

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

23 oktober 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid ten gevolge van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitdieping van de vaargeul naar de haven van Zeebrugge

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herziening van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen en de reglementering van de voetwegen binnen dit nieuwe kader

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie aan het noordelijk gedeelte van de A12

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 23 oktober 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.08 uur.*

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid ten gevolge van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid ten gevolge van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, eind 2003 zal er ten noorden van de grens een belangrijke weginfrastructuur klaar zijn, namelijk de Westerscheldetunnel. Zoals steeds het geval is met infrastructuurwerken, zal ook deze verbinding leiden tot een toename van het auto- en vrachtwagenverkeer langs dit traject. In het gebied tussen de zuidelijke pijp van de Westerscheldetunnel en de plaats waar het verkeer uit de Westerscheldetunnel aansluit op de N49, heerst grote ongerustheid over de toename van de verkeersintensiteit én de concrete trajecten langs waar het verkeer, komende uit de tunnel tot op de N49, zich een weg zal zoeken. Bovendien blijft de vrees bij de lokale bevolking bestaan dat voor de verbinding tussen de tunnel en de N49 alsnog zou gekozen worden voor de kortste optie, het westelijk tracé. Mijnheer de minister, gelukkig hebt u in een antwoord op mijn actuele vraag van 7 december 1999 onomwonden gesteld

dat de Vlaamse regering kiest voor het oostelijk tracé. Ik ga er vanuit dat dit standpunt ongewijzigd blijft.

Hiermee zijn de problemen echter niet van de baan. Volgens de plannen zou het verkeer komende uit de tunnel via de N61 op Nederlands grondgebied, in oostelijke richting via een tunnel in Sluiskil afgeleid worden via de Tractaatweg, die dan zuidwaarts aansluiting geeft op de N49, langs waar het via de R4 West op vlotte wijze langs Gent kan passeren. Voor de R4 zijn er werken op til. In de krant stonden zelfs concrete cijfers over investeringen. Dezelfde klaarheid bestaat echter helemaal voor wat de tunnel in Sluiskil betreft. Deze tunnel is gepland en er bestaat zelfs een MER-studie. In Nederland is er echter nog niet in de financiële middelen voorzien. Deze tunnel zou gerealiseerd worden tegen 2008. Dit veronderstelt een dermate grote investering dat dit bilateraal overleg vereist tussen het Vlaams Gewest en Nederland. Dit overleg is ook noodzakelijk in het kader van de toegankelijkheid van de Gentse haven. De tunnel moet voldoende diep zijn zodat er voldoende diepgang is op het Zeekanaal Gent-Terneuzen.

In het ideale geval dat deze tunnel in 2008 af zou zijn, blijft de periode tussen de ingebruikname van de Westerscheldetunnel in 2004 en de eventuele realisatie van de tunnel in Sluiskil problematisch. Op dit moment is er in Sluiskil een ophaalbrug over het kanaal Gent-Terneuzen. Deze brug moet geregeld worden opgehaald om zeeschepen te laten passeren. Uit cijfers blijkt dat de brug per dag acht uur opgehaald is. Dit onvermijdelijke oponthoud, alsook het feit dat de verkeersstroom richting België sterk zal toenemen na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel, maakt het onvermijdelijk dat het verkeer zich een andere weg zal zoeken dan via Sluiskil. De bewoners van een aantal dorpskernen zoals Boekhoute, Assenede, Nieuwbург en Zelzate maken zich terecht zorgen over hoe het verkeer dat uit de tunnel komt zich een

Holemans

weg zal banen naar de N49. Bovendien is er nog onduidelijkheid over waar zich de op- en afritten zullen situeren. Ook zou het sluipverkeer doorheen het Krekengebied van Assenede, een erkend vogelrichtlijngebied, toenemen.

Dit alles is het gevolg van beslissingen uit het verleden. In de toekomst mag het niet meer voorkomen dat men grote infrastructuurwerken realiseert die leiden tot grotere verkeersintensiteiten zonder dat er tegelijkertijd werk wordt gemaakt van veilige en vlotte aansluitingen op deze nieuwe infrastructuur. Het is nu alleszins de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering om er alles aan te doen dat niet alleen de tunnel te Sluiskil zo spoedig mogelijk wordt gerealiseerd, maar ook dat voor eind 2003 alles in het werk wordt gesteld om te voorkomen dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskernen wordt aangetast.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van het bilateraal overleg inzake de realisatie van de tunnel te Sluiskil ? Welke bijdrage wenst de Vlaamse regering te leveren ? Wat is het standpunt van de regering inzake de diepte van deze tunnel ? Welke initiatieven worden genomen om in de periode tussen 2003 en 2008 de gemeente- en dorpskernen van onder meer Assenede, Boekhoute, Nieuwbург en Zetzate te beschermen tegen sluipverkeer dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid drastisch zou doen dalen ? Kunt u me de recentste cijfers bezorgen ? De gegevens die ik heb, zijn niet altijd eenduidig. Afhankelijk van de datum van het rapport veranderen de cijfers. Iedereen weet dat het verkeer jaar na jaar stijgt. Welke cijfers hanteert u op dit moment om de verkeersintensiteit tegen 2003 in te schatten ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, er is geen formeel overleg tussen Vlaanderen en Nederland in verband met de tunnel van Sluiskil. De visievorming langs Nederlandse zijde zelf is immers nog volop aan de gang. Rijkswaterstaat heeft de aanleg van de tunnel van Sluiskil tot op heden niet opgenomen in haar meerjarenprogramma. Via informele contacten op administratief niveau wordt de vordering van het dossier verder opgevolgd.

Een eventuele bijdrage van de Vlaamse regering aan de aanleg van deze tunnel is niet vanzelfsprekend, en is onder andere afhankelijk van de nog te nemen principiële beslissing over de modernisering

van de maritieme toegang tot de haven van Gent. Daarover worden thans nog voorbereidende studies gemaakt. Ze zullen klaar zijn in het voorjaar van 2002. De Vlaamse regering heeft nog geen standpunt ingenomen omtrent de toe te laten diepgang.

De impact van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel op het verkeer werd inmiddels bestudeerd. Voor de prognoses op het vlak van de verkeersintensiteit werd het multimodaal verkeersmodel van de provincie Oost-Vlaanderen gebruikt. Het multimodaal verkeersmodel van Zeeland, waar de Westerschelde-oeververbinding is gelegen, werd ingepast in het verkeersmodel van Oost-Vlaanderen. Uit de analyse blijkt dat het grootste deel van het verkeer in Nederland blijft. De invloed van de Westerscheldetunnel beperkt zich nu tot de onmiddellijke omgeving van Zelzate, waar op de Traktaatweg het verkeer tegen 2010 zal stijgen met ongeveer 4.400 personenwagenequivalenten per dag. Verder blijkt dat een stijging van de verkeersdruk in deze regio meer te verwachten is van de ontwikkelingen in Zeeland en in het havengebied dan van de aanleg van de Westerschelde-tunnel.

Deze vaststellingen zijn in overeenstemming met de functie van de Westerscheldetunnel als wegverbinding van regionaal belang. De door u verwachte verkeersproblemen moeten dan ook worden gemitigeerd. Indien de aanleg van de tunnel van Sluiskil veel bijkomend verkeer aantrekt, verbetert hij de verkeersleefbaarheid van de Gentse regio niet, integendeel. De aanleg van de tunnel van Sluiskil mag daarom niet leiden tot een opwaardering van deze verbinding van regionaal niveau naar internationaal niveau. Het bijkomend doorgaand verkeer zou de verkeersleefbaarheid in de Gentse regio aantasten.

Een internationale verbinding is hier volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dan ook niet gewenst. Bij de dimensionering van de tunnel Sluiskil zou hiermee rekening moeten worden gehouden.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Dit korte antwoord van de minister verbaast me. De problematiek van de Westerscheldetunnel moet bekeken worden in het licht van de helaas dichtslibbende wegen in Antwerpen. Eens de tunnel klaar is, krijgt het vrachtwagenverkeer dat zich ter hoogte van Bergen op Zoom bevindt, een keuze van wegen om Frankrijk te bereiken. Via een systeem van communicerende

Holemans

vaten zullen ze kunnen kiezen voor de flessenhals van Antwerpen of voor deze nieuwe tunnel en een andere weg door Vlaanderen.

Ik ben er dus van overtuigd dat de intensiteit van het verkeer groter zal zijn dan ze nu wordt ingeschat. U zegt dat de tunnel van louter lokaal belang is als verbinding tussen twee regio's. Vrachtwagenverkeer uit Nederland dat een weg zoekt naar Frankrijk en daarbij botst op de dichtgeslibde wegen in Antwerpen, zal echter langs deze tunnel een alternatieve route vinden. In hoeverre is dat perspectief in uw antwoord opgenomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Holemans, ik dank u voor uw bekommernis. Er wordt gepleit voor een oplossing voor de verkeersproblemen in Antwerpen. We willen Sluiskil houden op het niveau waar het hoort. Ik sta dus volledig achter u.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Gezien deze consensus kondig ik een met redenen omklede motie aan. *(Gelach)*

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Holemans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitdieping van de vaargeul naar de haven van Zeebrugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de uitdieping van de vaargeul naar de haven van Zeebrugge.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele maanden geleden hielden we in deze zaal een reeks hoorzittingen over een langetermijnvisie op het Schelde-estuarium. Eén van onze bedenkingen was dat de visie betrekking had op een te beperkt gebied. De haven van Zeebrugge maakt immers ook wezenlijk deel uit van het Schelde-estuarium, en zou dus samen hiermee bekeken moeten worden.

Een van de conclusies, waarover een ontroerend grote consensus bestond onder alle partijen, was dat dringend werk moest worden gemaakt van een uitbaggering van de vaargeul naar Zeebrugge tot een getij-ongebonden diepgang van veertien meter. Die vraag stond reeds in het advies van de Vlaamse Havencommissie van 22 juni 1997. Zo'n investering zou een goed signaal zijn dat het Vlaanderen meens is de positie van zijn verschillende zeehavens in de Le Havre-Hamburg-range te verdedigen.

De kosten liggen niet al te hoog, namelijk iets meer dan 10 miljoen euro. De realisatie zou bovendien in overeenstemming zijn met de beleidsprioriteiten vermeld in de toelichting bij de begroting van 2001. Daarin wordt namelijk de verzekering van de maritieme toegang tot de Vlaamse havens en de aanpassing van deze toegang aan de moderne scheepvaart als strategische doelstelling naar voren geschoven. Als operationele doelstelling wordt vermeld : 'het permanent verzekeren van de maritieme toegang van en naar de Vlaamse zeehavens'. Het uitdiepen van de toegang tot Zeebrugge zou een element kunnen zijn dat daaraan beantwoordt.

Werd er reeds geantwoord op het advies van de Vlaamse Havencommissie van 22 juni 1997 ? Werden er ter voorbereiding van de noodzakelijke uitdieping reeds voorbereidingen getroffen ? Wordt de uitdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge tot een tij-ongebonden diepgang van 14 meter opgenomen in de planning van Openbare Werken van de eerstvolgende jaren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, naar aanleiding van de bespreking van de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium heb ik vastgesteld dat de traditionele posities van de Vlaamse zeehavens in beweging zijn gekomen. Het Vlaams Parlement, dat door deze vaststelling

Stevaert

enigszins verrast was, heeft dit overwegend positief ervaren. Bovendien bevat het Vlaams regeerakkoord een belangrijke passus over de strategische planning in de Vlaamse zeehavens.

Onder leiding van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen zijn de werkzaamheden voor de havens van Brugge en Zeebrugge van start gegaan. Het spreekt vanzelf dat de belangrijke strategische opties inzake de maritieme toegang en de hinterlandontsluiting moeten worden afgestemd op de strategische ontwikkeling die in de havens zelf mag worden verwacht.

Het advies van de Vlaamse Havencommissie van 22 juni 1997 was gebaseerd op de resultaten van het rapport 'Economische evaluatie van het verdiepingsprogramma 55 voor de haven van Zeebrugge' van 1996. De commentaar van de Vlaamse Havencommissie was ondubbelzinnig positief.

Op dat ogenblik heeft de Vlaamse regering voorrang gegeven aan de realisatie van het programma 48 voor de toegang tot Antwerpen. Dit programma houdt immers de verdieping in van het Scheur-West. Deze verdieping is een essentieel onderdeel van de vaarroute op Zeebrugge.

Aansluitend zou de verdieping van de vaargeul tussen de Scheurpas en Zeebrugge worden gerealiseerd. Momenteel wordt de reeds vermelde economische evaluatiestudie geactualiseerd. De MBZ moet de economische noodzaak van de verdieping op afdoende wijze aantonen. Op basis van het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge en van de geactualiseerde kosten-batenanalyse zal het dossier aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Het maken van een MER-studie is niet noodzakelijk. In het kader van de ambtelijke werkgroep maakt de ecologische impact van de baggerwerken in de maritieme vaarroutes het voorwerp uit van een permanent overleg tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest. De baggerwerken en de stortactiviteiten worden op permanente basis opgevolgd. Er wordt permanent gerapporteerd aan de ambtelijke werkgroep.

De uitvoering van het verdiepingsprogramma is gepland voor de periode 2002-2003. Deze uitvoering is evenwel afhankelijk van de budgettaire middelen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik wil er zeker van zijn dat ik het antwoord van de minister goed heb begrepen. De werken zijn gepland voor de periode 2002-2003, maar zullen enkel plaatsvinden indien de economische noodzaak wordt aangetoond. Mijnheer de minister, mag ik uw antwoord zo samenvatten ?

Minister Steve Stevaert : Dat klopt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, ik heb met minister Stevaert al verschillende discussies over het openbaar vervoer gevoerd. Ik heb minister Chabert zo ver gekregen dat hij het gratis openbaar vervoer aan de Brusselse regering wil voorleggen. Op dit ogenblik vindt binnen de Brusselse regering een debat ten gronde plaats. Dit debat gaat voornamelijk over het vinden van de noodzakelijke middelen om dit beleid te financieren. In totaal gaat het hier om ongeveer 400 miljoen frank.

Ik voel me momenteel gekwetst in mijn hoedanigheid van Brussels Vlaming. We bevinden ons momenteel immers in een niet zo leuke situatie. De halsstarrigheid van de Vlaamse en van de Brusselse regering chanteert de Vlaamse kinderen in de Rand. De Vlaamse kinderen kunnen niet van dezelfde maatregel genieten als de Franstalige kinderen. Het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben al een tussenoplossing gevonden. Indien het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hier niet in slagen, wordt een van de fundamentele pijlers van de Vlaamse

Vandenbossche

Gemeenschap te Brussel aangetast, namelijk het Nederlandstalig onderwijs.

Ik ben in het bezit van een aantal brieven van directieleden van scholen. In die brieven vragen deze mensen zich af hoe het mogelijk is dat de Vlaamse kinderen in de Rand niet van dezelfde maatregelen kunnen genieten als de Franstalige kinderen in de Rand of de kinderen die in Brussel wonen.

Ik heb het hier uiteraard over het gratis karakter van het openbaar vervoer voor kinderen tussen zes en twaalf jaar. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest hebben terzake een maatregel afgesproken. Om een of andere duistere reden blijft de Vlaamse regering evenwel weigeren om dit type van deelakkoord goed te keuren.

Ik ben van oordeel dat deze aangelegenheid niet mag worden verward met het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Het betreft hier een heel andere zaak. Ik kan begrijpen dat de politieke houding tegenover en de financiering van een gelijklopend beleid in Vlaanderen, Wallonië en Brussel inzake het gratis openbaar vervoer niet onmiddellijk duidelijk was. Wat er op dit moment gebeurt, is in mijn ogen evenwel onmenselijk.

Ik kan moeilijk aanvaarden dat kinderen niet overal gelijk worden behandeld. Ik kan al evenmin begrijpen dat het rijke Vlaanderen niet in staat zou zijn om hierop in te spelen. Ik vraag me af waarom dit niet zou kunnen. Mijns inziens zit hier iets anders achter.

Mijnheer de minister, kunt u op een heel plausibele manier verklaren waarom die rationele politiek voor de Vlaamse kinderen in de Rand niet kan worden doorgevoerd? Indien u dit niet kunt, zie ik me genoodzaakt om heel andere bedenkingen te formuleren bij het beleid dat de Vlaamse regering terzake voert. Aangezien deze vraag een zeer delicat terrein betreft, kijk ik verwachtingsvol uit naar uw antwoord.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik zou de heer Vandenbossche willen danken voor de hardnekkigheid waarmee hij het gratis openbaar vervoer verdedigt.

Ik zal eerst even de bestaande situatie schetsen. Ten gevolge van een Regentsbesluit kunnen kinderen jonger dan zes jaar al decennia gratis met het

openbaar vervoer rijden. De volgende groep bestaat uit de kinderen jonger dan twaalf jaar. Nu blijkt dat de Vlaamse maatregel wordt overgenomen. Een andere Vlaamse maatregel is die inzake het vervoer voor 65-plussers.

We zijn absoluut vragende partij voor een regeling met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik heb vernomen dat Brussels minister Chabert ook voorstander is van zo'n regeling en dat hij daartoe 400 miljoen frank nodig heeft. Ik hoop dat de Brusselse regering zijn voorstel zal onderschrijven en goedkeuren, want daarmee zouden alle problemen van de baan zijn.

Er bestaat momenteel een heel merkwaardig ruilsysteem, waar we eens goed moeten over nadenken. Iedereen zou toch gelijk moeten worden behandeld onder gelijke omstandigheden? Openbaar vervoer is een gewestmaterie. Het Brussels Gewest is erin geslaagd een akkoord te sluiten waardoor de oudere inwoners van Brussel gratis op de bus mogen in Wallonië, maar die uit Wallonië niet in Brussel. Er is dus geen sprake van wederkerigheid. Ik wil niet in een situatie terechtkomen waardoor Brusselaars – ongeacht of het over Vlaamse of Franstalige Brusselaars gaat – in Vlaanderen wel gratis op de bus mogen, maar de Vlamingen in Brussel dat niet mogen. Ik wil wederkerigheid.

Ik zou graag een akkoord ondertekenen met Brussels minister Chabert waardoor alle min-12-jarige Vlamingen gratis op de bus mogen in Brussel en alle min-12-jarigen uit Brussel in Vlaanderen. Een akkoord zoals de Waalse regering heeft ondertekend, wil ik echter niet. Het ontbreken van de wederkerigheid is ongehoord. Een dergelijke ongelijke ruil zou niet mogen worden toegelaten. Een gekwetste Vlaamse Brusselaar mag niet gratis op de TEC. Een niet-gekwetste Waal mag in Brussel wel gratis op de MIVB. Wat zijn dat voor systemen? Ik herhaal nogmaals dat ik niet wil meedoen aan een dergelijk systeem van ongelijke ruil. Ik zou niets liever willen dan dat iedereen goede ruilcontracten tekent.

Een min-12-jarige kan in Vlaanderen van gratis openbaar vervoer genieten indien hij of zij wordt begeleid door een meerderjarige kaarthouder. We onderzoeken echter niet of de min-12-jarige uit Vlaanderen, Brussel of Wallonië komt. Het probleem situeert zich bij de MIVB, maar voor die maatschappij ben ik niet bevoegd.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ofwel begrijp ik er niets van, ofwel begrijpt u er niets van. (*Gelach*)

De MIVB voert het gratis openbaar vervoer in voor min-12-jarigen, maar u weigert een contract te ondertekenen waardoor de wederkerigheid ook zou gelden op De Lijn. U neemt de kinderen bijgevolg onder de arm om de Brusselse regering te chanteren in verband met de 65-plussers. U pleegt met andere woorden chantage door middel van Vlaamse kinderen !

U moet hier geen verwarrend discours houden over de 65-plussers, want wij kennen dat verhaal reeds en bovendien maakt het deel uit van een heel ander debat. Ik wijs u op uw verantwoordelijkheid inzake de min-12-jarigen. Waarom weigert u een contract te sluiten over dit deelaspect ? Ik zou graag een antwoord krijgen op deze vraag, want de rest doet nu niet terzake.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vandenbossche, ik herhaal nogmaals dat ik niet in dezelfde situatie wil terechtkomen als de Waalse regering door het afsluiten van een protocolakkoord. De Brusselse 65-plussers moeten niet betalen in Wallonië, maar hun Waalse leeftijdgenoten moeten dat wel doen in Brussel ! Dat is toch niet serieus ! Het Vlaams Parlement kan toch niet akkoord gaan met een dergelijke ongelijke regeling. Ik vraag u daarom steun in dit dossier. Ik bied de Brusselse regering een uitwisseling aan, want daarmee zou het probleem van de 65-plussers zijn opgelost. Ik herhaal nogmaals dat de min-12-jarigen in Vlaanderen gratis op de bus mogen.

De heer Walter Vandenbossche : Ik heb het ook over Vlaamse kinderen op de MIVB.

Minister Steve Stevaert : Ik zie dat de heer Loones aanwezig is. Hij woont aan de kust en kan getuigen dat Waalse of Brusselse kinderen die worden begeleid door een kaarthouder, gratis op de kusttram mogen. De 65-plussers vormen het probleem, want hun regeling kost 400 miljoen frank. De discussie over die regeling is nog steeds aan de gang en woedt trouwens in alle hevigheid. Minister Anciaux heeft geprobeerd om voor een oplossing te zorgen via het seniorencentrum, maar daarna bleek dat omwille van het gratis openbaar vervoer het aantal Vlamingen in Brussel nogal steeg. We moeten tot een vergelijk komen. Ik ben bereid om te ruilen, maar geen appels tegen citroenen.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ik zal de Vlaamse ouders op de hoogte brengen van uw houding.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herziening van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen en de reglementering van de voetwegen binnen dit nieuwe kader

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de herziening van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen en de reglementering van de voetwegen binnen dit nieuwe kader.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de voorzitter, collega's, naar aanleiding van een studiedag in het Vlaams Parlement heeft de minister grote belangstelling getoond voor de problematiek van de voetwegen. Over die voetwegen en over hun inpassing in de opmaak van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen stelde ik eerder een vraag aan minister Van Mechelen. Sindsdien heb ik contact opgenomen met de gemeentebesturen in Vlaanderen. Tot nu toe hebben een tachtigtal gemeenten me laten weten dat ze vragende partij zijn om dit probleem op te lossen. Er zullen er nog wel meer zijn, denk ik.

Mijnheer de minister, zoals u bekend is, wordt het statuut van de buurtwegen geregeld door de wet van 10 april 1841. Die wet bepaalt dat het traject van deze wegen is opgenomen in de atlas der buurtwegen, regelt de onderhoudsverplichting en voorziet ook in een regeling met betrekking tot de eventuele afschaffing of verplaatsing van deze voetwegen. Naar aanleiding van mijn vraag aan minister Van Mechelen bleek dat krachtens artikel 6, paragraaf 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen het Vlaams Gewest bevoegd is om het juridisch stelsel van de buurtwegen te regelen en dus ook om die wet van 10 april 1841 op de buurtwegen te actualiseren. Dat werd bevestigd in een advies van de afdeling Juri-

Bex

dische Dienstverlening van 9 augustus laatstleden, dat door minister Van Mechelen was gevraagd. De minister liet me ook weten dat hij een afschrift van dat advies aan u heeft bezorgd.

Uit het antwoord blijkt dat de Vlaamse regering er niet alleen aan denkt die wet van 10 april 1841 aan te passen of eventueel te vervangen, maar dat ze momenteel ook werkt aan een algemeen nieuw wegendecreet. Zal dit nieuw algemeen decreet zo zijn opgesteld dat het rekening zal houden met de specificiteit van die voetwegen ? Deze wegen hebben ondertussen immers totaal andere functies gekregen dan destijds. Toen waren het verbindingswegen in de dorpen, maar nu hebben ze allerlei nieuwe functies. Het werden fietswegen of wegen voor recreatieve doeleinden. In sommige gevallen zijn het zeer interessante verbindingswegen voor schoolgaande kinderen, of werden ze ingericht als natuurleerpaden. We stellen echter ook vast dat die wegen op heel veel plaatsen gewoon zijn afgesloten.

Dan moeten we nog een onderscheid maken. Enerzijds zijn er de wegen die eigendom zijn van het gewest en waarvan het vrij logisch is dat men ze open moet laten, omdat er een recht op doorgang is. Anderzijds zijn heel wat voetwegen opgenomen in de atlas en worden daarin aangeduid met een stippellijn. Dat zijn wegen die eigendom zijn van een privé-eigenaar, maar waarbij aan de burger het recht op doorgang is gegeven. Net deze wegen, die toch hun belang hebben in het hele netwerk, worden vaak afgesloten door de eigenaars.

Er rijst een probleem van afdwingbaarheid van die doorgang. In concrete dossiers waar we proberen dat recht op doorgang af te dwingen, komen we terecht in een juridische mallemolen. Voor eigenaars die verwickeld zijn in een dergelijke procedure komt het er eigenlijk op aan de zaak zo lang te rekken dat de anderen uiteindelijk opgeven. Zonder dat hij officieel werd afgeschaft, verliest die weg dan totaal zijn functie.

Ik heb dan ook de volgende vragen. Mijnheer de minister, hoe ver staat u met het ontwerp van het nieuwe wegendecreet waarvan sprake was in het antwoord van minister Van Mechelen ? Welk tijdschema wordt hierbij gehanteerd ? Kunt u ons een toelichting verschaffen over de basisprincipes van dit nieuwe ontwerp ? Met andere woorden : loont het de moeite dat we, in afwachting van het nieuwe decreet, initiatieven nemen om die totaal verouder-

de wet van 1841 aan te passen ? Of komt dat decreet er binnen afzienbare tijd ?

Zal in dit nieuwe decreet ook rekening worden gehouden met de eigenheid van de voetwegen ten opzichte van de andere openbare wegen, en meer in het bijzonder hun multifunctionele aanwending ? Of is een specifieke regeling voor de voetwegen toch aangewezen ? Wat is uw standpunt over een dergelijke specifieke regeling ? Ik was hoopvol over de specifieke inzichten terzake, naar aanleiding van de studiedag die hier werd georganiseerd en waar u diverse malen het woord hebt genomen over dit probleem.

Kunt u een overzicht geven van de mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen om de openbaarheid van de voetwegen blijvend te kunnen verzekeren ? Volgens mijn informatie is het Vlaams Gewest immers bevoegd om het beheer van de voetwegen te regelen en bestraffend op te treden tegen degenen die dat beheer verhinderen. Bestaat de mogelijkheid om sneller op te treden dan nu het geval is ? Nu moet dat immers gebeuren door middel van langdurige juridische procedures.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijn administratie bereidt inderdaad een nieuw wegendecreet voor, onder meer om de bestaande wetgeving te coördineren in het kader van de gewenste administratieve vereenvoudiging.

Dit is een uitgebreide en complexe oefening. Een herziening van deze wetgeving gebeurt zeer zelden en moet dan ook bijzonder nauwgezet en volledig gebeuren. In deze context is het niet wenselijk om een nieuw ontwerp van wegendecreet in te dienen zolang het debat in verband met de kerntaken van de verschillende beleidsniveaus niet afgerond is. De bestaande wetgeving met betrekking tot de buurtwegen, die jaren zijn dienst heeft bewezen, moet in afwachting van een nieuw wegendecreet verder van toepassing blijven. Meer algemeen gezien moet mijns inziens ook een onderscheid worden gemaakt tussen de wet zelf en de toepassing van de wet. Indien een goede wetgeving laks wordt toegepast, volgen er vanzelfsprekend problemen.

Naar aanleiding van het voorbereiden van een wegendecreet zullen we niettemin de gelegenheid te baat nemen om de gehele regeling voor buurtwegen te herzien en te vereenvoudigen. Hierbij zullen we natuurlijk rekening houden met de eigenheid van voetwegen en de verscheidene functies die zij

Stevaert

vandaag vervullen. Het lijkt dan ook aangewezen dat deze wegen een apart statuut behouden waarbij in een bijzondere bescherming van deze wegen wordt voorzien, zoals bijvoorbeeld de voorwaarde dat ze enkel kunnen worden afgeschaft mits uitdrukkelijk akkoord van de provincie. Eventueel zullen we moeten zorgen voor een extra waarborg.

Het nieuwe wegendecreet zal ook een degelijke grondslag moeten bieden voor een efficiënte handhaving, om aldus het openbaar karakter en de toegankelijkheid van de voetwegen te vrijwaren. Bij het uitwerken van een toezichtskader zullen we niettemin rekening moeten houden met het subsidiariteitsprincipe. Het is niet mijn bedoeling gewestelijke ambtenaren te belasten met het toezicht op de buurtwegen. Een dergelijk toezicht hoort thuis op het provinciaal of gemeentelijk niveau. We moeten wel zorgen voor een tweetrapsstelsel zodat er van bovenaf controle kan worden uitgevoerd. We hebben daar echter nog geen oplossing voor gevonden.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De weg ligt open om een aantal initiatieven te nemen. We moeten daarbij niet wachten op de nieuwe wetgeving die de hele problematiek regelt. De afdwingbaarheid moet dringend worden geregeld. Een gemeente die haar werk goed doet, moet 10 jaar wachten vooraleer de rechtbank haar gelijk geeft. Zelfs dan is de weg nog niet open. Dit kan niet. We kunnen initiatieven nemen.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Bex, ik sta open voor parlementaire initiatieven. Het debat over de kerntaken is zeer breed. Het zou goed zijn als het parlement tijdens de overgangsfase optreedt. Op dit moment zijn er schrijnende situaties die moeten worden verholpen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie aan het noordelijk gedeelte van de A12

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerssituatie aan het noordelijk gedeelte van de A12.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, daarnet schetste de heer Holemans de perspectieven met betrekking tot de verkeerssituatie in het Meetjesland op het moment dat de Westerscheldetunnel wordt afgewerkt. Ik moest daarbij onwillekeurig denken aan de vraag die ik nu zal stellen.

Mijnheer de minister, toen 7 jaar geleden de plannen werden voorgesteld inzake het rechte trekken van de Leugenbergbocht van de A12, ten noorden van Antwerpen, wou de overheid een groot aantal op- en afritten afsluiten. De burgemeester van Stabroek waarschuwde uitdrukkelijk voor de zeer negatieve effecten voor de verkeerssituatie in haar gemeente. Ze heeft uw voorganger, minister Baldewijns, uitgenodigd om ter plekke na te gaan wat de gevolgen zouden zijn. Hij heeft daar spijtig genoeg nooit de tijd voor gevonden.

Cassandra heeft gelijk gekregen : de verkeerssituatie in Stabroek en omgeving is ondraaglijk. Het verkeer staat permanent vast. De ochtend- en avondspits is bijzonder lang. Eigenlijk kan men overdag niet door Stabroek.

Omdat de oprit Leugenberg richting Antwerpen klaar is en de kleine oprit Dijkstraat richting haven en Nederland na lang aandringen openblijft, zal de toestand enigszins verbeteren. Het ochtendverkeer zal een beetje vlotter verlopen. Voor het namiddag- en avondverkeer dat van de haven weggrijdt, zal dit echter niet het geval zijn.

Caluwé

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat het gros van de mensen die in de haven werken, in de gemeenten ten noorden van Antwerpen wonen. Het woon-werkverkeer is er dermate groot dat de dorpskom van één enkele gemeente dit niet kan slikken. Toch is dat op dit moment de facto het geval.

Mijnheer de minister, het schepencollege van Stabroek heeft samen met de bureaus van het district Ekeren en het polderdistrict Berendrecht-Zandvliet-Lillo een lijstje opgesteld met de zaken die dringend en snel moeten gebeuren. Voor wat het polderdistrict betreft, moet er een oprit Zandvliet worden geopend. Het is bizar dat er wel een afrit is, maar geen oprit.

In Stabroek is de situatie gevaarlijk, want de inrichting van de weg beantwoordt niet aan wat een normale op- en afrit zou moeten zijn. Wanneer zal de rotonde aan de Smalle Weg er zijn ? Die werd aangevoerd als de ultieme oplossing. Hoe zal ze gerealiseerd worden, en hoe zal ze worden ontsloten richting Leugenberg, richting Blokjesweg of Putsesteenweg, en verder weg naar het noorden ? Hoe kan daar een verbinding tot stand worden gebracht ? Is het niet mogelijk om ter hoogte van de Leugenberg een rotonde in te richten, zodat het invoegen van het verkeer daar makkelijker kan verlopen ? Gezien de uitzichtloze situatie van het verkeer aldaar zijn dit terechte vragen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de huidige moeilijke verkeerssituatie is slechts tijdelijk. De werken voor de rechtekking van de Leugenbergbocht worden voor het grootste deel uitgevoerd buiten het tracé van de huidige weg, en dus met beperkte verkeershinder. Op dit ogenblik zitten de werken in de laatste uitvoeringsfase, waarbij het nieuwe wegvak wordt geïntegreerd in het bestaande wegennet. Vanzelfsprekend kan dat niet gebeuren zonder ernstige ver-

keershinder. Deze uitvoeringsfase duurt echter ten laatste tot eind november 2001, waarna de verkeerssituatie aanzienlijk zal verbeteren.

Voor een verdere omvorming van de A12 ten noorden van Antwerpen wordt momenteel een streefbeeldstudie opgemaakt. Deze studie moet in het voorjaar van 2002 worden afgerond. In afwachting blijft de oprit van de A12 richting noord aan de Leugenbergbocht voorlopig open. Op basis van de streefbeeldstudie zal worden beslist op welke wijze de A12 verder moet worden omgevormd.

Ik wens momenteel dan ook geen uitspraken te doen over de herinrichting van de complexe afritten Smalle Weg en Zandvliet. Na afronding van de streefbeeldstudie kan worden begonnen met de opmaak van een projectontwerp en een bestek van de werken. Momenteel wordt nog verder onderzocht of een MER-studie noodzakelijk is. Afhankelijk daarvan kan het project ofwel eind 2002 ofwel in de tweede helft van 2003 worden aanbesteed. In het meerjarenprogramma is in elk geval reeds voorzien in kredieten voor de verdere omvorming van de A12 ten noorden van Antwerpen.

Op uw bijkomende punctuele vragen zal ik u en de commissie via het commissiesecretariaat een schriftelijk antwoord bezorgen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : U spreekt over de oprit Leugenberg richting noord. Bedoelt u daarmee het opritje van de Dijkstraat, of gaat het werkelijk om de Leugenberg ? Dat zou nieuw zijn.

Minister Steve Stevaert : Ik zal het antwoord daarop eveneens schriftelijk via het commissiesecretariaat bezorgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 14.54 uur.*
