lijst van hoofdwegen.

Ward BEYSEN

III. AMENDEMENT

voorgesteld door de heer Jaak Gabriels

Artikel 2

Een 3° toevoegen, dat luidt als volgt :

"3° het selecteren van Genk als economische poort onder 2. Selectie van poorten, van de Bindende bepalingen in verband met de gebieden voor economische activiteiten (RSV, Bindende Bepalingen, p. 9) en mits het selecteren van het kanaal Kwaadmechelen-Lozen als hoofdwaterweg onder 3. Waterwegeninfrastructuur, 3.1. Selectie van de hoofdwaterwegen, van de Bindende bepalingen i.v.m. de lijninfrastructuren (RSV, Bindende Bepalingen, p. 15). ".

VERANTWOORDING

De optie om Genk te selecteren als economische poort voor Vlaanderen en om het kanaal Kwaadmechelen-Lozen te selecteren als hoofdwaterweg wordt door verschillende organisaties en betrokken actoren (vakbonden, werkgeversorganisaties, ...) gesteund.

Jaak GABRIELS

IV. AMENDEMENT**voorgesteld door de heer Patrick Lachaert**

Artikel 2

Een 3° toevoegen, dat luidt als volgt :

"3° het aanbrengen van volgende wijzigingen aan de bindende bepalingen :

- a) op p. 2 van de Bindende Bepalingen dient uitdrukkelijk vermeld dat de handleidingen eveneens een instrument zullen zijn voor de uitvoering van het RSV. Daartoe dient vooraf de juridische draagwijdte ervan te worden gedefinieerd.*
- b) op p. 2 van de Bindende Bepalingen dient eveneens uitdrukkelijk te worden vermeld dat de gemeentelijke uitvoeringsplannen een instrument zullen zijn voor de uitvoering van het RSV.*
- c) op p. 6 van de Bindende Bepalingen, onder het punt '2. Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur', wordt een inleidende tekst ingevoegd die erop wijst dat GEN's, GENO's en natuurverwevingsgebieden als overdruk zullen worden afgebakend en met elkaar zullen convergeren zodat in elke Vlaamse stad en gemeente een overdruk van ieder kadastraal perceel, met de daarop geldende stedenbouwkundige, milieu- en andere voorschriften, ter inzage van het publiek ligt. "*

VERANTWOORDING

Deze toevoegingen zijn het uitvloeisel van de toelichtende teksten bij het RSV en van de verklaringen van de minister. Om hieraan meer rechtszekerheid te geven, wordt bij wijze van dit amendement voorgesteld om deze bepalingen bindend te maken.

Patrick LACHAERT
