

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



Zitting 2003-2004

12 november 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de geplande verbinding tussen de A19 en de N8 Ieper-Veurne

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een verbindingsweg tussen N171 expresweg en de N1 (Mechelsesteenweg)

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Woensdag 12 november 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.10 uur.*

Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de geplande verbinding tussen de A19 en de N8 Ieper-Veurne

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Verougstraete tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de geplande verbinding tussen de A19 en de N8 Ieper-Veurne.

De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christiaan Verougstraete : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het dossier over de doortrekking van de A19 van Ieper tot in Veurne sleept al tientallen jaren aan en zorgt in de Westhoek voor heel wat commotie. Op 26 november 2001 ondertekenden de sp·a en de VLD het Menshoek/Westhoekpact dat voorziet in de doortrekking van de A19 van Ieper tot in Veurne.

Het tracé van de A19 dat werd vastgelegd in het gewestplan, zou volledig worden geschrapt. De A19 zou worden doorgetrokken tot in Steenstrate en betreft een autoweg primair 2. Er werd evenwel nog geen vast tracé bepaald, onder meer omwille van het bijzonder lang aanslepend archeologisch onderzoek op Pilkem Ridge. Via de aanleg van een verbindingsweg zou tussen Woesten en Oostvleteren een verbinding worden gemaakt met de N8, een autoweg primair 2. Vanaf dat aanknopingspunt zou de N8 worden aangepast tot aan de A18 in Veurne, waarbij het lokaal verkeer zou worden gescheiden van het doorgaand verkeer. De N8 zou daardoor opnieuw een primaire weg worden van

categorie 2, met tweemaal één of tweemaal twee rijstroken. Daarnaast zouden er parallelle gescheiden rijbanen komen voor het lokaal landbouwverkeer en voor erffuncties. De kruispunten zouden niet langer gelijkgronds zijn.

De verbinding van het type primaire weg 2 tussen Ieper en Veurne zou volgens het akkoord tussen de VLD en de sp·a worden opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een streefbeeldstudie en een MER zouden uitsluitel geven over het concrete tracé voor de doortrekking van de A19 tot Steenstrate, de nieuwe verbindingsweg en de meest geschikte oplossing voor de kernen van Oost-Vleteren en Hoogstade.

Mijnheer de minister, de VLD en de sp·a zijn in alle dorpen langs de N8 gaan uitleggen dat er tegen het einde van deze legislatuur een oplossing komt. De Mobiliteitscel van het departement LIN laat een onderzoek uitvoeren over de verbinding Ieper-Veurne en de ontsluiting van de Westkust. Over welk onderzoek gaat het ?

Onlangs vernam ik via de pers dat die verbinding nog minstens 4 tot 6 jaar op zich zal laten wachten, gezien de voorafgaande opmaak van een streefbeeldstudie, een MER en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Bovendien moet ook het RSV worden aangepast. Mijnheer de minister, is het akkoord tussen de VLD en de sp·a over een betere verbinding tussen Ieper en Veurne nog steeds van kracht ?

Het dossier gaat over een van de zogenaamde missing links in Vlaanderen en maakt deel uit van de lijst infrastructuurwerken waarover binnen de Vlaamse bedrijfswereld een consensus bestaat. De werken moeten zo snel mogelijk worden aangepakt. Wordt het dossier opgenomen in het kersverse Mobiliteitsplan Vlaanderen dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd ?

Verougstraete

Wat is de relatie tussen het onderzoek van de Mobiliteitscel van het departement LIN, de aangekondigde streefbeeldstudie en het aangekondigde MER ? Werd de streefbeeldstudie reeds gegund ? Wanneer zal de studie starten ? Kunt u bevestigen dat er tijdens deze legislatuur niet wordt gestart met de werken op basis van het genoemde akkoord ?

Wat is de reden voor de permanente vertraging van dit belangrijke dossier ? Heeft die te maken met het feit dat het Instituut voor Archeologisch Patrimonium drie frontlijnen archeologisch in kaart wenst te brengen, evenwel met een minimum aan personeel ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het is goed om bij dit dossier even terug te keren in de tijd. In de jaren zeventig waren er plannen voor een autosnelweg tussen Kortrijk en Veurne. Alle noodzakelijke gewestplanvoorzieningen werden getroffen. Het tracé tussen Kortrijk en Ieper werd gerealiseerd, maar omwille van de economische crisis werd de rest afgeblazen.

Sindsdien stellen we vast dat ter wille van de mobiliteit een oplossing nodig is. Het probleem met het oorspronkelijke tracé van de A19 is dat de weg door Lampernisse zou lopen. De site in kwestie is geklasseerd en valt onder een habitatrictlijn. Het weg kan er bijgevolg niet worden aangelegd.

In de jaren negentig werd gezocht naar een oplossing. Daarbij had men twee doelstellingen voor ogen : de mobiliteit tussen Ieper en Veurne verbeteren en de leefbaarheid van de dorpen verhogen. Eind 2001 bereikten de VLD en de sp·a een politiek akkoord over de doortrekking van de weg tot in Steenstrate, over het aanleggen van een bypass tot aan de N8 te Vleteren en over het optimaliseren van de weg tussen Vleteren en Veurne. Het gaat daarbij over een verbreding van de weg en een scheiding tussen snel en traag verkeer. De werken zouden ten laatste begin 2004 aanvangen, zodat op het terrein iets merkbaar zou zijn tegen de Vlaamse verkiezingen. De eerste wagens en vrachtwagens zouden tegen de gemeenteraadsverkiezingen van eind 2006 over de weg kunnen rijden.

Het betrof dus een krachtdadig optreden van de Vlaamse regering en van een paar Vlaamse meerderheidspartijen.

Minister Gilbert Bossuyt : De Vlaamse regering heeft zoiets nooit beweerd.

De heer Jan Verfaillie : Dat u ontkent dat er een akkoord werd gesloten door de Vlaamse regering, kan tellen als statement.

De problemen die reeds jaren aanslepen, zouden in één twee drie worden opgelost. Hoed af voor de Vlaamse meerderheidspartijen dat ze op zo'n krachtdadige manier werken !

Ondertussen is gebleken dat communicatie niet hetzelfde is als daadkracht. Agalev is het duidelijk niet eens met het akkoord tussen de sp·a en de VLD. Bovendien werd ondertussen de historische site te Pilkem Ridge ontdekt, waar nu opgravingen gebeuren en waarvoor een internationale onderzoekscmissie werd aangesteld. De resultaten bleven uit. We wachten nog steeds op vorderingen in het dossier.

Vorig jaar gingen de poppen aan het dansen, want toen besliste de minister van Mobiliteit om een studieopdracht uit te schrijven. In die studie zou worden bepaald wat de beste verbinding zou zijn tussen Ieper en Veurne. De kostprijs van die studie bedraagt 200.000 euro. Het is eigenaardig dat een studieopdracht wordt gegeven als er al een akkoord is van de meerderheid. Dit wijst erop dat er verdeeldheid is binnen de Vlaamse regering. Agalev gaat niet akkoord en de meerderheid vindt geen oplossing.

CD&V heeft een voorstel. Er moet een oplossing komen voor de ontlasting van de dorpskernen langs de N8, de weg tussen Ieper en Veurne. Daarbij moeten zoveel mogelijk knelpunten worden opgelost. Ook de knelpunten langs de N369, de weg tussen Ieper en Diksmuide, moeten worden aangepakt. Daarover werd nog steeds niet gesproken. De oplossing moet een zo gering mogelijke landinname tot gevolg hebben en moet toekomstgericht zijn. De economische ontplooiingskansen van de Westhoek en de Westkust moeten er immers door worden verstrekt.

Voor dit alles is de aanleg van een halve ring rond Diksmuide nodig, want daardoor wordt de ontsluiting van de primaire weg 2 tussen Diksmuide en Oostende mogelijk. Het verkeer in de richting van de kust langs de N8, de weg tussen Ieper en Veurne, en langs de N369, de weg tussen Ieper en Diks-

Verfaillie

muide moet worden opgesplitst. Daartoe is de doortrekking van de N369 op secundair niveau noodzakelijk vanaf de brug van Sint-Jan tot in Steenstrate.

In het huidige voorstel van de sp·a en de VLD ontbreekt een oplossing voor de leefbaarheid van de dorpen naast de N369. CD&V ijvert in dit dossier voor een integrale aanpak. Als twee partijen binnen de meerderheid tot een akkoord komen, dan is dat voor mij ook een regeringsbeslissing. Dat blijkt nu niet zo te zijn. Er zou enkele weken geleden op uw kabinet of op dat van minister Vande Lanotte een geheime bijeenkomst zijn geweest, waar een nieuw stappenplan is opgesteld. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

De voorzitter : Mijnheer de minister, laat een parlamentslid uitspreken. U bent zelf twintig jaar parlamentslid geweest. De heer Verfaillie is een jong dynamisch lid. Luister naar hem.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik mag toch mijn mening geven. Er is een geheime bijeenkomst geweest, waar afgesproken is om hier niet meer over te communiceren, maar dat was buiten de waard gerekend. De heer Dedecker heeft in een interview gezegd dat er voor 2010 niets zal worden gerealiseerd. Dat strookt niet met de interne communicatie. Mijn vraag is of de daadkracht van de sp·a en de VLD overeenkomt met de daadkracht van de Vlaamse regering.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik vind het erg dat deze ernstige problematiek op deze manier wordt gebagatelliseerd. Het gaat om de veiligheid van de dorpen en de maximale bescherming van de open ruimte. Er is geen overeenkomst tussen al de meerderheidspartijen, en dat is ook nooit zo gesteld. De problematiek mag niet worden toegesplitst op dat ene akkoord.

De heer Jan Verfaillie : Waarom wordt er gezegd dat de werken in 2004 van start zullen gaan ?

Mevrouw Veerle Declercq : Dat is iets anders. U hebt op dat vlak gelijk. We willen ook dat het probleem wordt opgelost, er moet iets gebeuren. Wat u aanhaalt, is geen regeringsakkoord. Het stond mis-

schien in de krant, maar u weet dat dat niet altijd klopt. Het is niet correct om persartikels als dé waarheid te beschouwen. Er is geen akkoord tussen de meerderheidspartijen. Er zijn gesprekken geweest, meer niet.

De voorzitter : Mevrouw Declercq, de waarheid en duidelijkheid moeten in dit parlement worden gegeven. Het is dan ook logisch dat er vragen worden gesteld, ook op basis van wat in de krant is verschenen.

De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik pleit al heel lang voor de doortrekking van de A19. Er is een overeenkomst gesloten en ik twijfel niet aan de goede bedoelingen van de ondertekenaars. Ik ben ook tamelijk gerust in de goede afloop, maar ik geef wel toe dat een en ander lang duurt. Er zijn echter verzachtende omstandigheden voor de vertraging.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de studies omtrent de realisatie van dit project zijn ondertussen opgestart. Zoals u weet, vergt de uitwerking van dergelijk infrastructuurproject heel wat voorafgaand onderzoek en moeten de noodzakelijke procedures consequent worden doorlopen. Als we door overhaasting onzorgvuldig te werk zouden gaan, kan de uitwerking van het Westhoekpact in het gedrang komen. Hiermee geef ik meteen aan dat dit pact nog steeds de basis vormt om op verder te werken. De technische voorstellen die in dat pact werden opgesomd, moeten ook passen binnen de verschillende beleidsplannen die door het Vlaams Parlement werden aangenomen. Het Westhoekpact is een akkoord tussen partijen. Ik wil het ondersteunen, maar heb ook nog een functie binnen de Vlaamse regering. Het akkoord is een politiek akkoord en geen juridisch bindend document.

De N8 tussen Ieper en Veurne werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet geselecteerd als primaire weg. De herziening van het RSV valt niet onder mijn bevoegdheid, maar onder die van de minister van Ruimtelijke Ordening. Een wijziging van de categorisering moet omstandig worden gemotiveerd, wat nogmaals het belang van onderbouwde studies bewijst.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen legt de nadruk op de verbetering van de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en de inpassing van wegen in het

Bossuyt

landschap, in het bijzonder voor wat betreft secundaire wegen. Vanuit die doelstellingen krijgt de N8 grote aandacht, gezien het belang voor de regio. De studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne in opdracht van de Mobiliteitscel, heeft als doel een ruimtelijk streefbeeld voor de verbinding op te stellen. Deze studieopdracht is gestart, en volgende dinsdag is er een eerste vergadering met de stuur- en klankbordgroep. Deze studie zal de nodige input leveren voor andere noodzakelijke processen, zoals het opmaken van een MER en RUP.

In augustus 2003 gebeurde reeds een kentekenonderzoek met het oog op het verzamelen van verkeersgegevens voor deze studie. Een belangrijk element waar de streefbeeldstudie rekening moet mee houden, zijn de resultaten van het archeologisch onderzoek rond Pilkem Ridge. Afhankelijk van de bevindingen van de archeologen moeten er al dan niet bijzondere beschermingsmaatregelen worden getroffen. Er wordt tegen midden volgend jaar gestreefd naar een consensus tussen de verschillende actoren over het streefbeeld. Dat is ongeveer hetzelfde tijdspad als het Archeologisch Patrimonium vooropstelt voor het afronden van zijn onderzoek.

Het is bijgevolg ook niet mogelijk om nog tijdens deze legislatuur met de uitvoering van de werken te starten. Het doorlopen van de verschillende procedures zoals het MER, het RUP en de onteigeningen zal nog enkele jaren in beslag nemen. Grote infrastructuurprojecten uit het verleden hebben aangetoond dat het opgeven van een exact tijdspad voor het doorlopen van de procedures niet mogelijk is. Als procedures niet grondig en volledig worden doorlopen, lopen we het risico dat er een valse start wordt genomen en dat het hele proces moet worden overgedaan.

Naar aanleiding van het politiek akkoord is gebleken dat de gevoeligheden bij de Britse overheid en de Britse bevolking voor aantasting van dit gebied, bijzonder groot zijn. Onderschat en banaliseer dat niet ! Deze gevoeligheid past in de rol die de Britten hebben gespeeld bij de strijd om Ieper en de manier waarop ze met hun oorlogsverleden omgaan. De studie inzake de verbinding Ieper-Veurne in opdracht van de Mobiliteitscel zal onder meer met deze gevoeligheden rekening houden.

De studie en de archeologische opzoekingen gebeuren parallel met elkaar. Over het onderzoek van het Archeologisch Patrimonium kan ik u geen

nadere uitleg verschaffen en verwijs ik u naar minister Van Grembergen.

De voorzitter : De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik leid eruit af dat er een akkoord is tussen de VLD en de sp.a, maar niet binnen de Vlaamse regering. Beide partijen hebben de dorpelingen langs de N8 zand in de ogen gestrooid door te stellen dat er tijdens deze regeerperiode een oplossing zou komen. U zegt nu dat dit zeker niet het geval zal zijn.

Minister Gilbert Bossuyt : Er is een akkoord tussen de meerderheidspartijen dat door de regering wordt gesteund. Op basis van dat akkoord wordt er gewerkt. Door nieuwe gegevens kan de streefdatum niet worden gehaald. Alle procedures moeten correct worden doorlopen.

Er worden in de streek politieke uitspraken gedaan, en ik heb daar alle begrip voor. Als minister heb ik echter een andere taak. De regering heeft zich nog niet uitgesproken over deze aangelegenheid, en u kunt ons dat niet verwijten. We volgen de procedures en zijn erg voorzichtig met het voorstellen van data.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik wil benadrukken dat we niet akkoord gaan met dat politiek akkoord. Ik ben er wel over verheugd dat de minister rekening houdt met Pilkem Ridge.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Twee meerderheidspartijen hebben aangekondigd dat de werken in 2004 zouden starten, maar die partijen plegen nu woordbreuk. Ze wachten tot Agalev uit de regering wordt gewipt om het akkoord binnen de regering formeel te bevestigen. De communicatiekracht van de Vlaamse regering is veel groter dan haar daadkracht.

Mijnheer de minister, ik leid uit het antwoord af dat u hoopt tegen midden 2004 een oplossing aan te reiken. Dat is rond het tijdstip van de verkiezingen. Ik vermoed dat u in de West-Vlaamse kieskring wel erg goed zult communiceren over dit dossier. Ik pleit ervoor om alle polemiek inzake dit dossier stil te leggen tot na de verkiezingen. Daarna kunnen alle democratische partijen rond de

Verfaillie

tafel gaan zitten en de meest geschikte oplossing zoeken, rekening houdend met mobiliteit, leefbaarheid, open ruimte en leefmilieu. De manier waarop dit dossier nu wordt aangepakt, kan niet langer.

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Er is een akkoord over een langetermijnoplossing, maar er is nooit een datum op de werken gekleefd. We willen dat ze zo snel mogelijk beginnen, maar omwille van sommige factoren is dat onmogelijk. Mijnheer Verfaillie, ik heb meer geduld dan u.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, u moet eerlijk blijven. U mengt wat politieke mandatarissen zeggen voortdurend met wat de regering zegt en doet.

Mijnheer Decaluwe, u weet dat het niet in mijn aard ligt om dossiers te laten rusten. Ik heb in mijn streek dossiers tot een goed einde gebracht die al tientallen jaren werden geblokkeerd. Ik geef het voorbeeld van de aanleg van het derde baanvak op de ring rond Roeselare. In het dossier waar we het nu over hebben, lopen er studies. Er zal op ruime basis worden overlegd en rekening worden gehouden met opmerkingen. Voor het einde van deze regeerperiode zal er op het terrein echter niets concreet meer worden ondernomen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, inzake eerlijkheid en correctheid hoeft de minister ons de les niet te spellen. Ik hoop dat expliciet in het verslag wordt vermeld dat hij geen enkele verdienste heeft aan de aanleg van de derde rijstrook en het sluiten van de ring rond Roeselare. De procedure voor de derde rijstrook in de richting van de Franse grens liep reeds lang voor hij minister was. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Mijnheer de minister, het is het toppunt van hypocrisie om het MER, het investeringsprogramma en de ring rond Roeselare als uw verdiensten af te schilderen. Uw partijgenoot, de heer Hostekint, is lid van de gemeenteraad van Roeselare. Hij deed

zijn uiterste best om de ring zo lang mogelijk tegen te houden, net als uw voorganger, de heer Stevaert. Een jaar geleden kwam federaal minister Vande Lanotte op de regionale televisie verklaren dat hij alles had opgelost. U kunt dit alles niet als uw verdienste aanrekenen, want daarvoor bent u nog niet lang genoeg minister.

Hopelijk merken we in het investeringsprogramma dat werk zal worden gemaakt van de aansluiting van de A17 op de ring van Kortrijk. Als u die aansluiting kunt realiseren, dan krijgt u een standbeeld op de grote markt van Bissegem. *(Gelach)*

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, ik heb geen behoefte aan een standbeeld. Ik houd me in de regio reeds langer dan u bezig met allerlei dossiers. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Ik behoor niet tot de groep politici die elke dag de krant haalt met verwezenlijkingen, dat klopt. Ik kan u echter verzekeren dat ik in de korte periode dat ik minister ben, alle genoemde dossiers bovenaan de lijst heb geplaatst. Ik heb ervoor gezorgd dat zo snel mogelijk de nodige beslissingen werden genomen. Ik had ze evengoed kunnen laten liggen, want u laat uitschijnen dat er onenigheid over bestaat. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel vast dat uw beweringen haaks staan op die van uw partijgenoot en wellicht grote baas, federaal minister Vande Lanotte. Tijdens de nieuwjaarsreceptie van de Kamer van Handel en Nijverheid legde die immers de ronkende verklaring af dat de werken in 2004 van start zouden gaan. U zult dringend met hem moeten overleggen zodat u beiden op dezelfde golflengte komt. Misschien kunt u hem ook meedelen dat daadkracht belangrijker is dan communicatie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.41 uur.*

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.58 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een verbindingsweg tussen N171 expresweg en de N1 (Mechelsesteenweg)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een verbindingsweg tussen N171 expresweg en de N1 (Mechelsesteenweg).

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de beslissing om de expresweg N171 door te trekken naar de A12 zorgt voor een snelle verbinding tussen de twee hoofdwegen E19 en A12. In 2004 zouden de werken van start gaan. Deze nieuwe verbinding zorgt voor heel wat onrust in de gemeenten ten oosten van de E19 : in de eerste plaats in Kontich, Edegem en Mortsel, maar ook in Hove en Boechout. De gemeenten vrezden een toename van het verkeer op hun nu al drukke grondgebied.

In het mobiliteitsplan van Edegem staat dat de geplande doortrekking van de N171 richting A12, de verkeersdruk op de N171 zal doen toenemen. Daardoor zal deze N171 evolueren naar een bovenlokale verbinding. Het gedeelte van de N171 op het grondgebied van Edegem, de Boniverlei, loopt dwars doorheen een groot verblijfsgebied en is niet geschikt om grote verkeersstromen op te vangen. Zelfs zonder extra verkeer van de expresweg, dringt een alternatief voor de Boniverlei zich op, gezien de plannen van De Lijn om hier een nieuwe tramverbinding aan te leggen op het tracé van de vroegere spoorlijn, vanuit Mortsel in de richting van Kontich. Om te vermijden dat het verkeer zijn weg zal zoeken in de Edegemse woonwijken, wordt voorgesteld de reservatiestrook van de grote ring te gebruiken voor een lokale omleidingsweg met een bufferstrook tussen de nieuwe weg en de Edegemse beek.

Ook in het mobiliteitsplan van Kontich wordt een alternatieve oost-westverbinding tussen de expresweg en de Mechelsesteenweg als een absolute prioriteit naar voren geschoven om te vermijden dat het verkeer zich door het centrum van Kontich een weg zal zoeken richting Mechelsesteenweg. Ook de gemeente Kontich schuift hiervoor de reservatiestrook naar voren. Veel alternatieven zijn er trouwens niet in de dichtbevolkte regio.

De reserveringsstrook voor de grote ring werd omgevormd tot een leidingstraat, om de aanleg van leidingen te vrijwaren. Minister Van Mechelen nam hierover begin 2001 evenwel een genuanceerd standpunt in. Hij zei : 'Indien zich echter bepaalde noodzaken of opportuniteiten zouden voordoen, waarbij andere infrastructuren binnen deze reservatiestrook worden voorgesteld zonder dat de aanleg van de leidingstraat in het gedrang komt, zullen die geval per geval onderzocht en beoordeeld worden.' Mijnheer de minister, uw voorganger liet het initiatief aan de gemeenten en zei : 'De aanleg van de verbinding zal niet worden opgenomen in het meerjarenprogramma van mijn departement, maar zal, als ze wenselijk blijkt, door de lokale overheid moeten worden opgenomen in het lokale mobiliteitsplan.'

Nochtans gaat het hier duidelijk over de verkeersafwikkeling op een hoger niveau dan het louter lokale. Naast de plannen voor de verbinding tussen de E19 en de A12, heeft het gewest immers ook beslist om de Boniverlei te laten dienen voor de verlenging van de tramlijn in de richting van Kontich. Het lijkt dan ook niet meer dan normaal dat het gewest zorgt voor een oplossing voor de verkeersproblemen die hiervan een gevolg zullen zijn. Die oplossing zou ook passen in de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, want het kleine stukje verbindingsweg tussen de N171 en de N1 kan immers worden beschouwd als een rondweg, waarmee leefbare woonstraten en aantrekkelijke centrumstraten ontstaan die niet langer worden gebruikt als een sluiproute of een alternatieve route voor het doorgaand verkeer.

Mijnheer de minister, erkent u het mobiliteitsknelpunt op het grondgebied van Kontich en Edegem ? Momenteel is er veel sluipverkeer, dat enkel zal toenemen na de doortrekking van de N171 en de aanleg van de tramverbinding richting Kontich over de Boniverlei. Bent u bereid om vanuit het Vlaams Gewest een oplossing te zoeken voor het verkeer tussen de N171 en de N1, zonder dat daarbij extra overlast ontstaat voor de centra van Kontich en Edegem ?

Overweegt u om een nieuwe verbindingsweg, een rondweg, aan te leggen tussen de N171 en de N1 op de reserveringsstrook voor de grote ring ? Wordt deze mogelijkheid onderzocht ? Welke stappen werden reeds gezet in de richting van een oplossing ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de mobiliteitsproblemen in de zuidelijke rand van Antwerpen, en meer bepaald in de gemeenten ten oosten van de E19, zijn heel groot.

Verschillende oorzaken liggen aan de basis ervan. Enerzijds zijn er de plannen om tussen de N171 en de A12 een verbindingsweg te creëren zodat de E19 en de A12 met elkaar worden verbonden op het grondgebied van de gemeente Rumst. Anderzijds zijn er de plannen om aan de andere kant van Kontich de tramlijn door te trekken vanuit Mortsel. Daarvoor werd gekozen voor het tracé van de Boniverlei. Bovendien kampt de regio met een negatief effect van de versmalling van de gewestweg N1 op het grondgebied van Mortsel.

Deze drie totaal verschillende projecten hebben heel wat onrust tot gevolg in de gemeente. Ik heb u hier al vaak over ondervraagd. De vraag van de heer Caluwé bevat voor de gemeente Kontich een mogelijke oplossing. Het is heel duidelijk dat de drie nieuwe verkeersafwikkelingen gevolgen zullen hebben voor de verkeersdoorstroming in de hele regio. Ik wil even rechtzetten dat mijn gemeente nog niet over een goedgekeurd mobiliteitsplan beschikt. Dat is het gevolg van de vele projecten die op stapel staan. We kunnen immers geen duidelijk mobiliteitsplan afwerken.

Ik ben het met de heer Caluwé eens dat het tracé van de leidingweg het best is geschikt om een vlottere doorstroming te creëren. De Boniverlei zal na de aanleg van de tramlijn immers geen doorstromingsfunctie meer hebben.

Momenteel wordt een streefbeeldstudie opgesteld naar aanleiding van de doortrekking van de expresweg tot de A12. Die studie zou een oplossing moeten bieden voor de talloze verkeersingrepen. Eind juni werd het ontwerp van studie bezorgd aan de gemeentebesturen, met de opmerking dat advies of opmerkingen binnen de 14 dagen moesten worden overgemaakt. Hoewel de vakantieperiode net was begonnen, werden door de gemeente Kontich een aantal heel belangrijke opmerkingen gemaakt en werd ook een totaalvisie gegeven over het ontwerp van streefbeeldstudie.

Ondertussen zijn de gemoederen nog meer verhit, want het ontwerp voorziet in nogal zware ingrepen op het grondgebied van Kontich. Delen van onze gemeenten zullen volledig worden afgesloten van het centrum. De middenstand van Kontich is enorm bezorgd over de toekomstplannen van de Vlaamse regering.

Mijnheer de minister, kunt u de stand van zaken van de streefbeeldstudie geven ? Na het afleveren van het advies, hebben we immers niets meer vernomen. Klopt het dat de doortrekking van de expresweg zal worden aangevat in 2004 ? De Vlaamse regering plant zelf de ingrepen op het grondgebied van Kontich. Bent u dan ook bereid om te zorgen voor een betere verkeersdoorstroming door middel van een omleidingweg ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze problemen kunnen niet afzonderlijk worden bekeken. Er is een coherente visie nodig. Zo'n visie zit vervat in het Vlaams structuurplan en in het provinciaal structuurplan. Een oplossing kan worden gevonden in een groter aanbod aan openbaar vervoer op de N1 en op de Statielei. Er wordt werk gemaakt van de verlenging van de tramtrajecten.

Er werd ook geopteerd voor het doortrekken van de N171 van Kontich naar Boom. Wij waren niet zo gelukkig met die keuze, maar de discussie is gesloten en de beslissingen werden genomen. Veel hangt nu af van de streefbeeldstudie. Er mag geen sprake zijn van een grote autosnelweg, maar wel van een weg met een lager profiel, want anders wordt de leefbaarheid van Kontich inderdaad bedreigd.

Alles moet in elkaar worden geschoven. De streefbeeldstudie is erg belangrijk. We moeten ons houden aan de gemaakte keuzes. In nog eens een omleidingsweg voorzien, lijkt me geen goed idee. Het is beter te opteren voor de maximale uitbouw van het openbaar vervoer. Een nieuwe weg voor auto's is geen goede oplossing, want zal alleen maar meer auto's aantrekken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, er is inderdaad een mobiliteitsprobleem in de gemeenten Edegem en Kontich, net zoals in alle gemeenten van de Antwerpse regio. De verkeerssituatie is in Edegem of Kontich niet erger of minder erg dan elders rond Antwerpen. Uit de streefbeeldstudie die momenteel wordt uitgevoerd voor de N171, blijkt dat het doortrekken van de N171 tot aan de A12 weinig of geen bijkomend verkeer zal genereren in de gemeenten Edegem en Kontich. Het verkeer dat in de gemeenten Edegem en Kontich aanwezig is, wordt voornamelijk lokaal gegenereerd. Dit verkeer is afkomstig van de bewoners van de eigen of de omliggende gemeenten die naar het hoofdwegennet rijden. Ik

Bossuyt

ga niet akkoord met de stelling dat het Vlaams Gewest aan de basis zou liggen van de verkeersproblemen in Edegem en Kontich.

De geplande openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen zullen de algemene druk van het autoverkeer net doen afnemen. In de streefbeeldstudie die wordt opgemaakt voor de N171, wordt de problematiek van het verkeer tussen de N171 en de N1 gedetailleerd onderzocht. De omliggende gemeenten zijn betrokken bij deze streefbeeldstudie. Uit die studie blijkt dat het aanleggen van een omleidingsweg rond het centrum van Kontich een lokale impact heeft onder de vorm van een verkeersafname in het centrum van Kontich. De aanleg van een nieuwe lokale verbindingsweg ter hoogte van de voormalige reserveeringsstrook voor de grote ring, kan dus een verbetering inhouden van de lokale mobiliteitsproblematiek. Zolang de streefbeeldstudie niet is afgerond, wens ik hier geen formele uitspraken over te doen.

Aangezien deze verbindingsweg volgens het Vlaams Gewest van lokaal belang is, zal hij moeten worden aangelegd door de lokale overheid. Mijn voorganger heeft dit reeds zo gesteld in het Vlaams Parlement. Procedureel kan dat ook moeilijk anders. Ik wijs erop dat het provinciaal structuurplan deze nieuwe verbindingsweg niet heeft geselecteerd als een nieuw aan te leggen secundaire weg. Het betreft dus een nieuw aan te leggen lokale weg die moet worden voorzien in de lokale structuur- en mobiliteitsplannen. De gemeenten Kontich en Edegem wensen deze verbindingsweg echter niet aan te leggen, omdat zij van mening zijn dat de aanleg noodzakelijk is ten gevolge van de bijkomende verkeersdruk die wordt veroorzaakt door het Vlaams Gewest. Zoals hoger is uiteengezet, is het Vlaams Gewest het niet eens met deze visie. Verder beweren de lokale overheden ook niet over de nodige middelen te beschikken om deze verbindingsweg aan te leggen.

Dit hoeft echter niet te betekenen dat er geen oplossing mogelijk is die beide tegengestelde visies kan verzoenen. De studies voor de tramdoortrekking via de Boniverlei hebben immers aangegeven

dat de aanleg van deze nieuwe lokale verbindingsweg het project ter hoogte van de gewestweg aanzienlijk goedkoper kan maken. De kostenbesparing op het vlak van onteigeningen is naar verwachting groter dan de aanlegkost voor de nieuwe lokale verbindingsweg.

Op dit vlak is dus een win-winsituatie mogelijk. Ik heb daarom aan de burgemeesters van Kontich en Edegem voorgesteld om een overeenkomst te laten onderzoeken waarbij de lokale overheden de verbindingsweg aanleggen, conform de visie van het Vlaams Gewest, maar waarbij het Vlaams Gewest de kosten draagt, conform de visie van de lokale overheden. Beide burgemeesters hebben voorzichtig positief op dit voorstel gereageerd. Van zodra het streefbeeld formeel is goedgekeurd, kan worden gestart met de opmaak van een ontwerp van overeenkomst dat aan alle betrokken partijen ter goedkeuring zal worden voorgelegd. Het is evident dat zolang niet iedereen deze overeenkomst heeft goedgekeurd, er geen sprake is van een definitieve doorbraak in het dossier. Indien dit voorstel niet kan rekenen op het nodige draagvlak, moet worden overwogen om de tramdoortrekking te realiseren via de Boniverlei. Dit brengt dan een grotere grondinname van de aangelanden met zich mee.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er kan worden gediscussieerd over de vraag of de doortrekking van de verbindingsweg grote gevolgen heeft voor de gemeenten ten oosten van de E19. Het is wel een feit dat een bepaalde vorm van het doortrekken van de tramlijn ernstige verkeerstechnische problemen meebrengt die een andere oplossing vragen. Het voorstel moet met de nodige welwillendheid worden onderzocht en biedt een mogelijkheid tot oplossing.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.13 uur.*