

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1998-1999

5 januari 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Steve Stevaert, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het stedenbouwkundig beleid t.o.v. hondenscholen

Vraag om uitleg van de heer Francis Vermeiren tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de voorgenomen inplanting van een HSD-terminus op het vormingsstation van Schaarbeek en de mogelijke gevolgen inzake ruimtelijke ordening voor Vlaams-Brabant

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van een waterstofpijpleiding onder Halle-Vilvoorde

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de invoering van bedrijfsvervoerplannen

Vraag om uitleg van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de doortocht van de N6 in Sint-Pieters-Leeuw

Commissie voor Ruimtelijke Ordening Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 6 januari 1999

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 15.37 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Steve Stevaert, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het stedenbouwkundig beleid ten opzichte van hondenscholen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Vanderpoorten tot de heer Stevaert, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het stedenbouwkundig beleid ten opzichte van hondenscholen.

Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, in Vlaanderen en vooral in een deel van de Kempen is er heel wat controverse over de installatie van hondenscholen. Ik wil het enkel hebben over hondenscholen en niet over hondenspensions, en over de stedenbouwkundige vergunning en niet over de milieuvergunning.

Een tweetal jaar geleden zijn al een aantal schriftelijke vragen over dit onderwerp gesteld, onder meer door de heer Coens. Uit het antwoord van de minister bleek toen dat hondenspensions zich wel in agrarisch gebied kunnen vestigen, maar dat hondensclubs 'in principe niet op hun plaats zijn in agrarisch gebied'. Dat is nogal een vage omschrijving, die impliceert dat het wel kan. Het al dan niet gebruiken van gebouwen als kantine bijvoorbeeld kan daar een rol in spelen. Deze vaagheid schept rechtsonzekerheid voor zowel de uitbaters en eigenaars als de omwonenden.

Enkele maanden geleden heeft de minister-president een aantal verklaringen gedaan. Hij stelde dat gemeentebesturen meer verantwoordelijkheid op vlak van stedenbouw moeten nemen en hij pleitte voor een zekere billijkheid. Vraag is wat dat inhoudt. U hebt de laatste weken ook verklaringen afgelegd over BPA's en dergelijke. Dit kan bij de burger de indruk wekken dat een gemeente zelf heel veel kan beslissen.

Mijn concrete vraag is of een hondenschool kan worden uitgebaat in agrarisch gebied wanneer gebruik wordt gemaakt van reeds bestaande en vergunde gebouwen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Deze vraag is in het verleden al gesteld. Er is een onderscheid tussen hondenspensions, -clubs en -scholen. Een hondenschool kan in agrarisch gebied, met dien verstande dat er geen vaste constructies mogen worden opgericht. Als er in agrarisch gebied al vergunde constructies bestaan, moet geval per geval worden onderzocht of er een hondenschool kan worden gevestigd. Ik kan u dus geen zwart-wit antwoord geven. Er moet steeds een afweging worden gemaakt. Het is in elk geval niet uitgesloten.

Bij voorkeur gebeuren dergelijke activiteiten in recreatie- of woongebied, en niet in landbouwgebied. Heel veel gemeenten organiseren nu al hondenscholen in zones voor openbaar nut. Laat het wel duidelijk zijn : het is niet mogelijk om in agrarisch gebied een aanvraag te doen om er infrastructuur uit te bouwen en er een hondenschool in te installeren.

De voorzitter : Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : U zegt dat geval per geval moet worden onderzocht. Moet er

Vanderpoorten

dan een bestemmingswijziging worden aangevraagd ?

Minister Steve Stevaert : Ik wil het erg concreet houden. Stel dat er in een gemeente een verlaten terrein is dat als agrarisch gebied is ingekleurd, dan kan er een hondenschool worden ingericht wanneer dat ruimtelijk verantwoord is.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Het moet dus via een gewone procedure via de gemeente ?

Minister Steve Stevaert : Dat klopt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Francis Vermeiren tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de voorgenomen inplanting van een HST-terminus op het vormingsstation van Schaarbeek en de mogelijke gevolgen inzake ruimtelijke ordening voor Vlaams-Brabant

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vermeiren tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de voorgenomen inplanting van een HST-terminus op het vormingsstation van Schaarbeek en de mogelijke gevolgen inzake ruimtelijke ordening voor Vlaams-Brabant.

De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben waarschijnlijk verantwoordelijk voor een misverstand tijdens de vorige vergadering, waarvoor ik me verontschuldig. Ondertussen hebben we op het kabinet van de minister een onderhoud gehad met de gouverneur waarbij meer klaarheid is gecreëerd.

Het is goed dat deze vraag om uitleg wordt gesteld. Midden november heeft namelijk een ontmoeting plaatsgehad tussen de Brusselse overheid en de ingenieurs van de NMBS over de voorgenomen nieuwe spoorwegterminus voor de HST op het grondgebied van de stad Brussel, belendend aan de

gemeenten Schaarbeek en Evere. Daar zou een luchthavenstation worden opgericht dat rechtstreeks in verbinding zou staan met de internationale luchthaven van Zaventem.

Op een gedeelte van het vroegere vormingsstation van Schaarbeek zou de stad Brussel overwegen een nieuwe groeipool te vestigen. De gemeente Schaarbeek is volgens de persberichten tegen het ontwerp van de NMBS en stelt een nieuwe inplanting voor, met name de geplande HST-terminus. Van daaruit zouden volgens de gemeente Schaarbeek rechtstreekse verbindingen met Keulen en Amsterdam kunnen worden verzekerd. Tegelijkertijd zouden vanuit Schaarbeek HST-verbindingen tot stand kunnen komen met de luchthaven van Amsterdam Schiphol, met London Heathrow, Parijs Roissy en Düsseldorf. De bouw van de HST-terminus in Schaarbeek en de ontwikkeling van deze nieuwe groeipool vlak naast de gekende industriezones van Vilvoorde en Machelen, zullen onvermijdelijk gevolgen hebben voor dit gedeelte van Vlaams-Brabant. Immers, volgens de persberichten – en die schijnen juist te zijn – gaat het om 80 hectare grond die nog grotendeels toebehoren aan de NMBS.

De Vlaamse overheid kan hier naar mijn gevoelen zeker niet onverschillig tegenover staan. We worden in de streek trouwens geconfronteerd met een sterk toenemende verkeersintensiteit, uiteraard met milieu-effecten. Dat het de Brusselse overheid menens is, weten we ondertussen allemaal. Dat dit ook het geval is met de NMBS mag blijken uit het feit dat tegen het jaar 2001 een BPA klaar moet zijn. Dit werd meegedeeld tijdens het onderhoud tussen de burgemeesters en de verantwoordelijken van het Brussels Gewest.

De plannen van de NMBS moeten de Vlaamse regering echter ook zorgen baren omdat deze ongetwijfeld nieuwe grondinnemingen met zich zullen brengen. Daarom zou ik willen vernemen, mijnheer de minister, of de Vlaamse regering reeds officieel kennis heeft gekregen van de plannen van de NMBS om een nieuwe HST-terminus te Schaarbeek in te planten. Is de Vlaamse regering al dan niet van oordeel dat een nieuwe groeipool op de terreinen van het vormingsstation geen aanzienlijke problemen van ruimtelijke ordening, milieu en verkeer zal stellen voor de betrokken regio waar op dit moment de fileproblematiek in zeer hoge mate woedt ? Komen voor deze plannen bepaalde aspecten van het RSV in het gedrang ?

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Ik heb een vraag die misschien niet rechtstreeks voor de minister is bestemd. Ik meen echter dat het nuttig zou zijn meer informatie te krijgen over dit project, omdat het een tamelijk grote impact kan hebben op het Vlaams Gewest. We zijn hiervan noch via de NMBS, noch via het Brussels Gewest rechtstreeks op de hoogte gebracht. Zou de NMBS dit project aan de commissie kunnen toelichten ? Zo kunnen we de situatie en de mogelijk ingrijpende gevolgen voor de mobiliteit en het ruimtegebruik – ook voor het Vlaams Gewest – vanuit de eerste hand inschatten.

De voorzitter : Deze vraag is genoteerd. We wachten even het antwoord van de minister af. Ik denk dat het een nuttige suggestie is om in deze commissie daarover uitleg te krijgen van de NMBS zelf.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Mijnheer de voorzitter, de minister weet hoe belangrijk dit dossier is voor Vlaams-Brabant en vooral voor de luchthaven van Zaventem. De streek rond Zaventem kent een economische groei. Dat heeft een heleboel gevolgen op economisch en ruimtelijk vlak en in het bijzonder op het vlak van het milieu. De suggestie die u hebt genoteerd, mijnheer de voorzitter, belangt vooral de Vlaams-Brabanders die in de streek wonen aan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij deze algemene bekommernis en antwoord dan ook graag op de vraag van de heer Vermeiren.

Mijn administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen is alleen via de besprekingen over de mobiliteitsproblematiek in het Zaventemse in kennis gesteld van de plannen van de NMBS om een nieuw HST-station Brussel Europa uit te bouwen op het vormingsstation van Schaarbeek om de capaciteitsbeperkingen in Brussel-Zuid tijdig te kunnen opvangen. Volgens TUC/Rail zou het gaan om een voorbereidende studie in uitvoering. De ruimtelijke of milieu-effecten voor de betrokken regio in Vlaams-Brabant moeten uiteraard worden onderzocht. Het ligt voor de hand dat de verkeersgenerering voor een dergelijk project aanzienlijk kan zijn, evenals de ruimtelijke ontwikkelingen die kunnen worden opgewekt. Overleg met de betrokken besturen op alle niveaus is dus noodzakelijk. Dat overleg is echter nog niet opgestart. Om op

deze ontwikkelingen te kunnen inspelen, worden de overkoepelende mobiliteitsstudie over Zaventem en de bestaande dualiteit tussen Zaventem en Schaarbeek bekeken. Het RSV blijft bepalend voor de specifieke ruimtelijke ontwikkeling van dit deel van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Met respect voor het RSV zal de complementariteit met een eventueel nieuwe HST-terminal worden beoordeeld. De implicaties zullen voor de mobiliteit aanzienlijk zijn. Dat is niet alleen voor de HST zo, maar ook voor het binnenlands treinverkeer, voor het aansluitend regionaal en stedelijk openbaar vervoer en voor het autoverkeer.

De bouw van een nieuwe HST-terminal impliceert dat de site van het vormingsstation van Schaarbeek een hoofdstation wordt van het binnenlandse IC/IR-net. Dat heeft ernstige implicaties voor het hele treinverkeer. Het Vlaamse Gewest wil een ernstig onderzoek instellen alvorens een definitief oordeel te vellen over dit project. Voor de ontsluiting van de luchthaven per spoor is de bouw van een tweede HST-terminal één van de mogelijke oplossingen. De luchthaventerminal bevindt zich immers zes kilometer verderop, in oostelijke richting. Volgens de klassieke opvatting moet vanuit de nieuwe terminal een pendeltrein naar de luchthaven vertrekken. Voor de reizigers uit het oosten en het noorden van Vlaanderen wordt het probleem dan gewoon verlegd naar Brussel-Noord : naar de nieuwe HST-terminal.

Daarnaast moet duidelijk worden gezegd dat dit slechts ten dele voor een oplossing kan zorgen. Ook andere spoorverbindingen moeten worden gerealiseerd, zoals de bocht in Nossegem en de rechtstreekse verbinding vanuit Antwerpen. Bij een recente studie, uitgevoerd in opdracht van de vroegere Regie der Luchtwezen, is met medewerking van het Vlaams Gewest onderzocht of de HST-terminal niet eveneens kan worden uitgebouwd als tweede luchthaventerminal. Dat idee lijkt op het eerste zicht niet oninteressant, maar het roept toch wat vragen op.

Deze vragen moeten eerst worden beantwoord, alvorens ik een standpunt zal innemen. Ik heb met de bevoegde Brusselse minister afgesproken dat dit project zal worden bekeken door het coördinatieteam dat de uitvoering van het principeakkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en de regeling van de samenwerking inzake mobiliteitsproblemen opvolgt. Als voor Schaarbeek wordt gekozen, lijkt het me evident dat dit project moet passen in het masterplan voor Brussel.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Ik dank de minister voor zijn uiteenzetting. Ik zou er enkel nog willen aan toevoegen dat de voorbereidende studie waar hij het over heeft, zich in een zeer vergevorderd stadium bevindt. Het is algemeen correct dat het Vlaams Parlement de luchthaven moet bekijken vanuit het gewone spoorweginet. In het verleden heeft de NMBS dikwijls beslissingen genomen, en ons achteraf voor voldongen feiten gesteld. Het is duidelijk dat we ons veel harder en veeleisender moeten opstellen dan in het verleden. Het Waalse en het Brusselse Gewest hebben altijd harde stellingen ingenomen. We stellen vast dat ze bij de NMBS altijd op meer gehoor hebben kunnen rekenen dan het Vlaamse Gewest. Ik verheug me er dus over dat ook onze minister zich nu harder zal opstellen. Dat is een must. We hebben de sleutels in handen dankzij het ruimtelijk structuurplan. We kunnen daarom van de NMBS veel meer bekomen dan vroeger.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik deel de mening van de heer Vermeiren volledig.

De voorzitter : We zullen de suggestie van de heren Tobback en Van Vaerenbergh ter harte nemen, en zo vlug mogelijk een tijdstip bepalen voor een gesprek met de NMBS.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van een waterstofpijpleiding onder Halle-Vilvoorde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Vaerenbergh tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van een waterstofpijpleiding onder Halle-Vilvoorde.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's,

verleden jaar werd in een negental gemeenten in Halle-Vilvoorde een waterstofpijpleiding aangelegd. Dat veroorzaakte heel wat commotie, onder meer in mijn gemeente Lennik. We stelden vast dat die waterstofpijpleiding naast bestaande leidingen werd aangelegd, en dat men onder wegen nieuwe wachtleidingen begon aan te leggen. In de gemeenteraad zijn daarover vragen gesteld. Het gemeentebestuur weet immers van niets. We weten bijvoorbeeld niet of daarvoor een bouwvergunning is aangevraagd. Begin december vernamen we uit de pers dat men nog een tweede waterstofpijpleiding wil aanleggen.

De leiding tussen Antwerpen en Feluy loopt door die negen gemeenten uit het arrondissement Halle-Vilvoorde, en wel naast de waterstofpijpleiding die een gevaar zou kunnen vormen. Er zou nu nog een tweede waterstofpijpleiding worden aangelegd. Dat alles brengt beroering teweeg. Verder stellen we vast dat dit alles niet in het Gewestplan is vooropgesteld. Ik zou u dus enkele vragen willen voorleggen.

Is dat alles wel conform de afspraken ? Terzake werden de nodige procedures gevolgd en adviezen ingewonnen. Op dit ogenblik is er een openbaar onderzoek aan de gang om de gewestplannen te wijzigen en de verschillende leidingen op die plaatsen in te kleuren. Is het wel nodig dat die stoffen langs die ondergrondse leidingen worden vervoerd ? Zal dit aanleiding geven tot nieuwe onteigeningen ? Men opteert er blijkbaar voor om die leidingen naast elkaar te leggen. Dit betekent dat men een breedte van 12 meter, en in de bochten zelfs meer, nodig heeft. Op deze vragen moet men toch een antwoord geven. Zal er een tweede waterstofleiding, een 'knaalbmleiding', door de gemeenten lopen ?

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, de ervaring heeft me geleerd dat het bij dergelijke dossiers heel belangrijk is de juiste informatie te geven aan de steeds alertere burgers. Dergelijke dossiers vereisen enorm veel voorafgaande informatie en overleg met de gemeentebesturen. De plaatselijke besturen hebben toch allemaal hun kanalen om de bevolking te informeren. Op die manier zou men heel wat onrust, vragen en bekommernissen voorkomen. De fase van de voorinformatie is erg belangrijk.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zal een zo volledig mogelijke informatie trachten te geven, die echter vooral technisch en dus saai zal zijn.

De gebruikelijke wettelijk voorziene procedures voor de aanleg van deze pijpleiding werden gevolgd. Het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse werd door de Vlaamse regering in herziening gesteld. Het ontwerp is voorlopig vastgesteld op 10 februari 1998 om de aanleg van de pijpleiding als werk van openbaar nut mogelijk te maken. Hierbij werd op dit gewestplan een leidingstraat ingetekend waarin de drie reeds bestaande leidingen werden opgenomen.

De federale minister van Economische Zaken heeft op 18 mei 1998 bij koninklijk besluit de leiding van openbaar nut verklaard. In het kader van deze verklaring van algemeen belang werd reeds een openbaar onderzoek gehouden. Bij ministerieel besluit van 21 april 1998 werd ook de vervoertolating voor waterstof in gasvormige toestand afgeleverd. De bouwvergunning voor de pijpleiding werd afgeleverd op 25 mei 1998, en dit in toepassing van artikel 46 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1998. Dit gebeurde nadat de voorgeschreven procedure werd gevolgd, onder meer na raadpleging van alle betrokken gemeenten en andere betrokken instanties.

De bouwvergunning wordt afgeleverd in toepassing van artikel 43 en 46 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening. Artikel 41 bepaalt dat een bouwvergunning voor werken van algemeen nut kan worden afgeleverd zodra de Vlaamse regering besluit een herziening van het gewestplan door te voeren. De pijpleiding is ondertussen volledig aangelegd en de herstelmaatregelen zijn reeds uitgevoerd.

Wat het dossier van de bouwaanvraag betreft, hebben we de adviezen van de verschillende schepen-colleges gekregen. Het college van burgemeester en schepenen van Asse hebben een gunstig advies gegeven, Halle heeft geen advies uitgebracht binnen de wettelijke termijn, het college van Merchtem heeft een gunstig advies uitgebracht, het college van Londerzeel heeft een gunstig advies uitgebracht, het college van Dilbeek heeft geen advies uitgebracht binnen de wettelijke termijn, het college van Sint-Pieters-Leeuw heeft een ongunstig advies uitgebracht, Pepingen heeft geen advies uitgebracht, Ternat heeft een gunstig advies uitgebracht en Lennik heeft een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.

De gebruikers van de pijpleiding beschikken over een waterstoffabriek in Schelle. Van daaruit vertrekt een leidingennet ter bevoorrading van industriële klanten. Het vervoer van gassen langs pijpleidingen is zeker minder belastend voor het milieu en de volksgezondheid dan het vervoer langs waterwegen, zelfs indien we enkel rekening houden met het veiligheidsrisico.

De nu aangekondigde procedure gaat over de definitieve vaststelling van het herziene gewestplan. In dat kader moet een openbaar onderzoek worden gehouden. Er wordt niet voorzien in ontelingen, wel in de ondergrondse inneming die een erfdienstbaarheid tot gevolg heeft wanneer het openbaar domein niet kan worden gevolgd. De procedure werd gevolgd in het kader van het koninklijk besluit van verklaring van openbaar nut. De bestaande en de nieuwe leidingen zijn met de best beschikbare technologie beveiligd. Er is een quasi permanente controle op het tracé zodat het gevaar voor de buurtbewoners bijna nihil is. Bovendien werd het tracé zo gekozen dat de woningen en woonzones zoveel mogelijk werden vermeden.

De voorzitter : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : De minister heeft gezegd dat het gaat om het correct invullen van de vroegere situatie. Er komt dus geen tweede waterstofleiding.

Minister Steve Stevaert : Het gaat eigenlijk om een dubbel gegeven. Ik stel voor de te beladen term 'regularisering' niet te gebruiken. Het gaat om een totaalaanpak van wat in het verleden is gebeurd en wat men nu wenst. We hebben nu bijvoorbeeld het begrip 'straat' naar voor gebracht.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Is er nu voorzien in één of in twee leidingen ?

Minister Steve Stevaert : Twee.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Twee leidingen dus.

Minister Steve Stevaert : In het totaal zijn er zelfs drie leidingen.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : En er is dan nog één wachtleiding.

Minister Steve Stevaert : Er is inderdaad nog ruimte over.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Op bepaalde plaatsen in Lennik waar er nog geen leidingen zijn, is er ook een ondertunneling waar een vierde of vijfde doorgang wordt gemaakt.

Minister Steve Stevaert : Ik zou dat niet in vier en vijf opsplitsen. Ik zou veeleer zeggen dat er een ruimte, een corridor werd gecreëerd waarbinnen transport kan worden georganiseerd. Nu zijn de zaken, ook die uit het verleden, op vergunningstechnisch vlak volledig in orde gebracht, weliswaar via een heel zware procedure.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de invoering van bedrijfsvervoerplannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de invoering van bedrijfsvervoerplannen.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met de bedrijfsvervoerplannen stevenen we af op een typisch Belgisch-Vlaamse situatie. Er liggen twee voorstellen op tafel, enerzijds het plan van minister Baldewijns en anderzijds dat van de heer Ansoms. De doelstelling van beide voorstellen is uiteraard de afbouw van het autosolisme. Beide voorstellen richten zich ook ongeveer tot dezelfde doelgroep, namelijk de openbare en privé-vestigingen.

Het enige verschil is dat minister Baldewijns zijn voorstel wil laten toepassen vanaf honderd werknemers, terwijl de heer Ansoms het zijne al vanaf vijftig werknemers wil laten ingaan. Het instrument van minister Baldewijns is de norm op de totale uitgaven voor het woon- en werkverkeer. De heer Ansoms wil daarentegen het autovolume aanpassen via CAO's. Het plan van minister Baldewijns is

een inspanningsverbintenis, terwijl dat van de heer Ansoms een resultaatsverbintenis is.

Minister Baldewijns en de heer Ansoms willen wel allebei hun voorstel verplicht invoeren. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om mee te delen dat de VLD die verplichtingen helemaal niet ziet zitten. We verkiezen daarentegen een vrijwillige basis en zouden de overheid graag zien optreden als een flankerende actor.

Mijnheer de minister, in uw beleidsbrief staat duidelijk dat u uw voorstel wat zult laten rusten en voorrang zult geven aan het federale voorstel van de heer Ansoms. Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen bent u daar nogmaals op teruggekomen. U zei heel duidelijk dat u er de voorkeur aan geeft dat het wettelijk kader voor de bedrijfsvervoerplannen op federaal niveau wordt geregeld.

Uw opstelling is in elk geval heel opvallend. U beweert dat dit een zaak is voor de federale overheid. De bedrijfsvervoerplannen zijn echter een typische mobiliteitsaangelegenheid, en bijgevolg een geregionaliseerde materie. Het initiatief van de heer Ansoms waarbij CAO's worden ingeschakeld in mobiliteitsproblemen, doorkruist dan ook de afgesproken bevoegdheidsverdeling tussen het federale niveau en de gewesten. Het is heel eigenaardig dat u een toegekende bevoegdheid wilt teruggeven aan de federale overheid, wat ook uw argumenten zijn.

Mijnheer de minister, naast de vraag die ik schriftelijk heb ingediend, zou ik graag willen weten waarom u deze specifieke Vlaamse bevoegdheid, die volledig past in het mobiliteitsdebat, overdraagt aan de federale overheid. Wat is uw motivering ? Voorziet u in een samenwerkingsakkoord of overlegdebat tussen de Vlaamse en de federale regering ? Ik ben bezorgd omdat u deze typisch Vlaamse bevoegdheid niet in eigen handen houdt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik zal antwoorden op de hervormde vraag van de heer Ramoudt. Er is inderdaad heel wat tijd verlopen. Het dossier ligt nu anders. De suggestie van de heer Ramoudt om overleg te organiseren tussen de federale en gewestelijke overheid, lijkt me goed. Ik zal ze onthouden.

Stevaert

De heer Ramoudt vroeg zich af of we een en ander moeten interpreteren als een overheveling van bevoegdheden van het Vlaamse naar het federale niveau. Maar die interpretatie klopt niet. Dat is ook niet wat mij in dit dossier interesseert. Wat mij wel interesseert, is dat we de problematiek op de meest geschikte manier aanpakken. Indien dat kan via overleg en federale wetgeving, heb ik daar geen probleem mee. We mogen de zaak dus niet in die termen formuleren. Indien het echter beter is om de zaak decretaal te regelen, moeten we dat ook doen. We moeten dus iets proberen te bereiken op het niveau waar het probleem aan de orde is. Op het federale niveau beschikt men over een aantal instrumenten die wij ontberen. Dat is een mogelijk punt van tegenstelling. We vinden het positief dat het aspect CAO daarin wordt verwerkt. Op Vlaams niveau hebben we die mogelijkheid immers niet.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijn bezorgdheid blijft bestaan. Het mobiliteitsdebat dat we in dit parlement voeren, wordt immers afhankelijk van een federale beslissing. Tenzij u zegt dat bedrijfsvervoerplannen geen deel meer uitmaken van het mobiliteitsdebat en dat u deze apart wilt bekijken. Dat kan natuurlijk ook. Maar als dit niet het geval is, vrees ik dat dit nogmaals de afhankelijkheid van het Vlaams Parlement tegenover de federale overheid benadrukt.

Minister Steve Stevaert : Dat lijkt me een enigszins verkeerde voorstelling van de feiten. Dit maakt zeker deel uit van het mobiliteitsdebat. Maar wij kunnen alleen iets doen binnen de ons toebedeelde bevoegdheden. Indien er sneller kan worden gewerkt op federaal vlak, dan mag de Vlaamse overheid terzake geen pleinvrees hebben. De federale overheid heeft tot nader order meer instrumenten op dit vlak. We kunnen dit betreuren, maar dat is wel de realiteit.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de doortocht van de N6 in Sint-Pieters-Leeuw

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Verwimp tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de doortocht van de N6 in Sint-Pieters-Leeuw.

Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de N6 of Bergensesteenweg is een van die gewestwegen die van Brussel naar het achterland leiden en dus automatisch door Vlaams-Brabant lopen. Deze wegen zijn over het algemeen druk, overgebruikt en zeer vaak onveilig.

De problematiek van deze Bergensesteenweg is bijzonder complex, wat betekent dat eenvoudige oplossingen niet voorhanden zijn. Toch kan er heel wat gebeuren om de aanpak van de mobiliteitsproblemen, de veiligheid van alle gebruikers en de rust van de omwonenden te verzoenen.

Over de onlangs begonnen herinrichting van de Bergensesteenweg werd bijzonder weinig overleg gepleegd tussen de diverse betrokken partijen : de lokale weggebruikers – automobilisten, fietsers, wandelaars -, de passanten van of naar Brussel, de politie, de rijkswacht, de middenstand en de KMO's, de gemeente, het Vlaams Gewest, de diverse administraties, de mensen die aan deze steenweg wonen en de winkelbezoekers. Begin oktober 1998 heeft de Wegendienst van het Vlaams Gewest een proefopstelling 'wegmarkeringen' aangebracht, die nergens werd aangekondigd. Het gevolg was dat de toestand er niet veiliger op werd. De gebruikers van de steenweg werden er visueel niet van op de hoogte gebracht dat de verkeersstoestand was gewijzigd. Daardoor ontstond verwarring en zelfs toenemende onveiligheid.

De gemeente zelf beseftte ook het gevaar van de situatie en voerde een verkeersstudie uit. Nu blijkt dat noch met deze verkeersstudie, noch met de vroeger door een lokaal actiecomité geformuleerde aanbevelingen rekening werd gehouden. Steenwegen vormen in Vlaanderen een bijzondere problematiek. De oplossing voor een veilige doortocht situeert zich in het kader van de mobiliteitsconvenants die sinds enkele jaren tussen gewest en gemeenten werden afgesloten. Wegmarkeringen zoals die op de N6 kunnen slechts een onderdeel zijn van een algemene aanpak van de veiligheidsproblematiek van de doortocht. Ik neem aan dat de minister het hiermee eens is. Door alleen maar nieuwe wegmarkeringen aan te brengen, ontstaan

Verwimp-Sillis

slechts fragmentarische oplossingen, die dan weer kunnen zorgen voor nieuwe problemen.

We vermoeden dus dat deze ingreep past in een ruimer plan van het Vlaams Gewest met het oog op die algemene aanpak. Volgens ons moeten de gemeenten – zowel het college als de eigen ambtenaren – maximaal kunnen zoeken naar oplossingen. We zijn het ermee eens dat de aanpak van steenwegen voer is voor specialisten. Toch hebben ook een lager bestuursniveau en de bewoners een aantal ideeën terzake gelanceerd. Men gaat er ter plaatse van uit dat hiermee totaal geen rekening werd gehouden. Daarom wil ik ze toch nog even op een rijtje zetten. Ze zijn trouwens niet uniek voor de N6 : ook voor de N8, de N9 en andere dergelijke wegen worden ze voorgesteld.

De bewoners en de gebruikers moeten intensief worden betrokken bij het zoeken naar oplossingen. Wat Sint-Pieters-Leeuw betreft, stelt men voor het doorgaand verkeer bij voorkeur langs de Ring te leiden, en niet via deze gemeente. Men stelt voor de huidige vier rijstroken – in sommige gevallen zijn er zelfs vijf, met een afslagstrook – terug te brengen tot twee rijstroken met een middenberm. Een bijkomende concentratie van diensten moet worden vermeden : er zouden dus geen nieuwe handelszaken of KMO's mogen komen. Tevens stelt men voor dat de auto's op een redelijke afstand van de woningen zouden rijden. Nu komen mensen die hun woning verlaten, op een zeer smal trottoir terecht. Auto's kunnen zelfs niet veilig de garage uitrijden.

Een duidelijke wegsignalisatie is noodzakelijk, net als een aangepaste verlichting en een snelheidsbeperking met controle. Ook de aanpak van de zijwegen van de steenweg is belangrijk. Volgens ons verdienen de plaatselijke handelaars en inwoners de prioriteit voor een minimaal aantal parkeerplaatsen langs de steenweg. We zijn eveneens voorstander van de creatie van veilige oversteekplaatsen in een doortocht voor voetgangers en fietsers. Indien dit niet kan, dan zou men ten minste moeten voorzien in alternatieve en veilige schoolwegroutes voor scholieren die te voet of met de fiets naar school gaan. De aangebrachte wegmarkeringen verminderen de veiligheid van de steenweg.

Mijnheer de minister, op welke manier worden gebruikers van gewestwegen verwittigd bij een wijziging van de verkeersstoestand ? Waarom is dit niet gebeurd voor de wegmarkeringen op de N6 ?

Welke zijn de volgende stappen die de diensten voorzien om de doortocht veilig te maken voor alle weggebruikers ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Verwimp, het aanbrengen van wegmarkeringen langs gewestwegen behoort tot de taken van de afdeling Verkeerskunde van de administratie Wegen en Verkeer. In dit specifieke geval werd op vraag van de gemeente de doortocht langs de N6 Brussel-Bergen opnieuw bekeken. Dit gebeurde omdat verschillende bedrijven en instellingen moeilijkheden hadden om hun bedrijf veilig in en uit te rijden. Deze vraag werd besproken op de vergadering van de provinciale commissie voor verkeersveiligheid waarvan ook De Lijn, de rijkswacht en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid deel uitmaken. Deze commissie keurde het nieuwe markeringsconcept goed met dien verstande dat voor elke richting één rijstrook behouden zou blijven en dat de mogelijkheid zou bestaan om in de middenzone links af te slaan.

Dit voorstel werd door middel van een plan voorgelegd aan de gemeente Sint-Pieters-Leeuw en die ging akkoord met de uitvoering ervan. De afdeling Wegen Vlaams-Brabant van de administratie Wegen en Verkeer bracht derhalve een drietal maanden geleden de wegmarkeringen aan. Informatie aan de inwoners van de gemeenten en weggebruikers wordt nooit gegeven bij een aanpassing van de wegmarkeringen. Dit gebeurt wel bij wegenwerken en projecten 'leefbare doortochten'.

De huidige markeringen zullen door de gemeente Sint-Pieters-Leeuw, de rijkswacht, de politie en de afdeling Wegen Vlaams-Brabant van de administratie Wegen en Verkeer na verloop van een jaar worden geëvalueerd. Indien de evaluatie positief is, worden de markeringen uiteraard behouden. De algemene herinrichting van de doortocht is op basis van de resultaten van de objectieve behoefteanalyse nog niet opgenomen in het meerjarenprogramma 1999-2001.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, maar ik vind het toch eigenaardig dat mensen die sinds jaar en dag een weg met een bepaalde inrichting gebruiken, nooit worden geïnformeerd over een verandering aan die weg. Het lijkt me logisch dat dit verwarring schept en onveilige toestanden

Verwimp-Sillis

creëert. Ik snap niet waarom de mensen niet door middel van verkeersborden worden gewaarschuwd als hun steenweg opnieuw wordt ingericht.

Ik heb in de krant gelezen dat de burgemeester van de bewuste gemeente stelde dat de gemeente niet werd betrokken. Ik heb contact opgenomen met de afdeling Wegen van Vlaams-Brabant. Daar heeft men me het tegendeel verteld. Ik neem aan dat het gemeentebestuur wel werd verwittigd, maar ik zou graag vernemen op welke manier het Vlaams Gewest ook de bevolking, de bewoners en gebruikers van de steenweg, betreft bij dergelijke ingrepen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Verwimp, ik begrijp uw vraag. Volgens de inlichtingen die ik heb gekregen werd de gemeente wel betrokken. Het siert u dat u uw bronnen controleert.

We vinden het echter geen goede zaak de inwoners bij een dergelijke verandering te betrekken. Dit is immers niet de taak van de Vlaamse overheid. In de geest van het pact met de steden en gemeenten, laten we dit over aan de stad of gemeente. Bovendien is er in dit geval geen sprake van een doortocht, maar van wegmarkeringen. We dienen duidelijke afspraken te maken met de vertegenwoordigers van de lokale bevolking, maar het zou niet getuigen van een goede ordening in Vlaanderen als het Vlaams Gewest zich hiervoor rechtstreeks tot de bevolking zou richten. Ik blijf ervoor pleiten dat de vertegenwoordigers van de lokale democratie de kans moeten krijgen om hun verantwoordelijkheid te nemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.24 uur.*
