

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



Zitting 2001-2002

14 mei 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

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 vraag van Gent om het streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel te herzien

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over busstelplaats te Lappersfort-Brugge

Vraag om uitleg van de heer Patrick Hostekint tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over verkeersveilige maatregelen op de N37, de ring rond Ruiselede

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de dienstuitgang aan de E313 in Ranst

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 14 mei 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.38 uur.*

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 vraag van Gent om het streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel te herzien

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 vraag van Gent om het streefbeeld voor de R4-west zuidelijk deel te herzien.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb al in december 2001 een vraag gesteld over het streefbeeld voor deze weg. Volgens het huidig streefbeeld moet de N466 namelijk tot een primaire weg van categorie 1 worden omgevormd, wat een aanpassing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen noodzakelijk maakt. De administratie heeft dus merkwaardig genoeg een streefbeeld ontworpen dat buiten de krijtlijnen van het RSV valt.

Mijnheer de minister, u antwoordde toen dat het streefbeeld tot stand kwam in het kader van het ROM-project en wordt gesteund door alle betrokkenen. De stad Gent was het destijds inderdaad eens met het streefbeeld en het voorstel om de functies van de N466 en de Pégoudlaan om te wisselen.

Ondertussen is de situatie veranderd. In een voorontwerp van haar ruimtelijk structuurplan beves-

tigde de stad Gent nog de visie van het streefbeeld, maar in het definitief ontwerp dat de Gentse gemeenteraad vorige maand goedkeurde, wordt uitdrukkelijk gevraagd het streefbeeld te herzien met het oog op de verkeersleefbaarheid van Drongen en Baarle. De plaatselijke bevolking heeft ook heel duidelijk gemaakt het niet eens te zijn met het streefbeeld en te vrezen dat het sluipverkeer in de hand zal werken.

Zowel de inwoners als de lokale overheid vinden dus dat het streefbeeld moet worden aangepast, vandaar dat ik deze kwestie opnieuw ter sprake breng. Ik benadruk dat voortaan de bevolking proactief moet worden geraadpleegd. In het verleden werden de inwoners niet ingelicht over het streefbeeld en contesteerden ze het toen het bekend raakte. Het is heel moeilijk zo'n situatie achteraf recht te trekken en een constructieve dialoog tot stand te brengen. Als het streefbeeld wordt aangepast, moet de bevolking daar actief bij worden betrokken.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik verwijs in eerste instantie naar mijn antwoord op de vraag om uitleg van de heer Holemans in de commissievergadering van 11 december 2001.

Zoals ik destijds opmerkte, ontwierp de werkgroep voor mobiliteit van het ROM-project voor de Gentse kanaalzone de streefbeelden voor de N466 tussen de R4 en de E40 en het zuidelijk deel van de R4-west. De ROM-stuurgroep keurde de streefbeelden goed. Bij de totstandkoming van het streefbeeld in kwestie werd de N466 beschouwd als primaire weg 2, zoals voorzien in het RSV. Op uitdrukkelijk verzoek van de stad Gent werd de mogelijkheid behouden om op lange termijn en afhankelijk van de ontwikkelingen bij Flanders Expo, de N466 de status van primaire weg 1 toe te kennen – uiteraard na een aanpassing van het RSV. De stad Gent is inderdaad op dit standpunt teruggekomen

Stevaert

en is geen vragende partij meer voor een opwaardering.

Als de stad Gent van oordeel is dat dit gewijzigd standpunt een ander streefbeeld voor de N466 impliceert, moet ze zich wenden tot de ROM-stuurgroep. Het ROM-overleg verenigt alle betrokkenen. Het zou onbillijk zijn dat een of twee betrokken partijen eenzijdig een reeds goedgekeurd streefbeeld zouden wijzigen. Het Vlaams Gewest is echter bereid om een vraag tot aanpassing van het streefbeeld voor de N466 te steunen als de stad Gent dit formeel verzoekt aan de ROM-stuurgroep. De werkgroep voor mobiliteit van het ROM-project zal dan de voorstellen van de stad Gent bestuderen en uitwerken tot een nieuw streefbeeld, dat ter goedkeuring kan worden voorgelegd aan de ROM-stuurgroep.

Hoorzittingen met de bevolking zijn nu niet aan de orde. Ze kunnen het best plaatsvinden in een latere fase, namelijk bij de opmaak van het projectontwerp. Streefbeelden behoren tot een planologisch niveau dat voor de burger soms te abstract is en bieden geen antwoord op concrete vragen, bijvoorbeeld over parkeergelegenheid en de fasering van de werken.

Bovendien worden streefbeelden ontwikkeld voor projecten op middellange termijn. Wat de N466 betreft zijn er geen ingrepen gepland in de periode 2002-2004, dus tot het einde van de huidige legislatuur. Een hoorzitting zou ten onrechte de indruk wekken dat de N466 op korte termijn zal worden heraangelegd. Momenteel voorziet het meerjarenprogramma alleen in een aanpassing van de aansluiting van de N466 op de E40. Overigens vereisen de wettelijke procedures een openbaar onderzoek. Dat is onder meer het geval voor het ruimtelijk structuurplan Gent. De bevolking kan eventuele bezwaren in verband met de plannen voor de N466 bij het openbaar onderzoek naar voren brengen, en het staat de stad Gent vrij daarop in te spelen.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, het verheugt mij dat het Vlaams Gewest niet afwijzend staat tegenover een aanpassing van het streefbeeld, maar ik ben het er niet mee eens dat de bevolking enkel moet worden geraadpleegd als er al concrete plannen zijn voor de heraanleg. Het is belangrijk dat de inwoners worden betrokken bij de uitwerking van een langetermijnvisie. Dit is overigens gebeurd voor het Mobiliteitsplan. Het streefbeeld werd misbruikt om onrust te zaaien. Dat kon enkel

omdat de overheid niet zelf met de plannen naar buiten is gekomen.

Minister Steve Stevaert : Voorzichtigheid is nu geboden, anders ontstaat er nog meer onrust. Daarenboven moet de Vlaamse overheid vermijden dat ze zich in de plaats stelt van de steden en gemeenten. Het Mobiliteitsplan is niet vergelijkbaar met deze zaak. Vanzelfsprekend willen we de bevolking zoveel mogelijk betrekken bij de plannen voor de R4, maar er moet goed worden nagedacht over de beste manier om dat te doen.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, u merkt op dat de stad een belangrijke rol speelt, hoewel het gaat om gewestwegen. De stad verwijst dan weer door naar u. Mijns inziens behoren streefbeelden voor gewestwegen tot uw bevoegdheid.

Minister Steve Stevaert : Ik betreur die uitspraak van schepen Versnick. De plaatselijke overheid wordt steeds betrokken bij de heraanleg van gewestwegen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de busstelplaats te Lappersfort-Brugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Declercq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de busstelplaats te Lappersfort-Brugge.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het Lappersfort is een bosrijk domein van 30 hectare met hooiland en moeras. Omdat het slechts een kilometer van de Brugse binnenstad ligt, is het een bijzonder waardevol eiland van rust en natuur voor de Bruggelingen.

In het Lappersfort broeden talrijke zeldzame vogelsoorten, onder meer de buizerd, de boomvalk, de sperwer, de bosuil, de ransuil, de steenuil, de

Declercq

groene specht, de nachtegaal en de ijsvogel. Het is ook een rustgebied voor de vele trekvogels die de groene linten – spoorwegbermen en kanalen – in het landschap volgen. Er komen daarbij zoogdieren voor zoals de vos en de eekhoorn. Het Lappersfort wordt ten slotte gekenmerkt door een grote variatie aan bomen, struiken en kruidachtige planten. Kortom, het is een mooi stukje natuur in de onmiddellijke omgeving van de stadskern.

De stad Brugge pleit in haar structuurplan voor het behoud van de open ruimte rond de stad. Ze benadrukt het belang van de stedelijke natuurelementen omwille van hun specifieke functie en hun bijdrage aan de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving.

Volgens recente geruchten zou De Lijn een deel van het bos willen kopen en gebruiken als stelplaats. Vanzelfsprekend is goed openbaar vervoer ook voor ons een prioriteit, maar als dit klopt, zal De Lijn moeten zorgen voor natuurcompensaties in het kader van het Bosdecreet of een bijdrage moeten doen aan het Bosfonds. Er zou alleszins een prachtig stuk natuur worden vernietigd, terwijl iedereen weet hoe zorgzaam we moeten omgaan met wat ons nog rest.

Mijnheer de minister, steunt u het verzoek van VZW Groen, Het Lappersfront, Natuurpunt Brugge, de werkgroep voor archeologie en Agalev aan De Lijn en het stadsbestuur om een andere locatie te zoeken voor de stelplaats ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, De Lijn heeft voor het terrein in kwestie gekozen op voorstel van de stad Brugge. Het was het enige beschikbare terrein dat voldoende groot was en dicht genoeg bij het station lag.

Ik heb afgevaardigden van de Vlaamse Vervoermaatschappij en de stad Brugge op mijn kabinet uitgenodigd om de zaak te bespreken. Als gevolg daarvan werd een werkgroep opgericht waarin alle betrokkenen zijn vertegenwoordigd en die alternatieve locaties zal zoeken. Ik wacht op het resultaat van dit onderzoek.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de minister, ik dank u voor dit bemoedigend antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Patrick Hostekint tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over verkeersveilige maatregelen op de N37, de ring rond Ruiselede

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Hostekint tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over verkeersveilige maatregelen op de N37, de ring rond Ruiselede.

De heer Hostekint heeft het woord.

De heer Patrick Hostekint : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de ring rond Ruiselede werd op het einde van de jaren tachtig aangelegd als een tweebaansweg met gescheiden rijstroken en afzonderlijke, door een grasberm afgeschermd fietspaden aan weerszijden. Het RSV rangschikt de N37, een gewestweg die de West-Vlaamse grensgemeente Ruiselede ontsluit en Tielt met Aalter verbindt, als een primaire weg van tweede categorie.

Die status en de verbindings- en verzamelfunctie van de weg op Vlaams niveau waren de redenen dat de verlichting van de ring in 1997 als prioritair werd beschouwd. Het dossier werd versneld opgenomen in het investeringsprogramma voor elektromechanica van 1998. Nadat de gemeente Ruiselede een bijzondere bij-akte 17 bij het mobiliteitsconvenant ondertekende, werd in 1999 openbare verlichting geplaatst, evenwel uitsluitend op de kruispunten.

De wegverlichting heeft het veiligheidsprobleem echter slechts gedeeltelijk opgelost. De voorbije tien jaar gebeurden er vaak zware en dodelijke verkeersongevallen, ook overdag. Doorgaans waren daar zwakke weggebruikers bij betrokken. De onveiligheid heeft twee oorzaken.

In eerste instantie bedraagt de toegelaten snelheid op deze weg 90 kilometer per uur, en wordt die door geen enkele vorm van snelheidsbeperking gematigd. Er is geen signalisatie die de automobilist erop wijst dat hij een gevaarlijk kruispunt nadert. Er zijn enkel verkeersborden die de voorrangregeling aangeven en voorsorteerstroken voor links afslaan.

Daarbij telt de N37 drie drukke kruispunten met achtereenvolgens de Tielt- en Kanegemstraat, de

Hostekint

Aalterstraat en vooral de Poekestraat. De afwezigheid van verkeerslichten of rotondes veroorzaakt problemen voor voetgangers en fietsers, die de snelheid van naderende voertuigen moeilijk kunnen inschatten. De baanvorm van de ring en de soms slechte zichtbaarheid verergeren dit probleem nog.

Mijnheer de minister, u hebt een ambitieus plan om in vijf jaar alle zwarte punten op de Vlaamse gewestwegen weg te werken. Vanaf 2003 wordt hiervoor 400 miljoen euro uitgetrokken : vijf jaar lang 20 miljoen euro per provincie. Deze bedragen komen bovenop het bestaande budget. Zwarte punten zijn plaatsen waar bij verkeersongevallen meermaals zwaargewonden of doden zijn gevallen. Naar schatting zijn het er in totaal 800. De kruispunten op de ring rond Ruiselede staan niet op de lijst, ondanks de slachtoffers van de voorbije twaalf jaar.

Mijnheer de minister, welke maatregelen plant u inzake de onveilige situatie op de N37 rond Ruiselede ? Komt er verkeerssignalisatie die de maximumsnelheid tempert en de bestuurder waarschuwt dat hij een gevaarlijk kruispunt nadert ? Zullen er verkeersremmende maatregelen worden genomen en aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur worden gedaan, zoals het plaatsen van verkeerslichten en de aanleg van rotondes ? Zullen er strikte snelheidscontroles worden ingevoerd, bijvoorbeeld met behulp van onbemande camera's ?

Op welke manier werd het verkeersveiligheidsplan opgesteld ? Wat waren de criteria om zwarte punten te inventariseren ? Is de huidige lijst limitatief ? Wat is de procedure om een zwart punt als zodanig te laten erkennen ? Welke inspraak hebben buurtcomités, gemeenten en provinciebesturen ?

– De heer Robert Voorhamme treedt op als voorzitter.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, op basis van de huidige werkwijze is er geen sprake van gevaarlijke punten op de ring rond Ruiselede. Er is dan ook niet in investeringsprojecten voorzien in het meerjarenprogramma. Zoals u zelf aangeeft, werd er in het verleden openbare verlichting geplaatst ter hoogte van de kruispunten om de veiligheid te verbeteren.

Indien de gemeente Tielt van oordeel is dat er niet-tegenstaande deze cijfers ernstige veiligheidsproblemen bestaan ter hoogte van de kruispunten van de ring, kan ze een dossier samenstellen en de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen vragen om het dossier te agenderen voor bespreking op de provinciale commissie voor Verkeersveiligheid. De gemeente Ruiselede kan verder een aanvraag indienen in het kader van de snelheidsverlaging van 90 naar 70 kilometer per uur en voor de plaatsing van onbemande camera's. Momenteel heeft Ruiselede dat nog niet gedaan.

Het is inderdaad de bedoeling van de Vlaamse regering om de in het verleden opgelopen achterstand in te halen. We hadden een achterstand van twintig jaar op het vlak van zwarte punten. We hebben dat kunnen herleiden tot veertien jaar. Met het nieuwe plan kan dat worden herleid tot vijf jaar. In die vijf jaar zal een screening van de zwarte punten plaatsvinden. Daarvoor is een bedrag van 200 miljoen ingeschreven in het VIF. We willen daarbij niet vertrekken van een traditionele benadering. Gewoonlijk kent men op basis van de cijfers van het NIS een bepaalde waarde toe aan een bepaald ongeval. Pas wanneer een plaats een bepaald aantal punten haalt, komt het in aanmerking om als zwart punt te worden weggewerkt.

Nu willen we in de screening ook pro-actief alle zwarte punten inventariseren. Het is immers perfect mogelijk dat er onveilige plekken zijn waar er nog niets is gebeurd. Daarvoor is dat bedrag van 500 miljoen euro vrijgemaakt. Elke gouverneur van elke provincie krijgt elk jaar een bedrag van 800 miljoen ter beschikking om alle zwarte punten te bundelen. Wanneer zij een situatie ontdekken die kan worden opgelost, dan kunnen we daarvoor middelen ter beschikking stellen.

Vaak is overdreven snelheid het probleem. Ik weet niet of dat in dit specifieke geval ook zo is, maar er kan in ieder geval een aanvraag worden ingediend voor camera's en voor een snelheidsvermindering.

De voorzitter : De heer Hostekint heeft het woord.

De heer Patrick Hostekint : Mijnheer de minister, ik onthoud uit uw antwoord dat u niet werd gealarmeerd door de gemeente Ruiselede en dat die gemeente tot dusver tegenover u nog geen enkel initiatief heeft genomen. Ik kan dit alleen maar betreuren. Wanneer ik hier vandaag deze vraag stel, dan is het omdat ik de situatie van de weg ter plaatse zeer goed ken. Ik gebruik zelf regelmatig die weg. Er is een verbetering door het plaatsen

Hostekint

van verkeerslichten, maar dat is alleen op de kruispunten.

Ik stel deze vraag trouwens ook op verzoek van enkele inwoners van de gemeente Ruiselede en van mensen die regelmatig die weg gebruiken. Het gemeentebestuur van Ruiselede doet niets, ondanks aandringen van de oppositie in de gemeenteraad. Als het probleem in de gemeenteraad wordt aangekaart, wordt het telkens weggewuifd. Er wordt gesteld dat men overdrijft en dat de situatie eigenlijk niet zo slecht is als sommigen beweren. Ik kan alleen maar betreuren dat het gemeentebestuur van Ruiselede die houding aanneemt. Er gebeuren daar regelmatig dodelijke verkeersongevallen. De cijfers zijn bekend. Ik kan alleen maar aanklagen dat het gemeentebestuur niet optreedt. Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord overmaken aan het gemeentebestuur van Ruiselede. Ik vrees echter dat het ook in de nabije toekomst niets zal doen om de situatie van die weg te verbeteren.

Ik ben het natuurlijk wel met u eens dat een van de hoofdredenen van de vele ongevallen de overdreven snelheid is. Dat is niet alleen op die weg, maar dat is overal in Vlaanderen zo. Overdreven snelheid is het grote probleem en de hoofdoorzaak van veel dodelijke ongevallen in Vlaanderen.

Hoe dan ook, ik zeg het nogmaals. In dit specifieke geval reken ik niet echt op initiatieven van de gemeente Ruiselede.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de dienstuitgang aan de E313 in Ranst

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de dienstuitgang aan de E313 in Ranst.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op de E313 ter hoogte van het Q8-station in Ranst worden de dienstuitgangen nog steeds gebruikt als ontsluitingsweg van en naar de autosnelweg E313. Deze dienstuitgangen zijn gelegen aan de Hogenaardseweg en de Wijnegembaan in Ranst. Door het veelvuldig gebruik van de dienstuitgangen wordt in vernoemde straten verkeersoverlast veroorzaakt. Ook worden het wegdek, de bermen en de oevers van de grachten stuk gereden door zwaar verkeer dat eveneens gebruik maakt van deze dienstuitgangen. Onlangs werd nog een duiker aan de Schawijkplasweg hersteld, maar inmiddels is die al opnieuw kapot gereden. De eigenaars van het tankstation zijn bereid om slagbomen te plaatsen, maar de wegbeheerder – met name de administratie Wegen en Verkeer – moet hiervoor toestemming verlenen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het onrechtmatig gebruik van de dienstuitgangen van het Q8-tankstation aan de E313 te Ranst ? Werden uw diensten daarvan al op de hoogte gebracht ? Kunt u me medelen of er al initiatieven werden genomen door uw diensten om deze problemen op te lossen, onder andere door het plaatsen van slagbomen ? Op welke manier kan de gemeente Ranst optreden tegen het onrechtmatig gebruik van de dienstuitgang ? Gaat het hier om een situatie die zich enkel in Ranst voordoet, of worden ook elders in Vlaanderen de dienstuitgangen aan tankstations gebruikt als ontsluitingsweg ? Tot slot, wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanleg van een rotonde aldaar ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik wil me kort aansluiten bij deze vraag om uitleg. Op 29 januari heb ik over dit onderwerp een schriftelijke vraag ingediend. Daarop heb ik inmiddels ook al antwoord gekregen. Met dat antwoord was ik echter niet zoveel.

Het gaat hier inderdaad om een serieus probleem. Er zijn bijvoorbeeld tellingen verricht op de Keerbaan. Meer dan 10 percent van het verkeer op de Keerbaan gaat naar de autosnelweg via de Q8. Tijdens de spits werden er tot 620 auto's geteld op anderhalf uur tijd. Bij file op de E34 verlaat men de autosnelweg in Oelegem om via het dorp van Oelegem, de Sint-Jozef Simonslaan en de Keerbaan de Q8 te bereiken. Ook vanuit Wommelgem is er heel wat sluipverkeer van en naar deze illegale open afrit.

Malcorps

Ik had mijn vraag gesteld omdat de bevoegde schepen in Ranst duidelijk afspraken probeerde te maken. Het gemeentebestuur van Ranst probeerde een oplossing te vinden via het plaatsen van slagbomen met een bediening via chipkaarten en een geluidsverbinding met het benzinestation dat dag in dag uit bemand is. De afspraken waren er dus. Er werd een vraag ingediend bij de administratie Wegen en Verkeer. Men heeft echter geen antwoord gekregen. Dat is toch wel jammer.

Mijnheer de minister, ik heb ook van u eigenlijk geen antwoord gekregen. U zegt dat dit probleem van illegale op- en afritten op verschillende plaatsen in Vlaanderen aan de orde is. Er zijn dus nog meer plaatsen in Vlaanderen waar er sprake is van sluipverkeer via op- en afritten die voor benzinstations bedoeld zijn. Blijkbaar moet er een algemene aanpak worden uitgedokterd in de Commissie der Nevenbedrijven. Mijnheer de minister, ik weet eigenlijk niet wat voor een commissie dat is. Misschien kunt u daar wat meer uitleg over geven. U beweert dat dit probleem snel zal worden aangepakt via die Commissie der Nevenbedrijven. Wat is snel? Is die commissie daar al mee bezig? Is er ondertussen al enige voortgang geboekt?

In elk geval begrijp ik niet goed dat er in Ranst geen snelle oplossing kan komen. Er is daar een zeer duidelijk en concreet voorstel. Het gemeentebestuur heeft met het benzinestation al een regeling getroffen. Er moet dus gewoon nog een zeer eenvoudige ingreep gebeuren. Het gaat meer specifiek over zwakke weggebruikers: schoolkinderen die bedreigd worden door zwaar verkeer en autoverkeer. Mijn vraag is dus: waarom kan de situatie in Ranst niet op korte termijn worden opgelost? Daarnaast is er dan nog de meer algemene vraag. Uiteraard is een algemene aanpak van al dat soort sluipwegen via op- en afritten van benzinstations nodig. Hoever staat het daarmee?

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Mijnheer de voorzitter, collega's, in antwoord op deze vraag om uitleg kan ik medelen dat de administratie Wegen en Verkeer het probleem van het sluipverkeer langs de dienstwegen te Ranst heeft onderzocht en voor-

stellen heeft uitgewerkt om het sluipverkeer via de betrokken dienstwegen uit te sluiten. Deze voorstellen die infrastructurele werken omvatten, werden op 21 maart voor uitvoering overgemaakt aan de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen. De uitvoering van de werken wordt momenteel door deze afdeling bestudeerd.

De werken voorzien in de realisatie van een gesloten circuit tussen beide zijden van het nevenbedrijf en een aanpassing van de toegangswegen voor het personeel van het nevenbedrijf, zodat deze wegen doodlopen op een kleine parkeerplaats voor het personeel. Het werken met een slagboom is ondoeltreffend gebleken op andere nevenbedrijven waar sprake is van sluipverkeer. Die methode wordt daarom niet aangehouden. De gemeentepolitie kan in afwachting van deze werken steeds optreden door een proces-verbaal op te stellen tegen weggebruikers die de signalisatieborden niet respecteren, aangezien het oneigenlijk gebruik van de dienstwegen een overtreding van de wegcode impliceert.

De aanleg van een rotonde of een op- en afritten-complex E313 te Ranst is niet voorzien in het meerjarenprogramma van mijn departement. Deze werken zijn immers momenteel niet conform het RSV.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb wel nog de volgende vraag. U zegt dat de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen bezig is met de voorbereiding van de werken. Hoelang zal dat nog duren? Ik heb namelijk ervaring met een ander dossier: de bewegwijzering van Kontich. Dat heeft heel lang aangesleept. Kunt u in dit verband dus een concrete timing naar voren schuiven?

Minister Steve Stevaert: Ik zal u de timing meedelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.10 uur.*
