

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

11 december 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht van De Lijn bij tijdelijke wijzigingen van de lijnbussentrajecten

Vraag om uitleg 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 mogelijkheid om Vlaamse trams en trolleybussen een dag op basis van hernieuwbare energiebronnen te laten rijden

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Westhoekpact tot realisatie van een nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne

Vraag om uitleg 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 het Streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel en de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid voor Drongen gelet op de plannen in dit Streefbeeld voor de N466

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 11 december 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.12 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht van De Lijn bij tijdelijke wijzigingen van de lijnbussentrajecten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieplicht van De Lijn bij tijdelijke wijzigingen van de lijnbussentrajecten.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag heeft betrekking op de afhandeling door De Lijn van trajectomleggingen bij wegwerkzaamheden. Ik zal deze problematiek toelichten aan de hand van een concreet voorbeeld.

Onlangs werden te Brasschaat werken aangevat voor het aanleggen van een verkeersplateau aan het kruispunt van de Hoogboomsesteenweg met de Max Hermanlei. Daarbij werd dat kruispunt afgesloten voor alle verkeer en werden twee omleidingen ingevoerd voor tracés van De Lijn, met name voor lijn 73 en lijn 78. Door die omleidingen, die één maand zouden duren, werden plotseling 22 bushaltes niet langer bediend, waarvan 16 voor de ene lijn en 6 voor de andere lijn.

De gemeente Kapellen noch de lokale politie werden hiervan op de hoogte gesteld. Slechts op 15 november, dus enkele dagen na de bekendmaking

van de werken en enkele dagen voor de effectieve aanvang ervan, werden aan de bushaltes berichten aangebracht over de geplande omleidingen. De vervanghaltes die daarbij werden meegedeeld, lagen soms heel ver van de oorspronkelijke plaats. Eén van de haltes van lijn 78 werd twee kilometer verschoven, terwijl een andere vervanghalte, namelijk een vervanghalte voor lijn 73, zelfs buiten de gemeente geplaatst werd.

De Lijn heeft op geen enkel ogenblik de zaak besproken om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Bij de start van de werken kwamen dan ook een heleboel klachten binnen. Die klachten werden door De Lijn naar de gemeente afgewimpeld. De Lijn nam een bijzonder halsstarrige houding aan, ondanks de alternatieve tracés die waren aange-reikt en de suggestie om gedurende de werken een buurtbus in te lassen. Dit alles bleek echter praat voor vaak.

Het gaat hier nochtans om een wijk waar een school, een rusthuis en een asielcentrum gevestigd zijn. Die inwoners van die wijk, waarvan er heel wat voor hun verplaatsingen op de bus aangewezen zijn, werden plotseling verplicht een ander vervoermiddel te zoeken of om soms tot 3 kilometer ver te stappen om toch nog de bus te kunnen nemen.

Graag had ik daarom van de minister vernomen waar de aspecten klantvriendelijkheid en communicatie in deze aangelegenheid te vinden zijn.

Vorig jaar heb ik in deze commissie reeds een dergelijke vraag gesteld naar aanleiding van werken op de Bredabaan in Merksem. Ik kan begrijpen dat dergelijke ingrijpende werken hinder kunnen veroorzaken, maar ook toen bleek de communicatie een groot probleem. Pas na het aanvatten van de werken werd ook toen met de bewoners en met de gebruikers daadwerkelijk gecommuniceerd. Ik heb trouwens bij De Lijn vernomen dat er thans ook heel wat problemen zijn in Hoboken.

Helsen

Mijnheer de minister, graag had ik verwezen naar uw beleidsbrief, meer bepaald naar het onderdeel met betrekking tot het verbeteren van de communicatie met de weggebruikers. U zegt daarin uitdrukkelijk dat een goede communicatie noodzakelijk is als bij wegwerkzaamheden grote hinder wordt veroorzaakt. Sta me toe uit uw beleidsbrief het volgende te citeren : ‘overleg en afstemming tussen de verschillende opdrachtgevers laat gelijktijdige werken toe en beperkt hinder en ergernis. Goede planning en gerichte informatie vereisen een centrale databank of een koppeling tussen databanken en communicatie tussen opdrachtgevers’.

In het jaar 2000 vervoerde De Lijn 240 miljoen klanten, en het is haar intentie dit aantal nog verder te verhogen. Daarom is het mijns inziens heel belangrijk dat in de beheersovereenkomst een aantal garanties worden ingebouwd om de kwaliteit van het aanbod van De Lijn te verhogen.

Bij de evaluatie van de beheersovereenkomst haalt het criterium ‘klachtenbehandeling’ een score van 64 percent, terwijl het criterium ‘communicatie’ een score van 74 percent kan voorleggen. Dit brengt ‘klachtenbehandeling’ op de dertiende plaats van de veertien criteria, terwijl het criterium ‘communicatie’ een zevende plaats behaalt. Voor beide criteria is er dus nog heel wat werk voor de boeg. Ik wil in dit verband opmerken dat niet alleen de klachten van de gebruikers in ogenschouw genomen moeten worden, maar ook die van de besturen.

Ik wil ook nog even verwijzen naar het ‘Handvest voor de Klant’ dat nu geactualiseerd wordt. Misschien zou het goed zijn in dat kader te voorzien in termijnen voor tijdige verwittiging, in een beperking van het aantal af te schaffen haltes en van de afstand tot de vervanghaltes.

De beheersovereenkomst met De Lijn werd met één jaar verlengd tot eind 2002. Ik stel voor van dit nieuwe jaar gebruik te maken om een en ander in deze commissie te bespreken en in detail bij uitvoeringsbesluit te bepalen dat een overlegvergadering en coördinatie verplichtingen worden bij ingrijpende wegwerkzaamheden, waarbij alle gemeenten betrokken worden die op het tracé van een lijnbus gelegen zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik deel de algemene bedenkingen, be-

kommernissen en suggesties van de heer Helsen, maar ben het niet eens met zijn voorstelling van de grond en de aanleiding van de zaak.

De werken voor de aanleg van het verkeersplateau, gepland voor het voorjaar 2002, startten onverwacht op maandag 19 november 2001. De gemeente Brasschaat verwittigde De Lijn en de gemeente Kapellen pas op dinsdag 13 november 2001 om 14 uur. In overleg tussen de politie van Brasschaat en Kapellen werd beslist tot de plaatsing van omleidingsborden voor het verkeer op de Hoogboomsesteenweg. De gemeente Kapellen was aldus wel degelijk op de hoogte. De omleiding van de autobussen van De Lijn vanaf 19 november 2001 werd in allerijl uitgewerkt. De nodige reisinfo werd aangebracht aan de betrokken haltes op donderdag 15 november 2001.

Als reactie op opmerkingen van individuele reizigers, van instellingen en van het gemeentebestuur van Kapellen werd een nieuw omleidingstraject opgesteld, waardoor in beperkte mate andere klanten nadeel ondervonden door moeilijkere aansluitingen en langere reistijden. De mededelingen over de opnieuw bediende haltes en over de nieuwe alternatieven werden aan de betrokken haltes aangebracht op 21 november 2001. De nieuwe omleidingsweg werd ook uitgebreid medegedeeld via de pers. De gemeenten werden ingelicht via de infoambtenaren, het gebruikelijke informatiekanaal voor dergelijke omleidingen. De gemeente Kapellen werd aldus opnieuw geïnformeerd door De Lijn. De betrokken school werd gecontacteerd en de nodige oplossingen werden in samenspraak ontwikkeld.

Op vraag van de burgemeester van Kapellen vond op vrijdagochtend 23 november 2001 een vergadering plaats tussen de gemeenten Kapellen en Brasschaat en De Lijn. Hierop werd vastgesteld dat er nog problemen waren voor de haltes Hoogboom-Kazerne en Hoogboom-Kerk. Daarbij werden een aantal alternatieven besproken, waaronder het inleggen van een keerlus aan Hoogboom-Kerk met rit in retro van lijn 73, dus heen en terug over hetzelfde traject. Dit was echter niet mogelijk omdat de autobus permanent in vertraging zou zijn door de te grote verlenging van de reisweg, omdat er geen recuperatietijd voor de chauffeurs zou zijn, omdat reizigers met andere bestemmingen te veel tijd zouden verliezen en er geen gegarandeerde aansluitingen met een trein of een andere bus zouden zijn.

Een tweede alternatief was het verlenen van een doortocht aan de autobus ter hoogte van Misha-

Stevaert

gen, op het grondgebied Brasschaat. Daarvoor zouden een vijftal dikke metalen palen verwijderd moeten worden. Dit voorstel stuitte echter op het protest van de gemeente Brasschaat. Die wilde immers niet dat de brug aan de Holle Weg, waarop op dit ogenblik gewichtsbependingen gelden, door autobussen werd gebruikt. Het is echter niet duidelijk welke overheid de bevoegde wegbeheerder is, Brasschaat, Kapellen of de provincie. De Lijn was bereid dit alternatief te aanvaarden mits een schriftelijke garantie. Tot op heden werd evenwel niets ontvangen.

De Lijn is zeker niet verantwoordelijk voor de laattijdige informatie. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt volledig bij de gemeente Brasschaat. Als zij tijdig contact had opgenomen, dan waren er alternatieven uitgewerkt. Zo was het mogelijk geweest beurtelings een zijde van de weg in te richten zodat er steeds busverkeer door kon. Op die manier zou een woonwijk niet volledig afgesloten worden. In zones met beperkte mogelijkheden voor doorgaand verkeer is het ook belangrijk te voorzien in wegneembare obstakels, zodat alternatieve wegen mogelijk blijven.

Door de werken die door de gemeente Kapellen in de stationsomgeving worden uitgevoerd, kunnen de reizigers richting Ekeren en Antwerpen al sinds 24 september 2001 geen gebruik meer maken van hun halte. Intussen zijn er nog bijkomende gegevens over een aangepaste reisweg vanaf donderdag 29 november.

Wegens het aanleggen van een verkeersplateau op het kruispunt Hoogboomsesteenweg-Max Hermanlei te Brasschaat werden de autobuslijnen 73.0 en 78.0 sinds maandag 19 november 2001 omgelegd. In samenspraak met de gemeenten Kapellen en Brasschaat werd vanaf donderdag 29 november 2001 de reisweg van lijn 73.0 aangepast zodat enkele haltes niet kunnen worden bediend. Ik zal u het verslag met de gedetailleerde gegevens over de reisweg bezorgen.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt me dat u mijn bekommernissen deelt.

Alhoewel De Lijn een mooi antwoord voor u had voorbereid, is de werkelijkheid is anders. Er werd geen enkele schriftelijke melding gemaakt bij de politie, en er is nooit een omleiding aangevraagd.

Er is evenwel discussie mogelijk over de vraag of dit nu de taak is van De Lijn of van de aannemer.

Het tracé werd inmiddels herzien, en 2 haltes van de 22 zijn opnieuw in gebruik genomen. Het zijn echter twee haltes buiten de bewuste wijk. Op de coördinatievergadering die door de gemeente werd georganiseerd, is geen reactie gekomen. Daar is heel negatief op gereageerd. Pas na aankloppen bij de hogere directie is een en ander op gang gekomen en werd een degelijke oplossing uitgewerkt.

Het gaat echter niet zozeer om deze feiten alleen – die zijn nu toch gebeurd –, maar om de lessen die we eruit kunnen trekken. Een en ander kan worden opgenomen in besluiten betreffende communicatie, informatie en overleg bij zulke werken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg 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 mogelijkheid om Vlaamse trams en trolleybussen een dag op basis van hernieuwbare energiebronnen te laten rijden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg 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 mogelijkheid om Vlaamse trams en trolleybussen een dag op basis van hernieuwbare energiebronnen te laten rijden.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het regeerakkoord schuift de Vlaamse regering duurzame ontwikkeling naar voren als belangrijke doelstelling, die onder meer wordt vertaald in het voornemen over te schakelen op hernieuwbare energiebronnen. Deze doelstelling werd verder uitgewerkt in een aantal beleidsnota's en in de beleidsbrieven Energie en Mobiliteit.

Met betrekking tot de bevoegdheden Mobiliteit en Energie kan een recent initiatief van de Brusselse Gewestregering inspirerend werken. Naar aanleiding van de internationale Special Topic Conference Offshore Windenergie kondigde de Brusselse

Holemans

minister van Vervoer via de media aan dat de Brusselse metrostellen een dag lang op windenergie zullen rijden op de dag van deze conferentie. De Brusselse vervoersmaatschappij MIVB heeft hiertoe een pakket groene stroomcertificaten aangekocht.

Het lijkt me zowel inhoudelijk als met het oog op sensibilisatie een goed idee een gelijkaardig Vlaams initiatief te nemen, en dus De Lijn te vragen op een voor Vlaanderen relevante dag de Vlaamse trams en trolleybussen op hernieuwbare energie te laten rijden. Ik dacht bijvoorbeeld aan 11 juli. Er wordt gezocht naar een nieuwe en toekomstgerichte invulling van die dag. De minister kan op deze manier een originele inbreng doen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het groenestroomcertificaat, dat als bewijs geldt dat de MIVB gedurende een dag gebruik maakt van windenergie om de metro te laten rijden, berust op een internationaal vrijwillig systeem van certificatenhandel. Met zo'n systeem van groenestroomcertificaten wordt een bepaald aantal kilowattuur groene stroom gekocht. Het certificaat vermeldt waar en hoe de stroom werd geproduceerd.

Het Vlaams gewest zal vanaf januari 2002 ook in Vlaanderen zo'n certificatie invoeren voor groene stroom geproduceerd in Vlaanderen. De groenestroomproducenten hebben diverse mogelijkheden om groene stroom te produceren, waaronder biomassa-, water-, wind-, en zonne-energie.

Het niet naleven van dit besluit zal resulteren in een boete van 3 frank per kilowattuur voor elke tekort geleverde kilowattuur groene stroom in 2002. De boete loopt op tot 5 frank kWh vanaf 2004. De kostprijs van de groene stroom gekoppeld aan Vlaamse groenestroomcertificaten kan dus maximaal 3 frank hoger liggen in 2002. Anderzijds kan deze meerkost voor de aankoop van stroomcertificaten grotendeels gecompenseerd worden door het gratis transport van groene stroom over het elektriciteitsdistributienet.

De elektriciteitsproducenten hebben hierover reeds besprekingen gevoerd met de Vlaamse Vervoermaatschappij en hebben aangekondigd dat zij een voorstel zullen formuleren. In elk geval heeft met name Electrabel aangekondigd dat het mogelijk zal zijn om een aantal kilowattuur groene stroom te kopen, die weliswaar duurder zal zijn.

Het supplement hangt af van de bron en de oorsprong van de energiewinning. Biomassa- en waterenergie zullen goedkoper zijn dan windenergie. Er wordt ook nagegaan in hoeverre er windenergie in het buitenland kan worden aangekocht.

De mogelijkheden om gebruik te maken van groene stroom worden momenteel onderzocht door de VVM. De Brusselse metro rijdt overigens niet op windenergie. Spijtig genoeg kon de MIVB de eigen Belgische groene stroom niet inkopen omdat er in Brussel geen regeling voor de verhandeling van groenestroomcertificaten is.

Op 11 juli zou ik de stroom gratis willen maken.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, zal dat dan voor alle Vlamingen zijn, of voor de trams en trolleybussen van De Lijn ? *(Opmerkingen van minister Steve Stevaert/ gelach)*

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Westhoekpact tot realisatie van een nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Westhoekpact tot realisatie van een nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het moet niet altijd over Antwerpse dossiers gaan ; ik wil mijn horizon wel eens verruimen. sp.a en VLD zijn blijkbaar vragende partij voor het realiseren van een nieuwe missing link in de Westhoek. De plaatselijke ministers Vande Lanotte en Landuyt zijn daarbij tijdelijk opgetreden op als verkeersministers van dienst.

Het zogenaamde Westhoekpact is tot in de puntjes uitgewerkt en geeft zelfs al aan waar de werken moeten worden aangevat. Het volledige tracé van

Malcorps

deze weg moet volgens het pact worden geselecteerd als primair II bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Meer zelfs, er wordt ook gevraagd dat de nieuwe verbinding Ieper-Veurne zou worden opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, en dat de Vlaamse regering zich ertoe zou verbinden om deze missing link op het terrein prioritair te realiseren.

Concreet gaat het dan – gelukkig – niet om het oorspronkelijk tracé voor een doortrekking van de A19 tussen Ieper en Veurne, dwars door natuur- en landbouwgebieden, maar om een zogenaamde bypass-verbinding tussen Ieper en Steenstrate, en verder tot de N8 tussen Woesten en Oostvleteren. Vervolgens zou het gaan om een forse opwaardering van de N8 van voor Oostvleteren tot in Veurne met een autoweg primair II parallel aan twee lokale rijbanen voor lokaal verkeer, landbouwvoertuigen en als erf functie, en fietspaden. Van dit tracé zou een nieuw RUP opgemaakt moeten worden. Het oude A19-tracé zou dan uit het gewestplan worden geschrapt.

Er is blijkbaar heel wat tegenkanting in de streek. De burgemeesters van Lo-Reninge, Vleteren en Houthulst zijn allesbehalve gelukkig. Ook de Boerenbond, het Natuurfonds Westland en Piet Chielens van In Flanders Fields hebben bedenkingen bij het project. Er bestaat zeker geen consensus over.

Voor al het eerste deel Ieper-Steenstrate roept sterke tegenstand op bij mensen die opkomen voor het behoud van het erfgoed dat herinnert aan de Eerste Wereldoorlog. Door dit tracé wordt immers het oude aanvalsveld van de Battle of the Pilkem Ridge – een van de belangrijkste veldslagen – voorgoed doormidden gesneden. Daardoor worden honderdduizenden Britse bezoekers aan de Vlaamse velden op de ziel getrapt en mogen we zeker opnieuw lastige vragen van de Britse regering verwachten. Denk maar aan de diplomatieke rel naar aanleiding van het Britse televisieprogramma 'Battlefield Scavengers' in november 2000. Tegelijk gaat een belangrijke troef voor een zinvolle beleving van het oorlogsverleden voor vredeseducatie verloren, waar een vredesstad als Ieper blijkbaar weinig gevoelig voor is, alsook een troef voor een zachte, bewuste vorm van toerisme in de Westhoek, waar de minister van Toerisme dan weer weinig gevoelig voor is.

Zowel de minister van Mobiliteit als de minister van Ruimtelijke Ordening betoonden terstond hun

instemming met het gesloten pact en beloofden het dossier op de Vlaamse regering te verdedigen.

Mijnheer de minister, hoe ver staat het met de formele besluitvorming rond dit dossier ? Is hierover al een beslissing genomen op het niveau van de Vlaamse regering ? Zo neen, wordt dit binnenkort gepland ? Het project staat in elk geval ingeschreven in het indicatief driejarenprogramma : na 2004 voor 500 miljoen frank en een deel herinrichtingwerken op de N8. Is dit het hele project of komen er nog volgende fasen ?

Onderzochten de ministers of de provincie dit dossier in opdracht van de minister van Mobiliteit ? Past dit in een totaal mobiliteitsplan voor de Westhoek of de provincie ? Is er een objectieve studie naar de verkeersdrukte op de N8 en de doortochten door dorpskernen op de N8, zoals Oostvleteren en Hoogstade, en dit in vergelijking met andere doorgangswegen en doortochten ? Wordt er gewerkt met een streefbeeldstudie voor de verbinding Ieper-Veurne zoals in andere dossiers gebruikelijk is ?

Steunt de minister de opname van een missing link in het Vlaams mobiliteitsplan die niet in het huidige RSV voorkomt ? Wat betekent dit dan voor de missing links die wel zijn opgenomen in het RSV ? Betekent dit dat deze missing link voor de provincie West-Vlaanderen voorrang krijgt op of op gelijke hoogte komt te staan met andere al genoemde missing links, zoals de ombouw tot autosnelweg van de N49 en de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge ? Voor al de ombouw van N49 tot autosnelweg is voor ons prioritair omwille van de verkeersveiligheid.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, er is al heel veel gepraat over dit dossier. Ik kan me aansluiten bij de vragen van de heer Malcorps, maar wens wel een andere inleiding te geven.

In de streek zijn we gelukkig met deze consensus. Mijn fractie kan zich grotendeels vinden in deze oplossing. Als VLD en Agalev strijd leveren, is het bijna logisch dat men uitkomt bij een oplossing van de voormalige Volksunie. Ons standpunt sluit trouwens nauw aan bij dat van de GOM, dat een tiental jaar geleden is geformuleerd. Dat vinden we grotendeels terug in dit compromis. Er komt een gedeeltelijke doortrekking tot Steenstrate, een bypass naar de N8 en een verbetering van het overige wegennet.

Loones

We verwonderen ons een beetje over de wijze van besluitvorming. Het is niet helemaal katholiek verlopen, wat waarschijnlijk niet eens de bedoeling was. De regering heeft altijd gesteld dat in de streek eerst zelf een oplossing moest worden gevonden en dat daarna kon worden gepraat over investeringen. Ik sluit me wel aan bij de vragen van de heer Malcorps over hoe het nu verder zal verlopen.

Het is normaal dat er opmerkingen zijn vanop het terrein. Geen enkele oplossing is ideaal. Ik hecht het meeste belang aan de opmerking van de heer Chielens. Hij reageert vanuit een grote beweging voor de Battle of Pilkem Ridge. Ik hoop dat daar een oplossing voor kan worden gevonden.

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, dit dossier sleept inderdaad al jaren aan. Er is nu eindelijk een vorm van oplossing. Ik heb bij de voorstelling van de overeenkomst openlijk bekend dat ik veel te lang had vastgehouden aan de volledige doortrekking van de A19. Ik heb nog niemand horen zeggen dat er een betere oplossing bestaat dan diegene die voorligt. De heer Malcorps gebruikt taal die op het gemoed speelt. Hij heeft het over 'voorgoed doormidden gesneden' en 'op de ziel getrapt'. Ik vind dat niet nodig.

De aanpassingen die voorliggen, zullen veel meer toeristen aantrekken uit het noorden van Frankrijk. In de streek Rijsel, Roubaix en Tourcoing wonen meer dan een miljoen mensen. Eén zin van de heer Malcorps staat me wel erg aan. Hij stelt : 'Zowel de minister van Mobiliteit als de minister van Ruimtelijke Ordening betoonden terstond hun instemming met het gesloten pact en beloofden het dossier op de Vlaamse regering te verdedigen', waarvoor mijn dank.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben enigszins verwonderd over de vraag van de heer Malcorps. Hij doet alsof enkel de VLD en de sp.a een oplossing willen voor dit probleem. Ik kan u verzekeren dat ook de N-VA en CD&V een oplossing willen. Dit geldt ook voor alle westkustgemeenten, voor alle gemeenten langs het tracé en voor de werkgroep 'Ja

A19'. Zij zijn allemaal vragende partij voor een langetermijnoplossing met een visie.

Waarom zijn de zaken nu zo plotseling verlopen ? De VLD en de sp.a hebben gesprekken gevoerd en zijn tot een overeenkomst gekomen. Het verschil tussen de VLD en de sp.a was immers net op dat vlak het grootst. Men sprak namelijk over de doortrekking van de A19 door de kom van Lampernisse. Met het nu voorliggende tracé wordt die kom van Lampernisse gevrijwaard. Mijns inziens moet Agalev zeer tevreden zijn dat dit pijnpunt is weggenomen.

Ik ga niet akkoord met de stelling dat alleen de VLD en de sp.a daarover hebben onderhandeld. Er is wel degelijk ook met Agalev onderhandeld. Zelfs nog de dag voor de persconferentie hebben we met parlementsleden rond de tafel gezeten om daarover te praten. Er is ook met de N-VA gepraat. Er is ook gesproken met CD&V, zij het dan niet op het vlak van het parlement, maar wel op het vlak van de provincie. Daarom is in de overeenkomst duidelijk gevraagd dat het provinciale niveau, waar CD&V en sp.a in de bestendige deputatie zitten, het project zou 'trekken'. Het plan dat de provincie heeft neergelegd op de persconferentie waar de bestendige deputatie aanwezig was, is hetzelfde als het plan dat we nu voorstellen. Het is dus zeker niet waar dat dit allemaal zomaar uit de lucht is komen vallen.

De heer Malcorps zegt voorts dat alles is vastgelegd. Er is een MER en er is een streefdoelvisie. Er is helemaal nog niets definitief vastgelegd. Het tracé moet eigenlijk nog worden vastgelegd. Ook wij zijn op de hoogte gesteld van de historische sites. Ook wij hebben er begrip voor dat daarvoor een oplossing moet worden gezocht. We hopen dat alle mensen die hierbij betrokken zijn, samen naar een oplossing zoeken, zodat we ook dat probleem in de toekomst kunnen oplossen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, het is inderdaad al de honderdste keer dat deze zaak hier aan bod komt. Als men in dit verband de regionale pers volgt en de foto's bekijkt, dan ziet men steeds federaal minister Vande Lanotte opduiken. Hij is de rode draad in dit dossier.

Men spreekt hier vooral over de sp.a en de VLD. Ik wil toch op het volgende wijzen. Wij hebben de vorige keer ook met de heer Vande Lanotte een overeenkomst gesloten over dit tracé. Ik wil er ook

Decaluwe

op wijzen dat de VLD het voorstel van de sp·a gewoon heeft overgenomen.

In de regionale pers merk ik ook dat de heer Loones en de N-VA nogal stoere taal spreken. Ze stellen dat zij het zullen zijn die in de Vlaamse regering zullen bepalen of dit al dan niet doorgaat. Mijnheer Loones, ik moet u zwaar ontgoochelen. De N-VA zit helemaal niet in de regering. Spirit zit in de regering. Mijnheer Loones, de waarheid is dat de N-VA in dit dossier totaal niet meespeelt.

Wat Agalev betreft, vind ik dat men moet weten wat men wil. De meningen lijken niet echt duidelijk te zijn. Ik heb hier de verklaringen van een zekere heer Danny Venus. Hij zegt dat hij maar voor 60 percent akkoord gaat. Op die manier zou men dus kunnen stellen dat het eigenlijk niet kan doorgaan. Het gaat hier immers om een totaalconcept. Naar aanleiding van vorige verklaringen werd er telkens verwezen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat zou de oplossing bieden.

Mijnheer de minister, ik heb voor u een specifieke vraag inzake timing. Ten eerste gaat het dan over de gewestplanwijziging, ten tweede gaat het over bijkomende middelen. Op het investeringsprogramma wordt na 2004 in zoveel miljoen voorzien. Dat kost natuurlijk geen geld. Die investeringsprogramma's schuiven telkens op. U hoeft zich nergens aan te binden.

Mijn concrete vragen voor de Vlaamse regering zijn de volgende. Ze hebben allemaal te maken met de timing. Wanneer zal er nu effectief een standpunt zijn van de Vlaamse regering? Hoe zit het met de timing vanuit het aspect ruimtelijke ordening? Hoe zit het met de timing vanuit het aspect openbare werken en middelen?

Ten slotte wil ik nog opmerken dat CD&V de algemene bezorgdheid deelt inzake een aantal historische sites. We moeten daar rekening mee houden. Ook het stadsbestuur van Ieper heeft die bezorgdheid geuit.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me uiteraard aan bij de vragen van de heer Malcorps. Heel kort wil ik echter ook reageren op de uiteenzetting van de heer Maes. Er is namelijk een zeer groot verschil tussen enerzijds onderhandelen en

anderzijds gewoon iets meedelen waardoor mensen voor een voldongen feit worden geplaatst.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, niets is erger dan het verwijt dat men niets te zeggen heeft. Daarom moet ik wel antwoorden op de uiteenzetting van de heer Decaluwe.

Collega's, ik wil duidelijk stellen dat we nog steeds één fractie vormen. Er gebeurt dan ook nog altijd overleg binnen die fractie. Soms zijn we het eens met elkaar en soms zijn we het niet eens met elkaar. Als we het eens zijn, dan richten we ons uiteraard met die eensgezindheid naar de vertegenwoordigers in de regering.

Mijnheer Decaluwe, u verwijst naar een persartikel. Ik kan u verzekeren dat ik me geen macht heb aangematigd die er niet is. Eigenlijk heb ik me voor de eerste keer op een gevaarlijk pad gewaagd. Ik heb gezegd dat dit door de VU&ID-fractie moet worden goedgekeurd, en dat dit anders niet doorgaat. Tussen haakjes heb ik daarbij dan Spirit en N-VA vermeld. Ik heb er trouwens ook Agalev bij vermeld.

Mijnheer Malcorps, ik verwijt u natuurlijk niet dat u de streek minder goed kent. Wij hebben echter altijd gestreden voor het behoud van dat beschermd gebied : het komgrondegebied van Lampernisse. Dat is nu bereikt. Eigenlijk is de VLD daarmee op haar standpunt teruggekomen. Nu willen wij ook effectief de schrapping van het huidige tracé in het gewestplan. Het compromis kan niet worden uitgevoerd zolang het huidige tracé niet is geschrapt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik stel vast dat de consensus in de Westhoek groeit. Bijna iedereen onderschrijft het zogenaamde Westhoekpact al : de VLD, de sp·a en de VU&ID-fractie bestaande uit N-VA en Spirit. Bovendien wordt ook de provincie bij de zaak betrokken en die wordt hoofdzakelijk bestuurd door CD&V. Blijkbaar heeft enkel Agalev bedenkingen. Hoe het verhaal in de media wordt gebracht, mag trouwens geen invloed hebben op het dossier.

De realisatie van het plan waarover consensus bestaat, kan inderdaad alleen na een aanpassing van het RSV en die kan enkel het gevolg zijn van een beslissing van de Vlaamse regering. De regering zal over deze en andere missing links beslissen na de

Stevaert

afronding van de besprekingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in het Vlaams Parlement. Dat zal gebeuren in functie van de resoluties van het parlement. Misschien motiveert dit alles u om snel resoluties in te dienen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, de snelheid waarmee wordt gewerkt, is vooral afhankelijk van de meerderheid.

Minister Steve Stevaert : Er zal in elk geval voldoende ruimte tot debat zijn. Waar en hoe de weg precies moet worden aangelegd zal later worden onderzocht, naar aanleiding van de opmaak van het streefbeeld voor het nieuwe wegvak. In de studie zal onder meer rekening worden gehouden met milieuaspecten en met het cultureel erfgoed. Ook de lokale overheden zullen bij de zaak worden betrokken en kunnen een inbreng doen. Daardoor kan rekening worden gehouden met bekommernissen zoals die over Pilkem Ridge.

Het project wordt pas concreet gefaseerd en geprogrammeerd nadat er meer duidelijkheid is over de resultaten van het streefbeeld en over de finalisatie van het ruimtelijk uitvoeringsplan dat hiervoor zal worden opgemaakt. Daarom vallen alle bedragen momenteel onder de rubriek 'na 2004'. De bedragen zijn dezelfde als die in het meerjarenprogramma 2001-2003 en komen overeen met de middelen nodig voor de aanleg van een bypass op secundair niveau. Ze zullen worden aangepast naarmate het voorontwerp vordert.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, het blijft een heel rare manier van werken door twee partijen. De tekst verwijst immers enkel naar de sp.a en de VLD. Begrijpt u me echter niet verkeerd, uiteraard vormde het oorspronkelijke A19-tracé een nog groter probleem, dat wij trouwens altijd hebben bestreden, samen met de sp.a en andere partijen. Het is echter niet omdat we de hel niet willen, dat we het vagevuur mogen binnenhalen.

We willen zeker meepraten over een bypass. Het klopt dat moet worden gezocht naar een oplossing voor de mobiliteitsproblemen in de streek. Ik ben met een aantal vrienden ter plekke geweest en kan me dus een redelijk beeld vormen van de problemen met de N8 en met Pilkem Ridge. Ik ben het ermee eens dat iets moet gebeuren, maar het eerste deel van de bypass, tussen Ieper en Steenstrate, vormt in elk geval een groot probleem.

Ik haal Pilkem Ridge niet zomaar aan om moeilijk te doen. In het gebied kampen we immers niet enkel met problemen inzake de open ruimte en de landbouwgrond, maar ook met moeilijkheden op het vlak van het cultuurhistorisch erfgoed. Pilkem Ridge is een van de belangrijkste slagvelden van de Eerste Wereldoorlog. Op de tocht tussen Ieper en Passendale sneuvelden heel veel soldaten onder wie veel Engelsen. De slag kostte 400.000 tot 450.000 levens. Op 31 juli 1917 vielen op die plek 12.000 doden en ruim 32.000 gewonden tijdens de derde slag bij Ieper. Het gaat met andere woorden over een plek met een heel bijzondere cultuurhistorische waarde.

We moeten dan ook heel goed nadenken welke infrastructuurwerken op die plek tot de mogelijkheden behoren. Een MER opstellen alleen, is niet voldoende. We moeten ook nadenken over de mogelijkheid tot vredeseducatie en zacht toerisme – al klinkt dit misschien een beetje cynisch. We moeten immers rekening houden met het collectieve geheugen. Een autosnelweg van het type primair II zomaar door het gebied trekken, kan voor veel mensen heel moeilijk liggen. Er moet worden nagedacht over alternatieven. Zo ligt er in Ieper een brug die nergens heen leidt. Misschien kan die worden aangesloten op de ring zodat er een verbinding ontstaat met de weg naar Diksmuide. Op het laatste stuk kan een bypass worden aangelegd naar de N8. Ik herhaal dat het bijzonder moeilijk zal zijn om het eerste deel aan te leggen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, de indruk mag niet worden gewekt dat andere partijen niet bekommerd zijn over Pilkem Ridge. De heer Loones heeft het probleem al ontelbare keren aangehaald en ik neem aan dat ook CD&V, sp.a en VLD zich erover bekommeren. Los hiervan, merk ik dat er een consensus groeit over de partijgrenzen heen. Ik merk aan uw opstelling dat ook u in grote lijnen naar een consensus streeft.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, u mag me geen woorden in de mond leggen, want met het eerste deel van het plan gaan we helemaal niet akkoord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, dan bent u het toch al voor 60 percent met de anderen eens en over de knelpunten moet nog verder worden gediscussieerd. Een gewestplanwijziging sorteert bovendien onder de bevoegdheden van minister Van Mechelen. Laten we niet op het dossier vooruitlopen. Heel wat procedures moeten nog

Stevaert

worden doorlopen. Noch de sp.a, noch de VLD nemen ter plaatse de beslissingen, wel de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg 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 het Streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel en de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid voor Drongen gelet op de plannen in dit Streefbeeld voor de N466

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel en de eventuele gevolgen inzake leefbaarheid voor Drongen gelet op de plannen in dit Streefbeeld voor de N466.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de vorige vraag ging over plannen waarover niets wordt vermeld in het RSV en waarover nog een streefbeeld moet worden opgesteld. Mijn vraag gaat over een bestaand streefbeeld dat tot mijn verbazing indruist tegen het RSV. De heer Maes heeft daarnet gezegd dat het onkies zou zijn om een Vlaamse meerderheidspartij niet bij het vorige dossier te betrekken. Ik deel die mening in verband met dit dossier.

Mijn vraag gaat over de aansluiting tussen de R4-West ten zuiden van Gent en de autosnelweg E40. In het RSV worden terzake duidelijke principes naar voren geschoven. De R4-West is een primaire weg van categorie I tot aan Flanders Expo. Ook de B402 die doorheen Flanders Expo loopt, wordt aangeduid als een primaire weg van categorie I. Het RSV heeft duidelijk bepaald hoe de R4-West zal aansluiten op de E40.

Het streefbeeld onderzoekt niet hoe de bepalingen van het RSV kunnen worden uitgewerkt, maar stelt dat het RSV moet worden gewijzigd. Daarvoor worden een aantal redenen aangehaald. Volgens een ervan is de N466 geen drager van open-

baar vervoer. Ik betwijfel dat. Het streefbeeld verwijst echter ook naar de plannen om het gebied op en rond Flanders Expo economisch te ontwikkelen. Zo wordt gesteld dat de Pégoudlaan op drukke dagen in Flanders Expo reeds haar maximum capaciteit bereikt, enkel door de bezoekers aan de expohallen. Daarnaast wordt – en daarvoor ben ik blij, want in het verleden werd dit nooit toegegeven – gewezen op de vele onveilige punten op de N466. Begrijpt u me niet verkeerd, er moeten zeker maatregelen worden genomen voor de N466.

Het RSV opteert voor aansluiting van de R4-West op de E40 via de Pégoudlaan. Het is immers een primaire weg van het type I. De N466 via Drongen over Baarle is een weg van het type II. Het streefbeeld draait dit gewoonweg om en maakt van de Drongensesteenweg, de N466, die door twee dorpskernen loopt, Drongen en Baarle, een autosnelweg. Omwille van economische activiteiten maakt het streefbeeld van de Pégoudlaan door Flanders Expo, de B402, een primaire weg van categorie II. Het is onaanvaardbaar dat dit gebeurt omwille van economische ontwikkelingen. Het is de bedoeling om daar een Ikeavestiging te bouwen. Omwille van economische redenen wordt de leefbaarheid van twee dorpskernen opgeofferd. Die kernen hebben nu reeds zwaar te lijden onder het autoverkeer. Nu wordt eraan gedacht een reuzeautosnelweg in een sleuf door de bebouwde kom aan te leggen.

Ik begrijp niet goed dat de mogelijkheden die voorbij Flanders Expo liggen niet worden onderzocht. Met enige creativiteit kan worden nagegaan welke andere aansluiting met het knooppunt E40-E17 mogelijk is. Mijnheer de minister, u bent onlangs zelf op bezoek geweest in Merelbeke. U hebt toen gezegd dat u de doortrekking van de R4 West tot in Merelbeke versneld wil realiseren zodat daar een mooie aansluiting op de E40 is.

Mijnheer de minister, wat is uw houding ten opzichte van het streefbeeld, waarin expliciet stelling wordt genomen tegen de principes die worden vastgelegd in het RSV ? Vindt u dat leefbaarheid mag worden opgeofferd ten voordele van één specifieke economische ontwikkeling ? Zo neen, moet er dan geen ander streefbeeld worden ontwikkeld ? Welk standpunt heeft de stad Gent ingenomen inzake dit streefbeeld, en meer bepaald inzake de plannen om de N466 om te vormen tot een primaire weg I ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, het streefbeeld voor het zuidelijk

Stevaert

gedeelte van de R4 West tussen Wondelgem en knooppunt E40-B403-R4 in Merelbeke, met inbegrip van de N466, E40 en R40, werd opgemaakt door de werkgroep Mobiliteit van het ROM-project voor de Gentse kanaalzone. De eindversie van december 2000 werd goedgekeurd door de ROM-stuurgroep.

In het ROM-overleg zijn alle betrokken actoren vertegenwoordigd : de administratie Wegen en Verkeer, de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen, de NMBS, De Lijn en de lokale overheden. Het streefbeeld heeft op dit ogenblik geen juridische waarde. Er is een engagement van alle betrokken actoren. Ze gaan akkoord met de voorgestelde principes van het streefbeeld. De methodiek van streefbeelden voor de geplande omvorming van wegen vindt algemeen opgang en heeft in het ROM-project zijn nut bewezen.

De voorstellen die in het streefbeeld worden geformuleerd, passen in de ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen, zoals geformuleerd in het RSV. Wat de gewestweg R466 betreft, werd er van uitgegaan dat dit een primaire weg II is, zoals vastgesteld in het RSV. Indien er van een primaire weg I zou zijn uitgegaan, zou bijvoorbeeld geen enkele lokale weg mogen aansluiten op de N466. Dat is niet het geval.

Het is wel zo dat in de visie van de stad Gent deze weg op lange termijn mogelijk moet worden opgevalueerd tot een primaire weg I, omwille van de geplande ontwikkelingen op Flanders Expo. De B402, de Pégoudlaan, zou dan zijn functie als primaire weg I eventueel niet meer kunnen vervullen. Deze optie wordt op dit moment niet in aanmerking genomen in het RSV. Bij mijn administratie is ze dan ook niet aan de orde.

De voorstellen uit het streefbeeld gaan, zoals reeds gezegd, uit van het RSV met de N466 als primaire weg II. Met de voorstellen wil men de barrièreweg van de N466 als primaire weg II afbouwen en de verkeersleefbaarheid en -veiligheid verhogen. Via de geplande ingrepen zullen de wijken aan de overkant van de N466 beter aansluiten bij de dorpskern. Deze vooropgestelde maatregelen zijn op zich onafhankelijk van de ontwikkelingen op Flanders Expo.

Ik kan me dan ook akkoord verklaren met het opgestelde streefbeeld. Het moet niet worden gewijzigd. Het is bovendien goedgekeurd door de ROM-stuurgroep.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik ben het niet met u eens als u zegt dat dit streefbeeld kadert in het RSV. Op pagina 15 van het streefbeeld wordt er gesproken over twee fasen. In de eerste – korte – fase zou er strikt volgens het RSV worden gewerkt. Daarbij werd onmiddellijk geopteerd voor de tweede fase, die ingaat tegen het RSV. Op dat moment 'worden die elementen aangepakt die na herziening van het RSV mogelijk zijn geworden'.

Er wordt dus expliciet gezegd dat het bepaalde streefbeeld ingaat tegen het RSV. In de eerste fase worden de opties opgehouden. Dit streefbeeld valt duidelijk buiten het nu vastgelegde decretaal kader. Ik heb daar ernstige bezwaren bij.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.07 uur.*
