



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 19 OKTOBER 1994

Interpellatie van de heer J. Ulburghs tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de bouw- en onteigeningsprocedures voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding in Limburg Met redenen omklede motie

VOORZITTER : de heer J. De Serranno, eerste ondervoorzitter

— *De interpellatie wordt gehouden om 14.15 uur*

Interpellatie van de heer J. Ulburghs tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de bouw- en onteigeningsprocedures voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding in Limburg

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Ulburghs tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de bouw- en onteigeningsprocedures voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding in Limburg.

De heer Ulburghs heeft het woord.

De heer J. Ulburghs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, gezien de lange periode dat het dossier van A24 reeds op tafel ligt, kent bijna iedereen de geschiedenis.

De A24 had oorspronkelijk, zoals in 1972 beslist, een verbinding moeten vormen tussen Eindhoven en Hoi voor het lange afstandsverkeer. In de Limburgse geschiedenis is het protest tegen de autoweg A24, een voorbeeld van het verzet van een volk tegen een politieke overheid die, onder invloed van belangen-

groepen, tegen wil en dank een ongebreideld wegennet wil opdringen. Het was de eerste belangrijke, ecologische strijd in dit land. Op dat ogenblik ontstond de ecologische bewustwording. Twintig jaar later, nu alle partijen zeggen dat het ecologisch erfgoed belangrijk is, wil men dit anachronisme er toch nog doordruwen.

Onder druk van wegenbouw en de betonindustrie werden de werken aangevat in 1975 op de plaats waar het minst weerstand werd geboden : een dun bevolkte streek in het noorden van Limburg, aan de grens met Nederland, met uitgestrekte natuurgebieden.

In oktober 1977 werd door protest van de bevolking, en na overvloedig wetenschappelijk onderzoek, het traject slechts afgewerkt tot de grens Overpelt-Hechtel-Eksel, waar men een directe aansluiting op de bestaande weg kon realiseren. Onder het beleid van minister Sauwens werd de voltooiing van de rest van het traject in de koelkast gestopt.

Nu minister Kelchtermans het roer op het ministerie van Openbare Werken heeft overgenomen, wil men het omstreden traject opnieuw, en met grote spoed, aanleggen. We moeten hierbij tot onze spijt vaststellen dat men er zelfs niet voor terugdeinst om enkele zeer duidelijke wetten te overtreden.

Ten eerste moeten we vaststellen dat de bouwvergunning voor de wegniswerken van het gedeelte Overpelt-Hechtel-Eksel, afgeleverd op 30 juni 1987, eigenlijk verlopen is. Zo'n vergunning vervalt immers na één jaar - behoudens ten hoogste een eenmalige verlenging van één jaar - indien de werken niet werden aangevangen. Bovendien is het niet voldoende dat de werken werden aangevangen ; de werken moeten ook gestaag worden uitgevoerd. Dit is hier niet het geval. Indien een uitdrukkelijke of impliciete beslissing wordt genomen om met de uitvoering van de werken niet voort te gaan, dan moet, bij hervatting van het voornemen, ook een nieuwe vergunning worden verkregen. In de wet wordt verondersteld dat de reële aanvang ook de wil impliceert om de bouw af te werken, en dat dit voldoende garanties inhoudt zodat geen bouwwerken - men spreekt vaak van kunstwerken in de natuur - onafgewerkt zullen blijven staan.

Een tweede belangrijk aspect is dat daarbij werd vastgesteld dat op de bouwerven geen mededeling bevestigd is die te kennen geeft dat een bouwvergunning werd afgeleverd. Nochtans is artikel 54 van de wet op de stedenbouw van 29 maart 1962 zeer duidelijk. Volgens het antwoord van de minister op mijn vraag van 15 juni 1994 werd daarvoor de bouwvergunning van 30 juni 1987 afgeleverd. Waarom werd dan de normale

Ulburghs

procedure van aanplakking niet gevolgd ?

Dat is toch wel merkwaardig.

Ik kom terug op mijn opmerking over het illegaal karakter van de werken. Mag ik de minister vragen welk artikel in de wet hem in staat stelt met een bouwvergunning die vijfjaar geleden is vervallen, de werken toch te laten doorgaan ?

Een ander duidelijk probleem is het nog steeds niet conform verklaard zijn van het MER voor de omleiding rond Hechtel-Eksel. In een artikel in het Belang van Limburg van 26 juni 1992 - ik heb het hier bij mij - verklaarde de minister dat hij wachtte op het speciale MER. Dit is toch wel merkwaardig en belangrijk. De minister zegt dat hij verder zal gaan dan zijn collega, minister Sauwens, die een summier MER naar voren heeft gebracht. Hij zal echter een speciaal MER brengen. De minister zegt letterlijk en ik citeer : "De eerste wegen-MER in Vlaanderen, die veel verder gaat en aan meer vereisten moet voldoen dan de milieuknelpunten-analyse van mijn voorganger Johan Sauwens". Dat is toch straffe taal. Was dit niet in het Belang van Limburg verschenen, dan zou men eraan twijfelen.

Nu, meer dan twee jaar later, is dit MER nog steeds niet conform verklaard. Waar zit het probleem ? Vindt de minister dat hij dan het recht heeft om een bouwvergunning te verlenen en de werken te laten starten indien het wetenschappelijk onderzoek, dat eraan vooraf moet gaan, niet conform werd verklaard ?

Er ontbreekt trouwens nog een conform verklaard MER. Het is hier dus werkelijk een waterval van milieu- en andere overtredingen.

Als we er vanuit mogen gaan dat de Nederlandse overheid correct is ingelicht, aan de hand van een startnota A69, dan heeft de Noord-Zuidverbinding de definitie van een autoweg

of een internationale verbinding tussen Nederland en Hasselt. Nochtans is het weggedeelte tussen Hasselt en Zonhoven niet uitgerust voor autowegen met een internationaal karakter, zoals bepaald door de Europese Unie. Autowegen met een internationaal karakter moeten beantwoorden aan de definities van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Elke ingrijpende wijziging is hierdoor MER-plichtig.

Wij mogen zeggen dat de brug B11-bis Eksel een ingrijpende wijziging is en een uitbreiding van een vroeger vergunde weg : niet alleen wordt de stationsstraat omgelegd, maar tevens vormt dit een aansluitingscomplex op de Noord-Zuidverbinding, wat zeker MER-plichtig is. We hebben echter tot nu toe nog geen MER over deze ingreep zien verschijnen en toch zijn de werken al bezig.

Trouwens, indien voor deze brug geen MER nodig is, waarom heeft de minister dan een MER over het traject Eksel laten uitvoeren ? Mijnheer de minister, is dit niet illegaal ? Wat denkt u daaraan te doen ? Indien de minister deze weg als een gewone verbindingsweg beschouwt - uiteraard niet MER-plichtig - en aldus behandelt, is er een misverstand met de Nederlandse overheid. Zal de minister dit dan rechtzetten ?

In het eerder aangehaalde artikel van het Belang van Limburg wordt ook melding gemaakt van de "Staart van Zonhoven". Dit is mysterieus. Dit bouwproject zou de autosnelweg E314 verbinden met de N74. Nochtans zijn er voor deze aansluiting op het gewestplan geen voorzieningen voorgesteld. Op dit plan kunt u dit duidelijk merken. (De heer Ulburghs toont een plan)

Zult u het plan dat voorziet in een lusvormige aansluiting op de autosnelweg en een viaductcomplex op twee rijstroken ook doorzetten ? Hoe wilt u de herinrichting van Houthalen aanpakken, ermee rekening houdend dat zowel de omlei-

dingweg als de bestaande weg tot twee rijstroken worden beperkt ? Verkeerstechnisch bekeken is er dan minder ruimte dan momenteel op de bestaande weg het geval is. Dat is toch onwaarschijnlijk : terwijl het verkeer gemakkelijker zou moeten verlopen, gaat het juist moeilijker. Mensen die bijvoorbeeld van Lommel komen, moeten tot Overpelt rijden om de A24 te nemen en dan maken ze vóór ze op de E314 geraken nog een grote omweg, om uiteindelijk echt in de knoei te zitten, want vlak vóór Hasselt staan nu al enorme files. Het is echt zonde van het goeie geld van de belastingbetaler dat we veel nuttiger zouden kunnen besteden aan de aanpassing van het bestaande wegennet en eventuele alternatieven.

De onteigening van de percelen verloopt evenmin volgens de regels van het spel. Ik spreek in dit geval niet alleen uit naam van de eigenaars maar ook als eigenaar zelf. De rechter van de rechtbank van eerste aanleg heeft, met het oog op de onteigening van enkele percelen die eigendom zijn van verscheidene personen en op verzoek van de administratie voor Bruggen en Wegen een sekwester aangesteld die de belangen van die eigenaars moet behartigen. Zij hebben daar evenwel niet om gevraagd, integendeel, ze willen liever zelf voor hun vertegenwoordiging zorgen. Zo schrijft de wet het trouwens voor. Is hier overigens ook geen sprake van belangenvermenging ? U bent toch ook bevoegd voor Bruggen en Wegen. Deze zaak neigt sterk naar beïnvloeding van het gerecht : de rechter benoemt een sekwester, die vervolgens ook nog betrokken partij blijkt te zijn.

Het bedoelde advocatenbureau Geyskens, Vandeurzen, Van de Graezen en Koolmans - u welbekend - klopt bij ons aan met de mededeling dat hen werd verzocht onze belangen te verdedigen. Een sekwester kan vooreerst pas worden aangesteld wanneer de belanghebbenden -de minister van Justitie bevestigt dit-

Ulburghs

daar zelf om vragen, wat hier duidelijk niet het geval is. U overtreedt dus de wet en u zowel als de rechter van Eerste Aanleg, hebben hoegenaamd niet het recht zonder inspraak van de medeëigenaars daarover te beslissen. Bovendien zal deze specifieke sekwester niet eens onze belangen verdedigen, wat toch wel de bedoeling is. Zonder vooraf zelfs maar contact te hebben opgenomen met de medeëigenaars laat de sekwester in dit geval niet alleen toe dat de overheid de percelen inpalmt, maar wil hij de medeëigenaars tevens laten opdraaien voor de hoog oplopende gerechtskosten die onder meer het gevolg zijn van zijn aanstelling. Ongelooflijk maar waar : wij moeten voor die meerkost over de brug komen.

Een dergelijk verloop ontnemt de betrokken burgers, de medeëigenaars dus, hun recht op eigen verdediging en druist in tegen alle fundamentele principes van rechtvaardigheid en spreekrecht. Het snoert de onteigenden de mond en neemt hen elk verweer uit handen.

De overheid heeft met het oneigenlijk gebruik van de functie van de sekwester een handig instrument gevonden om onteigeningsprocedures drastisch in te korten. Dit manoeuvre staat evenwel loodrecht op een degelijk en wettelijk beleid inzake het eigendomsrecht. Overweegt u de onteigeningsprocedure stop te zetten via de onteigeningscommissie nu de heer Wathelet, federaal minister van Justitie, heeft toegegeven dat hier van een oneigenlijk gebruik van de sekwesterfunctie sprake is ?

Er rijzen vervolgens ook heel wat vragen bij de globale werkwijze die de overheid volgt voor de uitvoering van grote werken : aanstelling van een sekwester, onteigeningen "bij hoogdringendheid", fasering van het werk en globale plannen die niet ter inzage worden gelegd voor de bevolking, er worden veelomvattende en nietszeggende bouwvergunningen af-

geleverd die dan als klap op de vuurpijl niet eens aan de voorgeschreven studies zijn onderworpen ; dat alles terwijl de gronden nog niet eens eigendom van de overheid zijn. We dringen er daarom op aan dat u voor zichzelf de nodige conclusies trekt en het Noord-Zuid project stillegt tot alles via de wettelijke procedure is verlopen. Ik zal in de Vlaamse Raad in dit verband een met redenen omklede motie indienen en daarover laten stemmen.

De voorzitter : De heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil nog even een algemene opmerking kwijt. Naar aanleiding van een interpellatie inzake afwerkingsprojecten enkele maanden geleden, keurde de Vlaamse Raad een motie goed waarbij een aantal voorwaarden werden vastgelegd. Er moet inderdaad een MER worden opgesteld en er dient vooraf een maatschappelijke evaluatie, samen met een soort mobiliteitsrapport te worden gemaakt. De laatste twee mochten eventueel in het MER verweven zitten.

Hoewel ik het MER met betrekking tot Limburg niet ken, ben ik ervan overtuigd dat het dateert van vóór de motie werd goedgekeurd. Elementen inzake mobiliteit zullen we er dus niet in terugvinden. Het lijkt me dan ook belangrijk dat we -tenminste als we willen dat men het Vlaams Parlement ernstig neemt - de maatschappelijke draagkracht van heel wat van die zogenaamde afwerkingsprojecten toch eens onder de loep nemen. Wat we toen hebben goedgekeurd, was tenslotte toch een motie en een aanbeveling waaraan we moeten tegemoetkomen. Dat geldt vanzelfsprekend niet alleen voor dit geval; ook inzake de begroting kunnen gelijkaardige bemerkingen worden opgeworpen. De afwerkingsprojecten komen als paddestoelen uit de grond en het wordt alsmäär onduidelijker of het nu werkelijk om "afwerking" van een weg of

doodgewoon om een nieuwe weg gaat. Dat was ook de reden waarom men ermee heeft ingestemd voor elk afwerkingsproject ook de maatschappelijke effecten te onderzoeken. Terzelfder tijd houdt men evenmin rekening met de mobiliteitseffecten van het al dan niet aanleggen van een weg. De A24 is de enige weg waarvoor een MER bestaat en die werken werden stopgezet. Andere afwerkingsprojecten waarvoor mensen werden onteigend en waartoe de nodige kredieten werden ingeschreven, kunnen evenwel ongestoord blijven lopen zonder dat aan de vermelde basisvoorwaarden is voldaan. Daar wil ik uw aandacht op vestigen en ik hoop dat de Vlaamse regering ten minste oog zal hebben voor wat de Vlaamse Raad met een zeer grote meerderheid ter zake heeft beslist. Ik ben het volkomen met de heer Ulburghs eens dat aan alle voorwaarden moet zijn voldaan vóór een project kan worden uitgevoerd. Als de informatie van de heer Ulburghs bovendien klopt, dan kan het bewuste MER niet als aanvaardbaar worden beschouwd. Bouwvergunningen voor overheidsbouwwerken gelden trouwens slechts één jaar en kunnen niet worden verlengd -wat wel het geval is wanneer het privé-persoon betreft. Na één jaar moet men dus telkens opnieuw een nieuwe bouwvergunning aanvragen, behoudens er al aanzienlijke werkzaamheden zijn gestart.

De voorzitter : De heer Barbé heeft het woord.

De heer L. Barbé : Mijnheer de voorzitter, we hebben in de Vlaamse Raad al verscheidene keren gediscussieerd over het afwerken van begonnen projecten en het aanleggen van nieuwe wegen. Als ik zie wat er op het terrein gaande is, dan stel ik vast dat wij gelijk hadden toen we opmerkten dat dit window dressing was. Men zei dat er een trendbreuk kwam en dat er in het nieuwe beleid geen nieuwe wegen meer zouden worden aangelegd in Vlaanderen. Er zouden alleen nog enkele projecten

Barbé

worden afgewerkt. Dit lijkt wel een discussie over het geslacht der engelen. Wat is nu juist een nieuwe weg en wat is een begonnen project ? Ik stel vast dat er nog steeds geen concreet beleidskader is om af te wegen of een weg wel echt noodzakelijk is vanuit verkeerstechnisch oogpunt, rekening houdend met zowel de mobiliteit als het milieu. Met de N41 en de N42 vinden we daar ook in het zuiden van Oost-Vlaanderen voorbeelden van.

Specifiek in verband met dit dossier heb ik een aantal vragen bij het verzoek van het Vlaamse Gewest om de sekwestertechniek te gebruiken. Is dit een echte beleidslijn van de Vlaamse regering ? Zal de Vlaamse regering steeds als er zich problemen voordoen bij onteigeningen naar de rechtbank stappen met vraag om een sekweste aan te stellen ? In dat geval is het einde immers zoek. Minister Wathelet zei reeds dat dit een oneigenlijk gebruik van de sekweste inhoudt. Ook juristen zijn het daar mee eens. Als men deze techniek blijft gebruiken, moet men voortdurend procedures inspannen en advocaten betalen. Men maakt het zichzelf dus eigenlijk moeilijk door juridische procedures te voeren in zaken die evident zouden moeten zijn. Mijnheer de minister, is de techniek om een sekweste in te voeren een nieuwe beleidslijn van de Vlaamse regering ?

De voorzitter : De heer Caubergs heeft het woord.

De heer J. Caubergs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als we de interpellanten horen, dan komen we tot de conclusie dat de planning van de werken aan de A24 en de werken zelf nogal ongeordend verlopen. Onlangs hadden we in Hechtel te maken met het geval van de brug die werd verplaatst omdat er nog een woning stond die onwettig werd bewoond. Men brak de woning niet af zoals voorzien, men verlegde de brug. En-

kele weken later vertrokken de bewoners toch uit de woning en de brug ligt nu op een andere plaats. Ik heb de minister daar vragen over gesteld en hij heeft mij antwoord gegeven. Uit de uiteenzettingen van de interpellanten blijkt dat men onvoldoende heeft aangetoond of de A24 wel nodig is. Ik zeg niet dat deze weg overbodig is want ik wil daarover momenteel geen standpunt innemen. Toch stel ik vast dat wij geen goed zicht hebben op de aansluitingen in Houthalen en Zonhoven. Mijnheer de minister, het is noodzakelijk dat u ons op dat vlak duidelijkheid verschaft.

De voorzitter : De heer Vautmans heeft het woord.

De heer V. Vautmans : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat hier heel weinig over de grond van de zaak wordt gezegd. De kern van de zaak is de vraag of het nodig is om zeer snel een Noord-Zuidverbinding tot stand te brengen in Limburg met het oog op de economische situatie, de tewerkstelling en de leefbaarheid van de dorpskernen. De VLD stond en staat nog steeds achter een snelle realisatie van de Noord-Zuidverbinding. Ik zal mij niet bemoeien met de procedurele aspecten, dat laat ik over aan de minister.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, het verhaal van de Noord-Zuidverbinding is ouder dan het politieke leven van vele leden van de Raad. Zoals de heer Vautmans al zei, heeft men minder gesproken over de grond van de zaak dan over de manier waarop de overheid getracht heeft de beslissing uit te voeren. Collega Ulburghs, ik zal onmiddellijk ingaan op uw vragen. De Noord-Zuidverbinding wordt uitgevoerd als autoweg. Men houdt er echter wel rekening mee dat de verbinding in de toekomst een autosnelweg wordt. Het verschil tussen een autoweg en een autosnelweg is in juridische termen niet groot. Ook op

het vlak van de signalisatie bestaat er niet veel verschil. Autowegen bestaan in verschillende van onze buurlanden, bijvoorbeeld in Nederland. Ze werden opgenomen in artikel 24.4 van de Conventie van Wenen van 1968. "Worden gelijkgesteld met autosnelwegen, de wegen voorbehouden aan het voertuigenverkeer dusdanig reglementair aangeduid en welke de langs deze weg liggende eigendommen niet aandoen. Hun doel is de constructie van nieuwe autosnelwegen om economische redenen in twee stadia te ondernemen. Bij de aanvang wordt een enkele rijbaan met verkeer in beide richtingen aangelegd. De bouw van de tweede rijbaan wordt voor het opvangen van budgettaire besparingen naar een latere datum verschoven". Volgens deze definitie worden autowegen en autosnelwegen dus op voet van gelijkheid geplaatst.

Voor het gedeelte op het grondgebied van de gemeenten Hechtel-Eksel werd een bouwvergunning afgeleverd. Deze bouwvergunning blijft rechtsgeldig omdat de werken werden aangevat en er een belangrijk gedeelte van de werken werd uitgevoerd. Mijn voorganger heeft een milieuknelpuntenanalyse gemaakt. Door ons werd de opdracht gegeven om een milieu-effectenrapport op te stellen in twee delen. Het eerste gedeelte gaat over het in de bouwvergunning voorziene traject, het tweede gedeelte gaat over het traject tussen Houthalen en Helchteren. Voor dit tweede gedeelte is er principieel een beslissing tot aanleg genomen. Het tracé moet echter nog worden vastgelegd en de bouwvergunning moet nog worden afgeleverd. Het milieu-effectenrapport werd ook voor het eerste gedeelte uitgevoerd, hoewel dit wettelijk gezien niet nodig was omdat er al een bouwvergunning was. Het eerste deel vormde een bron van informatie waarop men kon steunen voor een aantal bijstellingen van het project. Het tweede deel van het milieu-effectenrapport is zo goed als klaar, er moeten enkel nog een paar redac-

Kelchtermans

tionele aanpassingen gebeuren. Wij hebben steeds gesteld dat de conformiteitsverklaring dan zal worden afgeleverd voor beide gedeelten. Vermits het eerste deel van het milieu-effectenrapport eerder informatief van aard was, hebben wij het kunnen gebruiken om bijsturingen uit te voeren waar dat mogelijk was. Wat het tweede gedeelte betreft zal men zich voor de keuze van het tracé en het bouwdoosje richten naar een aantal aanbevelingen die in het milieu-effectenrapport naar voren zijn gekomen.

U stelde ook een vraag over de brug in de Stationsstraat. Vooral uit veiligheidsoverwegingen is de gelijkgrondse kruising daar een brug geworden. Uit veiligheidsoverwegingen werd ook afgezien van de op- en afritten. Ik heb immers een aantal hoorzittingen bijgewoond - de laatste is mij levendig bijgebleven - met een sterke contestatie tegen de op- en afritten.

Het is correct dat de aanleg van op- en afritten in vraag kon worden gesteld omdat zij niet zozeer de verkeersleefbaarheid bevorderen maar veeleer het verkeer aantrekken. Daarom heeft mijn administratie beslist de aanleg van de op- en afritten te schrappen. De overbrugging werd behouden omdat zij de bereikbaarheid van de woningen aan de overzijde van de dorpskern waarborgt. Ik geef wel toe dat de overbrugging meer open ruimte opsloopt. De bouwvergunning voor de brug B11 op dezelfde weg is aanwezig op de bouwkeet. Ik ga ervan uit dat het gemeentebestuur — zoals voor elke bouwvergunning — eveneens op de hoogte is.

Het tracé van het tweede deel van de autosnelweg werd nog niet vastgelegd. De resultaten van het MER bevatten belangrijke aanwijzingen over de aansluiting op de E314 zowel inzake de locatie als inzake de uitvoering. De ontwerpers van het tracé hebben bij de uitwerking ervan reeds

rekening gehouden met de aanwijzingen van het MER.

De verkeerscirculatie regelt dat het zwaar vervoer de autoweg zal gebruiken terwijl het plaatselijk verkeer de bestaande tracés gebruikt. De plaatselijke Remo-groep werd bij het uitwerken van het tracé betrokken. De Remo-groep heeft voorgesteld het tracé te verschuiven zodat de hinder voor bepaalde buurten zou verminderen. Het MER steunt de visie van de werkgroep en stelt een wijziging van het tracé voor. Eind november zal mijn departement een voorstel van tracé dat gebaseerd is op de conform verklaarde resultaten van het MER, aan de Vlaamse regering voorleggen.

Mijnheer de voorzitter, heel wat sprekers zijn misnoegd over de manier waarop de rechterlijke macht de sekwester heeft aangesteld. Mutatis mutandis moeten zij ook misnoegd zijn over het gebruik van oneigenlijke praktijken door de betrokkenen, met het doel de onteigeningsprocedure te bemoeilijken. De betrokkenen maken gebruik van de wettelijk toegelaten middelen van verweer; het Vlaamse Gewest heeft niet anders gedaan. Het departement van Openbare werken heeft zijn verweer opgebouwd voor de rechterlijke macht. De rechter, niet de minister, heeft een oordeel geveld. Mocht de federale minister van Justitie de handelwijze van de rechter afkeuren, dan moet hij de rechterlijke macht hierover ondervragen. Ik herhaal dat de rechter geoordeeld heeft een sekwester aan te stellen. Het behoort niet aan de minister van Openbare Werken om uit te maken wie van beiden gelijk heeft. Er bestaat geen reden om de thans aan de gang zijnde onteigeningsprocedure stil te leggen.

Collega De Mol, dit tracé is een afwerkingsproject. Het MER heeft, zoals afgesproken, rekening gehouden met de mobiliteitsproblematiek.

Mijnheer de voorzitter, de collega's van Agalev en de heer De Mol spre-

ken voortdurend over de maatschappelijke relevantie van dit project. Ik vraag mij af welke parameters men moet hanteren om de maatschappelijke relevantie van een project te definiëren. Ik wens wel te verwijzen naar de uitvoerige debatten ter zake van de Limburgse provincieraad die omwille van de interne verdeeldheid over het dossier geen standpunt heeft ingenomen. Ik beklemtoon echter dat een meerderheid van de provincieraad zich akkoord heeft verklaard met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Met andere woorden, is de positieve houding van een uitgesproken meerderheid van de vertegenwoordiging van het volk in de provincieraad een bewijs van maatschappelijke relevantie? Het antwoord op deze retorische vraag laat ik over aan de leden van deze commissie. De gemeenteraden van Houthalen-Helchteren en Hechtel-Eksel hebben zich voor de aanleg uitgesproken. De resultaten van de recente gemeenteraadsverkiezingen bewijzen dat zij voor hun keuze niet werden afgestraft. Integendeel, in Hechtel-Eksel werd de uittrekkende coalitie zelfs beloond. Men mag veronderstellen dat de plaatselijke bevolking over voldoende gezond verstand beschikt om te oordelen of een project maatschappelijk relevant is of niet. Ik herhaal mijn retorische vraag of men kan spreken van maatschappelijke relevantie als bepaalde sociale organisaties en politieke partijen als de SP en de VLD zich voor de aanleg van het tracé uitspreken. Ik kan niet oordelen over de eensgezindheid over dit dossier binnen de VLD vermits een van de drijvende krachten van het verzet tegen de A24 thans een eminent lid van de VLD is.

Collega Vautmans, u hebt verklaard voorstander te zijn van de aanleg van de A24. Spreekt u in eigen naam of namens uw fractie?

De heer V. Vautmans : Mijnheer de voorzitter, ik heb het standpunt van mijn fractie toegelicht.

Minister T. Kelchtermans : Dit betekent dat de vermelde persoon zijn standpunt heeft herzien.

De heer V. Vautmans : Dat is zijn recht.

Minister T. Kelchtermans : Inderdaad.

De heer J. Ulburghs : Het heeft hem geen windeieren gelegd.

Minister T. Kelchtermans : De moraal van het verhaal is misschien dat het succes soms groter is als men zijn standpunten herziet.

Inzake de Noord-Zuidverbinding heb ik eveneens contacten met de Nederlandse overheid. Op een informele bijeenkomst heb ik het Vlaamse standpunt ter zake toegelicht. Nederland heeft de aanleg van het tracé in zijn structuurschets opgenomen en zal de houding van de publieke opinie ter zake onderzoeken. Dit dossier zal uitvoerig besproken worden tijdens mijn ontmoeting in november met mevrouw Jorritsma, Nederlands minister van Verkeer en Waterstaat.

Het Structuurplan Vlaanderen probeert inzake afwerkingsprojecten klare afspraken te maken over de functie van de verschillende wegen en over de mogelijk aan te leggen verbindingswegen. Ik herhaal dat er voorlopig enkel afwerkingsprojecten op het getouw staan en dat er geen nieuwe wegen worden aangelegd.

De voorzitter : De heer Ulburghs heeft het woord.

De heer J. Ulburghs : Mijnheer de voorzitter, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de minister argumenten "ad hominem" zoekt en rond de pot draait. Hij antwoordt niet op de vragen over de legaliteit of de illegaliteit van de onteigeningsprocedure.

Ik herhaal dat Agalev zich verzet tegen de aanleg van de A24. De mobiliteit naar Hasselt wordt steeds moeilijker : tussen de autoweg in Helchteren en Hasselt staan er niet minder dan 10 verkeerslichten. Has-

selt wordt nu reeds overbelast. De mobiliteit is slechts een deel van de problematiek. De opoffering van dorpskernen en waardevolle natuurgebieden zijn andere elementen. U hebt zelf toegegeven, mijnheer de minister, dat Vlaanderen zich op milieuvlak geen grote openbare werken meer kan veroorloven. De maatschappelijke relevantie van dit project is negatief!

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer Ulburghs, waar haalt u het recht om de waarde van het standpunt van een uitgesproken meerderheid van de beide gemeentebesturen en van de provincieraad in twijfel te trekken ? Ik ben van mening dat men zich moet schikken naar de beslissing van een democratisch verkozen orgaan zoals de gemeente- of de provincieraad. Uit uw tussenkomen kan ik enkel besluiten dat u de Limburgers over deze problematiek het recht ontzegt een meerderheidsstandpunt in te nemen. U blijft beweren dat de meerderheden ongelijk hebben.

De heer J. Ulburghs : Het gaat over de wettelijkheid van de procedures.

U moet ook niet zeggen dat, wanneer een bevolking een stem uitbrengt, die bevolking als meerderheid voor een deelaspect stemt. Dan moet u een referendum organiseren.

U zegt dat in 1987 een bouwvergunning werd afgeleverd voor het uitvoeren van de globale wegeniswerken voor de Noord-Zuidverbinding van Overpelt-Hechtel-Eksel.

Dat is nu vijf jaar geleden. Wettelijk is deze vergunning één jaar geldig. Zij kan eventueel met nog een jaar worden verlengd. De werken liggen nu vijf jaar stil. Bovendien heeft uw voorganger, de heer Sauwens, gezegd dat het niet meer hoefde en dat deze zaak werd opgeschort. Het is dus duidelijk dat de werken stil lagen en dat er een nieuwe bouwvergunning nodig was.

Op dit vlak zit u dus in de illegaliteit. Ik zou daarop graag een duidelijk antwoord krijgen.

Ik kom thans bij de mededeling aan de bevolking. Waarom doet u dat niet ? Op de bouwwerf moet een mededeling worden aangeplakt. Dit gebeurt niet. U spreekt over democratie. Dit is directe democratie.

U spreekt over de actievoerders. Zij blijven binnen de grenzen van de wettelijkheid. U overschrijdt de grenzen van de wettelijkheid. U zegt dat de minister dan maar contact moet opnemen met Justitie. De scheiding van de machten geldt echter ook voor u.

Minister T. Kelchtermans : Ja, maar ik neem toch geen contact op met de rechterlijke macht ?

De heer J. Ulburghs : Bruggen en Wegen behoort tot uw bevoegdheid.

Minister T. Kelchtermans : Wij verdedigen ons met de middelen die te onzer beschikking staan. Wij doen dus een beroep op de rechterlijke macht om hierover een uitspraak te doen. Als de rechterlijke macht klaarheid schept, wie heeft dan ongelijk ? Degene aan wie de rechter zegt dat hij zijn standpunt deelt ?

De heer J. Ulburghs. De wettelijkheid werd geïnterpreteerd door minister Wathelet. Volgens hem is, wat daar is gebeurd, onwettelijk en ongebruikelijk.

Minister T. Kelchtermans : Dat moet minister Wathelet aan zijn rechters zeggen.

De heer J. Ulburghs : U hebt het onrechtstreeks, op een heel subtiele manier, aan de rechter gevraagd. De rechter heeft dat toegegeven en benoemt dan, tegen de wet in, een sekwester. Een sekwester moet met het akkoord van de betrokkene worden aangesteld en de belangen van de betrokkene verdedigen. Dit is dus niet gebeurd. Hoe gaat u daarmee om ?

De voorzitter : Ik zal niet over de inhoud spreken. Wij moeten echter wel een onderscheid maken tussen de vragen die gericht zijn tot ener-

Voorzitter

zijds de minister van Justitie en anderzijds minister Kelchtermans. Men kan echter moeilijk de regering verwijten dat ze voor de rechtbank gelijk heeft gehaald.

De heer Barbé heeft het woord.

De heer L. Barbé : Mijnheer de voorzitter, ik zal de minister geen vragen stellen over zaken die tot de bevoegdheid van de rechter behoren.

Mijnheer de minister, ik stel wel vast dat de advocaten van het Vlaamse Gewest, die rechtstreeks in uw opdracht handelen, inderdaad die procedure van de aanstelling van een sekwester naar voren hebben geschoven.

Ik herhaal dan ook mijn vraag. Is dit een nieuwe beleidslijn ? Ik zou het bijzonder onrustwekkend vinden dat dit in de onteigeningsprocedures - en er zijn er tientallen per jaar - een nieuwe beleidslijn wordt en dat de advocaten, in uw opdracht, die vraag aan de rechtbank stellen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Inzake de bouwaanvraag ben ik formeel. Die is geldig. Vermits de werken zelf in belangrijke mate waren uitgevoerd, zijn de termijnen waarnaar u verwijst niet van toepassing.

Wat de vraag van collega Barbé betreft zeg ik dat er geen sprake is van een beleidslijn. Er is alleen een algemene regel waarin wordt gezegd dat, tegenover de creativiteit van degenen die zich verweren — wat hun recht is — er ook een creativiteit is van degenen die in het verweer moeten komen.

Op dat ogenblik is het aan de rechter om erover te oordelen of de door beide partijen ingezette instrumenten al dan niet correct zijn.

De heer J. Ulburghs : Wij beschikken dus over geen enkel verweermiddel, geen verdediging ? Ik zal dat noteren, want dit vormt een precedent.

De voorzitter : Een gedeelte van deze materie, wat de sekwester aangaat, ressorteert vanzelfsprekend onder de bevoegdheid van de minister van Justitie.

De heer V. Vautmans : Dit is geen precedent, want de wet op autosnelwegen van 1961 stipuleert dat men voor de aanleg van autosnelwegen "gronden in bezit kon nemen". Nadien bepaalde de rechter dan de vergoeding. Deze procedure is zodoende niet zo nieuw als de heer Ulburghs ons wil doen geloven.

De heer L. Barbé : Naar mijn mening vormt dat geen wettelijke onderbouw. Het betreft in dat geval een heel andere techniek en u vergelijkt hier dus appels met citroenen.

De heer J. Ulburghs : Ik geloof dat het toch belangrijk is bij een dergelijke betwisting tussen de federale en de Vlaamse regering, een ernstige confrontatie daaromtrent aan te gaan. Als de minister van Justitie, die bevoegd is op het vlak van de aanstelling van een sekwester, zegt dat het niet de taak is van een bevaarnemer om met de onteigende macht te onderhandelen, dan lijkt me de zaak toch duidelijk.

De voorzitter : Mijnheer Ulburghs, zolang hier twee bevoegdheidsdomeinen een rol spelen, kunt u zich gelukkig ook tot de minister van Justitie richten.

Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Ulburghs werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd.

Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens de volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

— *Het incident wordt gesloten om 15.00 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid