

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

28 maart 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsprogramma 2002-2004 voor wegen in West-Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Investeringsprogramma Wegen 2002-2004 provincie West-Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over beplanting op de tussenbermen van de autostrade E40

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 28 maart 2002

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Pieter Huybrechts

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.20 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsprogramma 2002-2004 voor wegen in West-Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Investeringsprogramma Wegen 2002-2004 provincie West-Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het investeringsprogramma 2002-2004 voor wegen in West-Vlaanderen, met daaraan toegevoegd de vraag om uitleg van de heer Loones tot minister Stevaert, over het Investeringsprogramma Wegen 2002-2004 provincie West-Vlaanderen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, door de GOM West-Vlaanderen werd nagegaan in hoeverre de noodzakelijk geachte wegenprojecten, zoals die worden beschreven in de studie 'West-Vlaanderen 2010 – Een strategie voor economische ontwikkeling', terug te vinden zijn in het investeringsprogramma 2002-2004. De optie dat het goederenvervoer zoveel mogelijk via spoor- en waterweg moet gebeuren, neemt niet weg dat het wegennet en in het bijzonder de missing links blijvende aandacht

verdiene. In het betreffende GOM-rapport worden enkele elementen sterk naar voren geschoven, die mijns inziens door alle West-Vlaamse politici worden ondersteund.

Ten aanzien van de ontsluiting van Zeebrugge zijn er twee elementen : de oostwaartse ontsluiting enerzijds en de zuid- en westwaartse ontsluiting anderzijds. De oostwaartse ontsluiting wordt voor eerst gezien via het ontdebellen van de zuidelijke havenrandweg en de verlenging hiervan tot in Westkapelle. Het ontdebellen van de zuidelijke havenrandweg is niet opgenomen in het investeringsprogramma. De verlenging ervan tot in Westkapelle, via het ontdebellen van een sectie van de weg Brugge-Westkapelle, is wel opgenomen in het investeringsprogramma, maar dan wel met de specificatie 'te realiseren na 2004'. Het zijn precies die vier laatste woorden die de rode draad van deze interpellatie vormen. Dit project wordt weliswaar reeds jaren vermeld op het investeringsprogramma, maar de realisatie ervan wordt steeds in de tijd vooruit geschoven.

Een tweede belangrijk onderdeel van de oostwaartse ontsluiting wordt gevormd door het ombouwen van de expresweg Westkapelle-Antwerpen op West-Vlaams grondgebied. Dit project, dat ook al jaren vermeld is, krijgt volgens het recentste investeringsprogramma een begin van uitvoering vanaf 2004.

Voor de zuidelijke en westelijke ontsluiting voorziet het investeringsprogramma in het ombouwen van de expresweg Zeebrugge-Brugge-Oostkamp. Aangezien bij deze oplossing het havenverkeer samen met het agglomeratieverkeer en het toeristisch verkeer dwars door de Brugse agglomeratie blijft rijden, kan beter geopteerd worden voor de doortrekking van de A18 vanaf Jabbeke tot aan de zuidelijke havenrandweg. Ook in het kader van de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen was dit één van de grote discussiepunten, dat

Decaluwe

toen herhaaldelijk door de heer Coens werd aangekaart. Hierdoor kan de Brugse agglomeratie immers worden ontweken. In combinatie met het vorige punt krijgt men dus een verlenging van de A18 vanaf Jabbeke via de zuidelijke havenrandweg tot in Westkapelle. De dure ombouw van de expresweg Zeebrugge-Brugge-Oostkamp zal op middellange termijn echter geen goede oplossing zijn.

Een tweede aandachtspunt is de aanpassing van de E17 op West-Vlaams grondgebied. Anders dan elders in Vlaanderen is deze autosnelweg niet op tweemaal drie rijstroken uitgevoerd. In West-Vlaanderen zijn er naargelang van de sectie tweemaal twee, éénmaal drie of éénmaal twee rijstroken. In West-Vlaanderen wordt reeds lang gepleit voor tweemaal drie rijstroken. Het streekplatform voor het arrondissement Kortrijk heeft zelfs Agalev daarvan kunnen overtuigen. De GOM-West-Vlaanderen bepleit dus de aanpassing tot tweemaal drie rijstroken over het hele West-Vlaamse traject. Men stelt vast dat het investeringsprogramma dit project grotendeels opgenomen heeft, wat dus tegelijkertijd betekent dat er een niet-opgenomen gedeelte blijft. Het opgenomen deel situeert men in het investeringsprogramma nogal vrijblijvend in de periode 'na 2004'.

Dan is er nog de aandacht voor de verbinding leper-Westkust. De realisatie van een oplossing voor de verkeersproblematiek op de huidige weg leper-Veurne is ingeschreven in het investeringsprogramma, zij het ook hier met de vermelding 'na 2004'.

De cruciale wegwerkzaamheden in West-Vlaanderen worden dus systematisch op de lange baan geschoven. Sta me toe enkele voorbeelden te geven. De rijstrook van Kortrijk tot aan de Franse grens wordt opnieuw uitgesteld tot 'na 2004' in plaats van het vorig jaar aangekondigde 'na 2003'. Hetzelfde geldt voor de oostelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Ik verwijs ook naar de heraanleg van de verkeerswisselaar op de Albert I-laan ter hoogte van Oostkamp-zeehaven, naar het nieuwe complex A17-A19-R8 waarover de heer Ramon enkele weken geleden een vraag om uitleg heeft gesteld, naar de ring rond Roeselare, naar de zuidelijke omleiding rond Tielt en naar de ring rond Torhout. Al deze projecten werden verschoven tot 'na 2004'.

Ik moet eveneens vaststellen dat het aandeel van West-Vlaanderen in het geheel van het investeringsprogramma blijft dalen. Terwijl in vroegere

programma's – bijvoorbeeld in 1997 – West-Vlaanderen 21 tot 23 percent van de middelen kreeg, is dit in de jongste investeringsprogramma's herleid tot amper 19 percent. Als ik daarover vragen stel aan de enige West-Vlaamse minister in de regering, krijg ik telkens als antwoord dat Kortrijk niet mag klagen, omdat het reeds de doortocht van de Leie krijgt en de haven van Zeebrugge en luchthavens heeft. Dat is voor mij echter geen punt, want er dringt zich een analyse per dossier op. Het gaat immers om meer dan wegen alleen. Dat er wordt geïnvesteerd in de zeehaven van Brugge, is maar logisch. Men investeert ook terecht in de doortocht van de Leie, om de binnenvaart zoveel mogelijk te stimuleren. Dit zijn echter geen compensaties. Een aantal van de wegenwerken waarover ik het had zijn trouwens ook werken van belang voor heel Vlaanderen.

Mijnheer de minister, kunt u een verklaring geven voor het voortdurende uitstel van voornoemde projecten ? Misschien zullen ze op de lange baan worden geschoven. Welke concrete stappen moeten nog worden gezet alvorens men kan beginnen met het daadwerkelijk realiseren van deze West-Vlaamse projecten ? Wat is de plaats van deze projecten in het kader van de objectieve behoefteanalyse ? In welke mate komen ze in aanmerking voor bijvoorbeeld publiek-private samenwerking ? In welke mate houdt de Vlaamse regering rekening met de GOM-studie ? Ik weet wel dat die studie een perspectief geeft tot 2010, maar we weten ook allen dat er tijd zal verstrijken alvorens dit alles zal worden gerealiseerd, dus die datum nadert met rasse schreden. Hoe verklaart u de daling van het aandeel van de West-Vlaamse toegewezen middelen in het geheel van het Investeringsprogramma 2002-2004 ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, mijn vraagstelling is volkomen identiek aan die van de heer Decaluwe, zij het dat ik hier geen interpellatie van heb gemaakt, maar wel een vraag om uitleg.

De aanleiding is bekend : het rapport van de GOM waarin vragen worden gesteld bij het Investeringsprogramma 2002-2004 voor de wegen van West-Vlaanderen. In West-Vlaanderen, en naar ik vermoed in heel Vlaanderen, wordt het werk van de GOM erg gewaardeerd. Deze instelling is niet partijpolitiek gericht – hoewel er misschien wel hier en daar invloeden een rol spelen – en haar visie past ook in een groter geheel.

Loones

De West-Vlaamse GOM ontwikkelt langetermijnvisies. Vroeger was er reeds een tienjarenstudie, onder professor Vanhove. Onder de nieuwe directeur, de heer Callens, werd dit hernomen. Die strategie vindt zijn neerslag in het document 'West-Vlaanderen 2010 – Een strategie voor economische ontwikkeling.' Daarin werden een aantal punten naar voren geschoven. Ik vind het zeer goed dat hierover wordt gewaakt. Dit rapport heeft dit nu gedaan wat de wegeninfrastructuur betreft. Hierbij spitste men zich toe op de drie grote knelpunten: de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, de aanpassing van de E17 tussen Waregem en de Franse grens en de verbinding Ieper-Westkust.

Ik zal de uiteenzetting van de heer Decaluwe terzake niet herhalen, maar ik sluit me wel aan bij zijn vragen. Ook ik wil vernemen hoe het hiermee zit. Ik dring erop aan dat de eerder aangegane verbin-tenissen zouden worden uitgevoerd. Er is sprake van een vertraging, en het aandeel van West-Vlaanderen vermindert percentueel.

De heer Decaluwe wees erop dat er sprake is van een aantal werken die van belang zijn voor heel Vlaanderen. Dat klopt. Soms horen we beweren dat die werken bij het aandeel van West-Vlaanderen horen, maar eigenlijk klopt dat niet: als er werken gebeuren in Zeebrugge, dan vind ik niet dat die deel moet uitmaken van dit aandeel. Dat is ook het geval voor Oostende. Bij Zaventem of de ontsluiting rond Antwerpen zal men ook niet beginnen afwegen op die weegschaal. We mogen dus toch een zeker evenwicht vragen wat die investeringen betreft. Dit moet geen mathematisch evenwicht zijn, maar als er werken systematisch worden uitgesteld, dan moet dit toch zijn omdat andere werken als meer prioritair worden beschouwd: het budget voor de wegen neemt immers niet af. Specifiek voor die drie knelpunten lijkt ons dat niet verantwoord.

Ons lijkt de zuidwestelijke ontsluiting van Zeebrugge, met aansluiting naar Jabbeke, prioritair. Wat de E17 betreft, zal ik het me niet veroorloven aan te vullen wat mijn Kortrijkse collega daarnet zei. De verbinding Ieper-Westkust is een heel debat, dat we hier niet opnieuw gaan voeren. In een dorp als Hoogstade werd daarover eergisteren een bijeenkomst gehouden. Er waren twaalf sprekers en een grote belangstelling, met een publiek van 120 mensen. De politieke partijen waren daar, de Boerenbond, de Seniorenraad, de Jeugdraad. De voorzitter van de Seniorenraad merkte op dat dit één politieke boel was.

Na deze ontwapenende opmerking was men zelf liever ook over voetbal beginnen praten. Dit dossier is immers totaal uitgemolken qua discussie. Maar ondertussen moet er wel iets worden gedaan. Men blijft wachten op een consensus, die er dus opnieuw niet is, zodat er niets gebeurt. De GOM is terzake steeds verstandig geweest. Als economische factor heeft de GOM nooit gepleit voor een integrale doortrekking van die autosnelweg.

Er werd steeds gezegd dat het achterland van Lampernisse en het achterland van de kust te belangrijk zijn als toeristische troef om te doorsnijden met een autosnelweg. Dat standpunt is enkel te-geengehouden door de VLD, in zeer grote mate. Maar ook die partij is nu gestopt met die obstructie. Welnu, dan is het nodig daar een aantal aanpas-singswerken te doen. We weten dat het tweede deel van de autosnelweg er niet komt.

Men pleit hier voor een verbeterde verbinding. Mijns inziens kunnen we in elk geval al beginnen met de niet-betwiste werken, namelijk een aantal aanpassingswerken. Ik vermoed dat ook uw admini-stratie de tekeningen daarvan heeft gezien. Mijn-heer de minister, om uw budget volledig uit te put-ten zijn er voldoende andere verbeteringswerken buiten de aanleg van een autosnelweg. Voor het overige sluit ik aan bij de vraagstelling van de heer Decaluwe.

Minister Steve Stevaert: Mijnheer Decaluwe, mijn-heer Loones, ik ga ervan uit dat de GOM verdien-stelijk werk heeft geleverd. De GOM-Limburg heeft ook zo'n studie laten uitvoeren en u zou ver-steld kunnen staan van het aandeel van Limburg, want dat stijgt niet, wel integendeel is er een daling merkbaar. We moeten er ons voor hoeden de zaken op een apothekersweegschaal af te wegen: op dit ogenblik zitten we aan zowat 20 percent per provincie. Wel is het goed dat de politieke wereld waakzaam blijft inzake deze problematiek.

Het siert de GOM overigens dat ze met betrekking tot het probleem van de A19 niet voor de harde economische optie heeft gekozen. Dit standpunt draagt ook mijn voorkeur weg. Er zal naar een compromis moeten worden gezocht en er zijn nog wel wat hindernissen die eerst moeten worden weggewerkt, maar eventueel tussenstappen zetten, lijkt me de goede aanpak.

Het gaat er voornamelijk om de consensus te ver-zilveren en om te zetten in daden.

Bij de steden met de grootste behoefte moeten we vooral opletten met dergelijke provinciale vergelij-

Stevaert

kingen. Ik geef daarbij het voorbeeld van de ombouw van de N49 tot autosnelweg. Die ombouw gebeurt vertrekkend vanuit Antwerpen, richting kust. Momenteel ligt het zwaartepunt van de werken in de provincie Oost-Vlaanderen, maar binnen enkele jaren ligt dat in West-Vlaanderen. Deze werken kosten zeer veel geld. Het aandeel van de provincie Oost-Vlaanderen in de investeringskredieten ligt nu dus iets hoger. Binnen enkele jaren zal dit opschuiven naar West-Vlaanderen.

Een strikte provinciale verdeling van de kredieten is een slechte zaak voor de mobiliteit. Het is beter om gedurende vijf jaar elk een project volledig af te werken – zodat dit dan maatschappelijk kan renderen – dan het geld over vijf projecten te versnipperen en gedurende vijf jaar aan vijf projecten tegelijkertijd bezig te zijn. Zelfs vandaag ben ik nog projecten aan het ‘opkuisen’ die ooit wel zijn opgestart, maar nooit zijn voltooid. West-Vlaanderen is een schoolvoorbeeld van onafgewerkte ringstructuren : de ring rond Roeselare, Torhout, Poperinge, Kortrijk, Waregem, Tielt, enzovoort. Ik hoop dat deze voorbeelden aantonen dat dit niet de goede werkwijze is. Een strikte provinciale verdeling van de investeringskredieten is dan ook geen uitgangspunt bij de opmaak van de investeringsprogramma’s.

Bij één willekeurig voorbeeld, de ring rond Roeselare, is heel lang gediscussieerd over hoeveel en welke rijvakken er zouden komen. We hebben daar de knoop doorgehakt en zijn eruit geraakt, maar toch lees ik in de lokale pers dat er nog steeds deining over is. Het engagement blijft, waar dat ook mag zijn. In het voorbeeld van Sint-Niklaas, wordt wat binnen de ringweg ligt, overgeheveld naar de gemeente, en dat geldt overal.

Met Roeselare hebben we een compromis. Wij zijn daarvoor vragende partij en hebben er de middelen voor. De discussie over hoeveel rijvakken en dergelijke is intussen afgehandeld. We hebben overigens niet de kant van de specialisten gekozen, maar wel die van de stad. Alleen moet men dan ook de durf hebben om de volgende logische stappen te zetten. Daarover willen we graag met de stad afspraken maken : er moet een tijdsperspectief worden ontwikkeld voor het op punt stellen van de wegen binnen de ring. Het model van Sint-Niklaas, een protocol, lijkt me een positieve aanpak, ook al kan dan weer over de juridische waarde daarvan worden gediscussieerd. Het zou bijvoorbeeld de ringwegenproblematiek van West-Vlaanderen uit de wereld kunnen helpen.

Ik ga even in op de opgesomde problemen. De oostelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt op dit ogenblik bestudeerd, zodat dergelijke projecten kunnen worden opgenomen in de volgende meerjarenplanning. Aan de uitbouw van een nieuwe omvangrijke wegeninfrastructuur op gewestelijk niveau gaat tegenwoordig veel studiewerk vooraf. Er is dus tijd nodig voor ze concreet kunnen worden geprogrammeerd. Het gaat hierbij om onder meer streefbeeldstudies, strategische MER-studies, opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen, van onteigeningsplannen en van project-MER-studies.

Voor de oostelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge loopt de streefbeeldstudie momenteel – het vak Westkapelle-Blauwe Toren. Daarna moeten nog milieustudies worden uitgevoerd en dient er nog een RUP te worden opgemaakt. Voor de verdere ombouw van de N49 en de N31 is de MER-studie bezig. Voor de A19 loopt op dit moment geen enkele studie. Op het einde van de vorige legislatuur werd een oriënterende tracéstudie voor de aanleg van de zogenaamde bypass-verbinding op secundair niveau conform het RSV afgerond. Voor verdere studies wordt de besluitvorming in het kader van het mobiliteitsplan Vlaanderen en een mogelijke aanpassing van het RSV afgewacht. Ik wil evenwel absoluut met dit project doorgaan omdat ik van de noodzaak ervan overtuigd ben.

Daarnaast zijn ook voldoende kredieten noodzakelijk om deze werken te kunnen uitvoeren. Het inschrijven van kredieten voor de uitvoering van grote projecten in het rollend driejarenprogramma is pas zinvol als ook de ruimtelijke uitvoeringsplannen in het project voorzien. In afwachting kunnen wel kredieten beschikbaar worden gesteld voor voorbereidende studies voor zover het project past in de wegcategorisering van ruimtelijke beleidsplannen, zoals het RSV. Zolang een project vanuit ruimtelijk oogpunt nog niet uitvoerbaar is, zou het voorzien van kredieten voor dergelijke projecten het driejarenprogrammaodeloos belasten. Als er geen zekerheid is over het studiewerk, is dat immers geen goede techniek.

De heer Decaluwe vroeg ook nog of er PPS-constructies worden overwogen, vermits deze projecten op de reguliere begroting zullen worden ingeschreven, of in aanmerking komen voor financiering uit het financieringsfonds. In dit verband kan ik alvast medelen dat de heraanleg van de N31 en de verbreding van de E17 volledig uit de reguliere begroting zullen worden gefinancierd.

Stevaert

Een aantal van de opgesomde projecten, zoals de westelijke ontsluiting van de haven van Zeebrugge, zijn evenwel niet geprogrammeerd, vermits ze niet in het RSV werden opgenomen. Voor wat de grote infrastructuurwerken betreft, geldt het RSV namelijk als behoefteanalyse.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik wil toch even terugkomen op het probleem van de protocollen in verband met de ringwegen. Enerzijds is men er in Roeselare uit geraakt, maar anderzijds legt men toch ook een aantal zware lasten op aan de stad, die het er ongetwijfeld moeilijk mee zal krijgen. Dit komt onverwacht. Als er een zekere spreiding in de tijd mogelijk zou zijn, dan moet zeker gepraat worden over welke tijdspanne het dan gaat en hoe dit moet gebeuren. Iedereen lijkt welwillend, maar een en ander moet budgettair haalbaar blijven. Kortrijk heeft een gelijkaardig probleem met, naar ik meen, de N328. Bij een snelle berekening gaat het voor de stad om een investering van 1 miljard frank, wat absoluut ondenkbaar is voor een stadsbudget.

Voor de E17 zijn er nu MER-studies bezig met betrekking tot het in kaart brengen van de soorten planten in de bermen. Ik val daarvan achterover. U hebt het tracé wellicht ook al afgelegd. Als er discussies moeten ontstaan over hoeveel soorten van welke klaver er hier of daar staan, dan wordt dit dossier ook weer hopeloos vertraagd met een jaar of meer. Me dunkt zijn langs de E17 niet te veel 'milieu' en 'natuur' aan de orde, gezien het sterk verstedelijkte netwerk. Als we ons daarmee gaan bezighouden, dan is er een probleem. Als het om nieuwe tracés gaat, kan ik die visie volledig volgen, maar niet in dit en vergelijkbare gevallen. Enig relativeringsvermogen in dit verband is noodzakelijk.

Mijnheer de minister, u hebt het ook over de ruimtelijke uitvoeringsplannen in het kader van de verbinding van de A17, de A19 en de ring van Kortrijk, waar de onteigeningen en tekeningen al jaren oud zijn. Waarop wacht u dan nog ? Op een bouwvergunning, maar een ruimtelijk uitvoeringsplan laat ook al gauw anderhalf jaar op zich wachten. Op die manier blijven we de zaken voor ons uit schuiven. Er moet worden gezocht naar technieken om evidente keuzes, waarbij alles al is voorbereid, toch geen vertraging te laten oplopen. Er moet worden gedacht aan differentiatie van het werk in functie van welke studies en rapporten er nodig zijn. Zo niet zal alles blijven vertragen.

De analyse van het aandeel klopt. Dit schuift inderdaad op in functie van de mobiliteit, maar de waakzaamheid van de West-Vlaamse parlementsleden zal zeker blijven bestaan.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik vond uw antwoord vrij kort, maar dat is niet zo erg. Het belangrijkste blijft dat wij in deze commissie blijven getuigen van die waakzaamheid. Zo weet de administratie ook dat er inderdaad iets beweegt.

Ik heb wel enkele opmerkingen. Straks kunnen we bij mijn vraag een 'boompje' en een 'struik' opzetten over de beplanting van wegbermen en tussenbermen. Ik ben het namelijk niet eens met de benadering van de heer Decaluwe in dit verband.

De wissel tussen gewest- en gemeentewegen is zeker aan de orde van de dag. Die wijziging van de statuten van wegen moet een optie zijn binnen nieuwe visies. Daarvan hebben wij alvast een prachtig voorbeeld, hoewel dit nog niet op kabinetsniveau zal zitten. In mijn gemeente, Koksijde, zou een van de grote toegangswegen tot het centrum, die nu een gewestweg is, worden geschrapt ten behoeve van de totale vernieuwing van onze abdijsite Ten Duinen. Dit is een toeristisch, natuur-ecologisch en archeologisch project. Het gaat om een grote toegangsweg, waarvoor nu een mobiliteitsstudie loopt, en waarvoor we in vervanging door een ander tracé willen voorzien.

Dit wordt voorbereid met uw administratie en ook de Vlaamse Landmaatschappij is daarbij betrokken. Het project vordert goed, hoewel er op het eerste gezicht nogal wat sceptici waren. Ik mag me evenwel niet in te zware bewoordingen uitdrukken, want bij de ingenieurs die eerst opperden dat die weg niet kon of mocht worden geschrapt, zien we al een veranderde houding. Dit moet uiteraard passen binnen een wissel van wegen én verantwoordelijkheden.

Ik wil het nog even hebben over het nieuw aan te leggen tracé Jabbeke-Zeebrugge. Het is van het allergrootste belang dat we via de autosnelweg A10, via Jabbeke, ook de oostkust kunnen bereiken. Dit is niet enkel voor de ontsluiting van Zeebrugge essentieel, maar het past tevens in die bewuste kamstructuur, die de bereikbaarheid van de kust mogelijk moet maken. Bovendien zou dit een ontlasting van de N34 betekenen, van de Koninklijke Baan, waardoor dan weer een functieverlaging van die weg kan gebeuren.

Loones

Dit past dan weer in een ecologisch verantwoord beleid : restauratie van de natuurgebieden door vrijmaken van autoverkeer. Die benadering kent veel bijval, maar op dit ogenblik kan men van de westkust Knokke niet bereiken via dat kluwen van kleine wegjes in het achterland. Wellicht zal een collega-parlementslid die uit Brugge komt er een andere benadering op na houden, omdat via dit tracé een aantal andere natuurwaarden worden doorsneden. Ik hou evenwel vast aan de idee dat bij doortrekking van de autoweg A10, de oostkust vlot bereikbaar moet worden via de autosnelweg.

Mijnheer de minister, het stemt me tevreden dat u niet aan PPS denkt als redmiddel voor deze wegen. Dit systeem dient om de echt grote projecten te financieren waar enige financiële draagkracht nodig is. Tolheffing op dergelijke West-Vlaamse wegen is toch ondenkbaar. Dit moet worden betaald vanuit de reguliere begroting.

Ik wil vragen dat wordt volgehouden in de pogingen om de obstructies te overwinnen en de plannen zoals ze voorlagen zo snel mogelijk te laten uitvoeren.

Minister Steve Stevaert : Er zijn politieke obstructies en financiële hindernissen. Op dit ogenblik zijn er evenwel voldoende financiële middelen beschikbaar. Natuurlijk zijn er ook nog procedurele obstructies, waar de heer Decaluwe naar heeft verwezen, en die maken het moeilijk. De vraag daarbij luidt hoe we die termijnen kunnen inkorten. Dat is niet zo evident, want bijvoorbeeld bij het MER worden we geconfronteerd met de Europese regelgeving die ons dat verplicht. De combinatie van de diverse regelgevingen maakt dat alles zo lang duurt. Het lijkt onzinnig dat alles zo lang duurt, maar als we de bocht te kort nemen, krijgen we ongetwijfeld met processen te maken, en dan zijn we er nog lang niet.

Bij de ringwegen wens ik niet van het principe van de financiering af te stappen, omdat dit tot een financieel avontuur zou kunnen leiden. Wel kunnen we praten over de uitvoering van het principe – als we het over dat principe al eens zijn. De termijnen kunnen worden besproken, maar de druk om een ringweg aan te leggen is in een gemeente vaak groot. Dan stemt men in met een ‘overname’, maar pas achteraf realiseert men zich hoezeer dat op een begroting weegt. In die zin moeten wij van enig realisme getuigen : we kunnen niet van een gemeente vragen dit op een veel te korte tijdspanne uit te voeren, omdat de gemeente uit financieel oogpunt

dan onbestuurbaar wordt. Daar hebben wij uiteraard evenmin belang bij.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over beplanting op de tussenbermen van de autostrade E40

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over beplanting op de tussenbermen van de autostrade E40.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag lijkt op het eerste gezicht vrij onbelangrijk, maar wie, zoals velen onder ons, deze morgen tussen Gent en Brussel in de file stond, zal de relevantie ervan begrijpen.

Ik wil het namelijk hebben over de beplanting die er langs de autowegen blijkbaar aan moet geloven en waarbij men heel rudimentair te werk gaat. Dat zijn geen snoeiwerken meer, maar echte rooiingswerken waartegen ik met deze vraag wens te protesteren. Dit is bijzonder erg, zeker als men weet dat gemeenten er in hun reglementen over waken dat men ook binnen bebouwde omgevingen de nodige aandacht voor groen opbrengt.

Ik kan er begrip voor opbrengen dat hier en daar bomen op de zijbermen verwijderd moeten worden, bijvoorbeeld omdat die bij stormweer gevaar kunnen opleveren voor de weggebruikers. Ik kan echter niet begrijpen dat beplantingen op middenbermen, die geen enkele hinder vormen en geen enkel gevaar betekenen, gerooid worden. Die beplantingen hebben trouwens een groot nut. Zij accentueren de middenberm, vermijden verblinding door tegenliggers, verluchten de betonconstructies, zorgen voor een vorm van natuurbeleving, enzovoort.

Omdat ik op weg van de kust naar Brussel toch in de file stond, heb ik de toestand eens nauwkeurig opgetekend. Tussen kilometerpaal 43 en kilometer-

Loones

paal 15, dit is pakweg het traject tussen Gent en Affligem, is al het groen weg. Daarvoor moesten zelfs grote kranen ingezet worden, wat het fileprobleem alleen maar verergerde.

Graag had ik van u vernomen welke vergunningen daarvoor gevraagd moesten worden. Ik vraag dit vooral omdat een gewone burger, die een boom uit zijn tuin wil laten verwijderen, ook een vergunning van zijn gemeente moet krijgen. Is dit nog maar het begin van de natuuraantasting op en langs onze autowegen? Welke redenen roept u daarvoor in? Ik neem aan dat dit uit veiligheidsoverwegingen gebeurt, maar kan me niet voorstellen dat struiken bij stormweer gevaar opleveren. Waren die bomen misschien ziek? Zal voorzien worden in een ander soort beplanting? Ik neem aan van wel, maar dit neemt niet weg dat ik die werkwijze onverantwoord vind.

In dit verband wens ik trouwens te verwijzen naar uw beleidsbrief, meer bepaald naar de beleidsprioriteiten 2001-2002, waarin aandacht wordt geschonken aan het behoud en zelfs de verbetering van natuurwaarden. Daaruit wens ik het volgende te citeren: 'Zowel in als buiten de stad moeten zorg voor vormgeving, aankleding, groen, enzovoort tot resultaat hebben dat ze de verkeers- en vervoersinfrastructuur zo weinig mogelijk storen en dat de duurzaam mobiele burger nog zijn klavertjevier kan vinden'. Men kan mij misschien een romanticus noemen, maar dit klavertjevier slaat werkelijk alles.

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Mijnheer de voorzitter, de huidige werken worden uitgevoerd in het kader van het onderhoud van het groenscherm langs de autosnelweg E40. De werken situeren zich tussen de grens met de provincie Vlaams-Brabant en het verkeerscomplex van Zwijnaarde.

De beplanting wordt echter niet verwijderd. Bomen en struiken die behoren tot de eerste drie aangeplante rijen worden 10 centimeter boven de grond afgezet. Het gaat hier over het zogenaamd 'in hakhout zetten' of verjongen van deze beplantingen. Deze methode berust op het traditionele hakhoutbeheer. De bomen zullen het volgende seizoen weer uitgroeien. De rest van de beplanting wordt ongemoeid gelaten tenzij dit gevaar kan opleveren voor de weg. Het weggehaalde hout wordt versnipperd en afgevoerd.

De begroeiing van de bermen en taluds is in de loop van de jongste jaren sterk uitgebreid zodat de beplanting teruggedrongen moet worden. De sterke begroeiing van de bermen zorgt immers voor problemen. Takken en bomen kunnen, vooral bij stormweer, op de weg terechtkomen, waar ze verkeershinder en ongevallen kunnen veroorzaken. Overhangende takken die soms tot ver over de rijstrook reiken, maken het onderhoud van de beplanting moeilijk en gevaarlijk. Veeg- en maaimachines lopen schade op tijdens het uitvoeren van de onderhoudswerken en machines die takken ontwijken, zorgen lokaal voor verkeershinder en onveiligheid voor de arbeiders en weggebruikers. De overvloedige bladval in het najaar is verantwoordelijk voor bedekte en verstopte waterafvoerputten die de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Ook de leesbaarheid van de verkeerssignalisatie komt in het gedrang indien de begroeiing niet teruggedrongen wordt. Het waarborgen van de verkeersveiligheid ligt dus aan de basis van deze werken.

De snoeiwerken zorgen anderzijds voor een verjonging van de beplanting waardoor een dichter groenscherm bekomen wordt. Om dezelfde redenen worden deze werken ook op de middenberm uitgevoerd. Ook hier is het de bedoeling dat een jonger en dichter groenscherm verkregen wordt. Reeds in het eerste groeiseizoen zal de vegetatie opnieuw beginnen te groeien, zodat verwacht wordt dat het groenscherm na drie jaar weer volledig dichtgegroeid zal zijn.

Tot slot kan ik u nog mededelen dat op de website www.wegen.vlaanderen.be meer uitleg gegeven wordt bij deze werken via de link 'groenscherm langs de E40' en bij de algemene principes van het hakhoutbeheer via de verdere link 'hakhoutbeheer'.

Ik denk dat de problematiek of de verwarring ligt in het feit dat de mensen niet of niet meer met het hakhoutbeheer vertrouwd zijn, net zoals kinderen nog nauwelijks weten welke kleur een koe kan hebben. Gevoelsmatig kan dit inderdaad op verzet stuiten, maar ik kan u verzekeren dat het hier om verantwoorde en goed opgevolgde en gecontroleerde ingrepen gaat. Vroeger was er in elk dorp wel een bos waar zo'n hakhoutbeheer toegepast werd.

Ik ben voor onze autowegen trouwens geen voorstander van schaamgroen, waarmee ik kleine beplantingen bedoel die veel onderhoud vergen: geef mij maar grote bomen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, zelfs volgens de prognoses van de administratie zullen we de volgende drie jaar genoeg moeten nemen met wat u 'schaamgroen' noemt. Dat schamgroen is echter meestal tot netels beperkt.

Ik sta dan ook bijzonder sceptisch tegen dat hakhoutbeheer. Ik ben in mijn eigen gemeente schepen van Milieu, en ik ben dus wel goed geplaatst om te weten dat men eind maart geen bomen meer mag 'kapiteren' of aftoppen. Dit kan voor die bomen immers levensbedreigend zijn, zeker als dit op rudimentaire wijze gebeurt.

Dat hakhoutbeheer werd mijns inziens zeker niet gehaald uit de richtlijnen inzake ecologisch groenbeheer of inzake aanwas van planten. Wat zal iets dat nog amper 10 centimeter boven de grond uitsteekt nog als boom opleveren ? Ik heb er grote twijfels bij dat we binnen drie jaar opnieuw met een dichtgegroeid of verdicht groenscherm zullen zitten. Ik hoop hier binnen drie jaar nog te mogen zitten zodat ik u dan aan uw woorden van vandaag kan herinneren.

Ik zal in ieder geval een bezoekje brengen aan de websites die u zonet vernoemd hebt en zal ook verder advies inwinnen om na te gaan of dit alles wel kan.

Ik vraag mij trouwens af of de afdeling Bos en Groen hieromtrent wel geadviseerd werd. Werden de procedures wel juist opgevolgd, of is de administratie Wegen en Verkeer daar niet toe verplicht ? Is er wel samenspraak geweest tussen de verschillende diensten van uw administratie ?

De veiligheidsoverweging, met name het gevaar van de bladeren die op de weg vallen, beschouw ik

als een lachertje. Dit doet me denken aan mensen in hun sjieke villa's langs mooie dreven die in de herfst de bladeren opzuigen om toch maar met hun gazon te kunnen pronken of om hun dakgoten proper te houden. Zij zijn die bomen blijkbaar liever kwijt dan rijk. Eigenlijk geeft u met die werken een slecht voorbeeld.

Minister Steve Stevaert : Ik begrijp uw bekommernis, maar heb het volste vertrouwen in directeur-generaal Vanderheyden van de administratie Wegen en Verkeer die dit dossier onder zijn bevoegdheid heeft en daartoe bijzonder bekwaam is. Een en ander gebeurt trouwens in samenspraak met Bos en Groen én met Aminal.

Ik besef wel dat het snoeien hard overkomt, maar toch wordt mij gegarandeerd dat binnen drie jaar alles weer volgroeid zal zijn. Ik zal in ieder geval niet nalaten uw bekommernis nogmaals over te maken. Ik verwijs trouwens naar de nieuwe borden langs de autowegen waarop twee ogen afgebeeld staan. Die borden attenderen op ecologische wegbeheerprojecten.

Ik ben het ook met u eens dat we het probleem van de afvallende bladeren niet mogen overroepen, en zeker op de zijbermen dient sterk groen aangebracht te worden dat zich volledig kan ontwikkelen. Arbeidsintensief groen, zoals dat vroeger werd aangeplant, heeft mijns inziens geen enkele zin meer en heeft trouwens geen ecologische meerwaarde.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.05 uur.*
