C71 – C-RUI11

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 1998-1999

23 februari 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Vraag om uitleg van de heer Hugo Marsoul 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 fietspad langs het jaagpad van de Demer tussen Aarschot en Diest

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de koppeling tussen de IJzeren Rijn en de tweede havenontsluiting

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de dodelijke ongevallen op het kruispunt Zuidwege in Zedelgem

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, voer de heraanleg van het kruispunt Torhoutse Steenweg-Ruddervoordestraat op het grondgebied van de gemeente Zedelgem

C 71 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inherzieningstelling van het gewestplan Kortrijk

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de Kempense noord-zuidverbinding te Geel Ten Aard

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 23 februari 1999

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 15.30 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Hugo Marsoul 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 fietspad langs het jaagpad van de Demer tussen Aarschot en Diest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Marsoul 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 fietspad langs het jaagpad van de Demer tussen Aarschot en Diest.

De heer Marsoul heeft het woord.

De heer Hugo Marsoul : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn vraag is geïnspireerd op recente ervaringen met betrekking tot de overstromingen van september 1998. Toen is duidelijk geworden dat de strategie die de voorbije jaren werd gevoerd inzake het waterbeheer van de Demer tussen Diest en Werchter niet de juiste is en zeker voor verbetering vatbaar is.

De Demer is tussen Werchter en Diest al jaren ingedijkt. De natuurlijke winterbedding van de rivier ging daardoor verloren. Meanders werden weggenomen en een strakke, hoge, rechte dijk kwam tot stand. Velen ondersteunden de aanleg van het EFRO-fietspad. Ook ik was er voorstander van, omdat deze dijk zich daar ogenschijnlijk uitstekend toe leende. De onteigening van de oeverstrook nam echter veel tijd in beslag, zodat AWZ nog maar recent de bouwaanvraag voor het vak Diest-Maagdentoren kon doen. Op dit ogenblik wordt het nut van deze dijken sterk in twijfel getrokken. Meer nog, er wordt zelfs van afbraak gesproken. Tijdens de overstromingen aanvaardde de bevolking niet dat de winterbedding van de rivier door de aanleg van de dijken niet kon worden benut en dat bebouwde gebieden volledig onder water kwamen te staan.

Onder meer door deze vaststellingen dringt zich een nieuwe strategie op gebaseerd op een aantal feiten. Door het te hoge wassen van de Demer kunnen de zijlopen, zoals de Winge en de Hulpe, onvoldoende afwateren. Het water stapelt zich bijgevolg op in de bovenloop. Door het te hoge wassen van de Demer zijn in verschillende steden en dorpen de riolen in de verkeerde richting gaan spuien. Hierdoor is zonder rechtstreekse overstroming toch heel wat waterellende ontstaan. Door normale piekdebieten jarenlang binnen de hoge Demerdijken onder controle te houden, ontstaat de illusie dat grote stukken van de vallei beschikbaar worden voor allerlei bodemgebruiksvormen die onverenigbaar zijn met waterberging.

Vanuit ecologisch standpunt vraagt men natuurlijke hermeandering. Dat is uitgesloten als het strakke dijkenprogramma wordt aangehouden. De Demervallei is erkend als 23ste Europees vogelrichtlijngebied. Vanuit dat oogpunt moeten er zeker maatregelen worden genomen ter bescherming van de vogels en hun habitat. Om de logica der dingen te respecteren moet de vallei opnieuw de natuurlijke winterbedding van de rivier worden en moeten de dijken worden afgebroken.

Onder impuls van de afdeling Water van Aminal werd een integraal waterbeheerproject opgestart. Het IWP betreft enkel de Demer tussen Diest en Werchter. Het is de bedoeling om door grondige studie en overleg tot voorstellen te komen voor een nieuw geïntegreerd waterbeheer. Men beseft wel dat dit niet van de ene op de andere dag kan gebeuren. Het IWP stelt een termijn van 1 tot 2 jaar voorop om de nodige onderzoeken in te stel-

Marsoul

len, om zodoende de gevolgen te kunnen inschatten van eventuele maatregelen.

Graag had ik van de minister antwoord gekregen op volgende vragen. Kadert de aanleg van het EFRO-fietspad in de nieuwe beleidsvisie inzake het integraal waterbeheer ? Zal de minister overgaan tot afbraak van de Demerdijken om de winterbedding te kunnen benutten ? Welke consequenties heeft de aanleg van een fietspad naar de instelling van het vogelrichtlijngebied ? Is dat compatibel ?

Ten vierde : kan de minister onderzoeken of er een alternatief tracé mogelijk is dat de vallei als natuurgebied minder verstoort ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het integraal waterbeheer beoogt het samengaan van een aantal randvoorwaarden die eigen zijn aan een rivier, namelijk veiligheid, economie, ecologie, recreatie en dergelijke. Ecologie en fietspad kunnen harmonisch samengaan. De aanleg van het EFRO-fietspad kadert geheel in die visie.

Er werd in het kader van het bekkencomité een consensus bereikt met betrekking tot de uitvoering van het fietspad. Deze consensus komt tegemoet aan de verzuchtingen van de afdeling Natuur en de VZW Natuurreservaten. Er werd onder meer afgezien van het initieel voornemen om de werken voor het fietspad aan de werken in het kader van de waterbeheersing te koppelen.

Zo zal het fietspad niet in beton of asfalt worden aangelegd, maar zal het op de meest gevoelige plaatsen rekening houden met fauna en flora. Het fietspad zal worden aangelegd op een andere wijze en het zal de landelijke wegen in de buurt van de Demer volgen. Verder wordt geopteerd om tegelijkertijd educatieve borden te plaatsen die de waarde van het gebied beschrijven. Zo ontstaat er een situatie waar alle belanghebbenden baat bij hebben.

Er is op dit ogenblik een studie bezig over de inrichting van het Demerbekken. Aan de hand van de resultaten van deze studie zal de herinrichting verder worden bekeken. Alle oplossingen worden onderzocht en worden aan bod gebracht. Ook een verlaging van sommige dijken zal worden onderzocht. Ik verwijs hierbij naar het begin van mijn antwoord waarin wordt geopteerd voor een integraal waterbeheer.

Het alternatief tracé wordt onderzocht. In het kader van de vermelde studie zal de winterbedding van de vallei worden afgebakend. Het is dan ook mogelijk dat in het kader van de winterdijkenbouw het fietspad opnieuw wordt aangelegd. In dit geval zal het worden aangelegd met een te verwijderen oppervlaktestructuur.

De voorzitter : De heer Marsoul heeft het woord.

De heer Hugo Marsoul : Mijnheer de minister, op dit ogenblik stelt u dat de resultaten van de studie moeten worden afgewacht. In functie van de resultaten sluit u dus niet uit dat een wijziging van de profilering van het dijkenprogramma kan worden doorgevoerd ?

Minister Steve Stevaert : Dit heb ik inderdaad in mijn antwoord gesteld. Ik heb begrepen dat dit ook uw verzuchting is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de koppeling tussen de IJzeren Rijn en de tweede havenontsluiting

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de koppeling tussen de IJzeren Rijn en de tweede havenontsluiting.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voor de zomervakantie van 1998 besliste de Vlaamse regering over een tracé voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, over Wommelgem en Ranst naar Lier. De koppeling tussen deze tweede havenontsluiting en de IJzeren Rijn bleef echter in het ongewisse. Men stelde enkel duidelijk dat de ontsluiting via een boog in Kloosterheide in Lier werd afgevoerd. Wat er dan in de plaats zou komen, liet men in het midden.

Malcorps

Minister Baldewijns gaf in opvolging van deze regeringsbeslissing opdracht aan TUC-Rail om enkel een onderzoek te starten naar de tweede ontsluiting. Maar intussen zou er vanuit het kabinet van zijn opvolger, minister Stevaert, toch opdracht zijn gegeven voor een studie naar de koppeling met de IJzeren Rijn. Recent werd gemeld dat een dergelijk onderzoek op 1 februari van start is gegaan, allicht onder druk van het kabinet van minister-president Van den Brande. De minister-president wil zich nogal eens bemoeien met de gang van zaken omtrent de IJzeren Rijn, zoals recent nog is gebleken. Op die manier komt ook een goederenspoortraject dwars door Viersel en Grobbendonk terug in het vizier.

Mijnheer de minister, waarom werd toch nog opdracht gegeven voor een bijkomende studie naar de koppeling van de tweede spoortoegang aan de IJzeren Rijn ? Aan wie werd deze studie toevertrouwd en wanneer zal ze af zijn ?

Ten tweede : welke tracés worden nu juist onderzocht ? Op welke basis werden de te onderzoeken tracés geselecteerd ? Waarom wordt niet in eerste instantie vertrokken van de mogelijkheden die geboden worden door de bestaande spoorlijnen tussen Lier en Herentals ?

Ten derde : op welke wijze wordt rond de nu gevolgde procedure gecommuniceerd met de plaatselijke bevolking ? Er mag immers worden gevreesd dat de mensen in de betrokken gemeenten opnieuw ongerust zullen worden. Gelooft de minister niet eerder in de opmaak van een beleids-MER voor dit soort grote infrastructuurprojecten, zoals de milieubeweging vraagt ? Zo krijgen de bewoners vanaf de planningsfase inzage en inspraak. Dat dit mogelijk is, heb ik recent kunnen zien in de manier waarop de Nederlandse overheid een en ander aanpakt, bijvoorbeeld omtrent goederenlijn 11. Hierover krijgen de mensen al inspraak van bij de aanvang, zelfs over de keuze van de trajecten. Waarom wordt deze werkwijze hier ook niet gevolgd ? Waarschijnlijk zal in Viersel en Grobbendonk de nodige consternatie rijzen als de bevolking hoort dat het zwaard van Damocles haar weer boven het hoofd hangt.

De voorzitter : Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten : Mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer Malcorps, meer bepaald bij zijn tweede vraag. Is de minister op de hoogte van het onderzoek dat is gevoerd op initiatief van de gemeente Schoten ? Het gaat over een studie die opnieuw aan het Romboutstracé is gewijd, en die waarschijnlijk ook aan u is overgemaakt. Is het de bedoeling deze studie vooralsnog te onderzoeken ? De gemeente Schoten dringt daarop aan.

In tweede instantie is er de communicatie met de plaatselijke bevolking. Er zijn inderdaad contacten gelegd door de verschillende gemeentebesturen om over een en ander van gedachten te wisselen. De communicatie met de bevolking is nog onduidelijk.

Wat is ten slotte de timing van het geheel ? Dit is belangrijk in deze periode voor de verkiezingen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, op 28 april 1998 heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gehecht aan de nota 'Voorstel tot standpuntbepaling van de Vlaamse regering over de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen,' mits beperking van het voorontwerp van het tracé tot de verbinding Antwerpen via Ekeren, Wommelgem en Ranst naar de L16 richting Aarschot. De afdeling Wegen Antwerpen van het Vlaams Gewest startte hiervoor een gezamenlijke studie op met de NMBS. TUC-rail is belast met deze studieopdracht. Deze studie wordt begeleid door een stuurgroep waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd : Arohm, Aminal, AWV, AWZ en de NMBS.

In de synthesenota, met als bijlage de standpuntbepaling van 28 april 1998, waarin ook de evaluatie stond van de alternatieven die in aanmerking kwamen, werd gestipuleerd dat 'in de aansluiting met de IJzeren Rijn in een latere fase kan worden voorzien en dat verder vergelijkend milieu- en verkeersonderzoek zal moeten uitwijzen welke mogelijkheid van aansluiting naar Herentals het meest aangewezen is.'

Naast de verbinding Antwerpen-Lier-Montzen is voor het goederenverkeer ook de ontsluiting via de IJzeren Rijn zeer belangrijk. Daarom werd aan dezelfde stuurgroep gevraagd of ze in het verlengde van de vorige opdracht ook de aansluiting van de IJzeren Rijn verder wil onderzoeken. Het onderzoek naar de aansluiting op lijn 15 zal in een eerste fase waarschijnlijk kunnen worden afgerond in het najaar van 1999.

Stevaert

Er zullen twee tracés worden onderzocht. Het eerste tracé loopt parallel aan de E313 en sluit aan op lijn 15 in Herentals. Het tweede tracé maakt een bocht ten noordoosten van Lier ter hoogte van Kloosterheide en sluit aan op de bestaande lijn 15. Bij een variante zou de bochtstraal worden aangepast ten opzichte van vorige ontwerpen. Deze kleinere bochtstraal heeft wel tot gevolg dat de goederentreinen op dat gedeelte slechts een lagere snelheid kunnen halen. Een tweede variante, meer westelijk van het oorspronkelijk NMBS-tracé, raakt de noordelijke Lierse Ring en sluit dan aan op lijn 15 en lijn 16.

Het eerste tracé loopt samen met de bestaande hoofdinfrastructuur E313 ; het tweede laat met een minimale investering en ruimtebeslag toe dat de tweede spoortoegang aansluit op de bestaande lijn 15 tussen Lier en Herentals.

De aantakking van lijn 15 op de tweede spoortoegang ontlast de bestaande lijn van Antwerpen-Noord voorbij Lier. Dit heeft voordelen voor de capaciteit, omdat hierdoor de knelpunten Berchem en – in mindere mate – Lier worden ontlast. Door verbetering van het treinaanbod zal de capaciteit hier in toenemende mate door reizigerstreinen worden benut. Ook voor de omgevingshinder is de vermindering van het aantal goederentreinen in de Antwerpse agglomeratie op het ringspoor Berchem-Mortsel een goede zaak.

De standpuntbepaling en de keuze-evaluatie en keuzeweerlegging van de verschillende alternatieven werd, zoals u weet, toegelicht in de commissie op 16 mei 1998, met inbegrip van de bestaande verbinding via lijn 27 en lijn 15 via Berchem-Lier naar Herentals. Deze bestaande verbinding zal trouwens worden gebruikt zolang de NMBS uit exploitatie- en capaciteitsoverwegingen oordeelt dat de aftakking van de tweede havenontsluiting niet noodzakelijk is.

In de afwegingen moet men er trouwens ook rekening mee houden dat de tweede havenontsluiting via Wommelgem ook voor personenverkeer extra mogelijkheden inhoudt als nieuw tracé, meer bepaald voor het voorstadsverkeer.

Binnenkort, waarschijnlijk in de loop van de maand maart, zullen de betrokken gemeentebesturen worden ingelicht over de lopende studies. Dit maakt deel uit van een informatie-campagne voor de beleidsverantwoordelijken van de gemeenten. Hoorzittingen voor de bevolking zullen worden georganiseerd in het kader van het openbaar onderzoek van de noodzakelijke gewestplanwijziging.

Voor dergelijke grote infrastructuurprojecten is het inderdaad aan te raden dat er vooraf een haalbaarheidsstudie wordt opgesteld die de noodzakelijkheid van de aanleg van de infrastructuur in een maatschappelijke context plaatst en verantwoordt, waarbij tevens de ruimtelijke, sociaal-economische en milieuaspecten in voldoende mate aan bod moeten komen.

In de lopende gezamenlijke studie wordt een ruimtelijk en milieuonderzoek opgenomen. Het zal onder andere de gevolgen en de haalbaarheid van de aanleg volgens verschillende mogelijke uitvoeringswijzen omschrijven. Zo kan een verantwoorde keuze worden gemaakt met het oog op de latere gewestplanwijziging.

De studie van Schoten is ons onbekend, maar we hebben ze wel opgevraagd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister op mijn vragen was nogal omstandig. Ik had ook een vraag ingediend over de Arcadis-studie van de gemeente Schoten, op initiatief van het comité van Jef Rombouts. Als de minister de studie nog niet heeft ontvangen, wil ik ze hem graag bezorgen.

Arcadis is een zeer gerenommeerd studiebureau. Het werkt voor de Nederlandse spoorwegen. Als het beweert dat het tracé van de heer Rombouts technisch haalbaar is, dan is de discussie daarover gesloten. Hoe is het in godsnaam mogelijk dat zowel de NMBS als de Vlaamse regering beweren dat dit niet zo was ? Men heeft de discussie in elk geval over de verkeerde dingen gevoerd. De vraag is of dit tracé inderdaad het beste is, ook op financieel vlak.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : We hebben de studie opgevraagd en zullen hierover later oordelen. Laten we niet vooruitlopen op de feiten en geen voorbarige conclusies trekken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de dodelijke ongevallen op het kruispunt Zuidwege in Zedelgem

Vraag om uitleg van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, voer de heraanleg van het kruispunt Torhoutse Steenweg-Ruddervoordestraat op het grondgebied van de gemeente Zedelgem

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de dodelijke ongevallen op het kruispunt Zuidwege in Zedelgem en van de heer Bogaert tot minister Stevaert, over de heraanleg van het kruispunt Torhoutse Steenweg-Ruddervoordestraat op het grondgebied van de gemeente Zedelgem.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op woensdag 20 januari 1999 gebeurden er in Vlaanderen een aantal ongevallen met zwakke weggebruikers als slachtoffers. Dit was onder andere het geval ter hoogte van het kruispunt Zuidwege in Zedelgem, waar de gewestweg N368 de provincieweg N32 kruist. Daar gebeurde opnieuw een dodelijk ongeval met een jonge fietser en een vrachtwagen.

De lijst van dodelijke ongevallen op voornoemd kruispunt is lang. Nochtans is er sinds jaren geen enkele ingreep gebeurd om die uitgestrekte en gevaarlijke weg veiliger te maken. Op zaterdag 23 januari 1999 was er een stille wake en stil protest op het kruispunt Zuidwege, georganiseerd door een naar aanleiding van dit en vroegere dodelijke ongevallen spontaan gegroeide werkgroep 'Bezorgde ouders en kinderen'. De organisatoren hadden 40 aanwezigen verwacht. Die dag waren er echter 600 mensen op de afspraak. De verslagenheid in de streek was dan ook zeer groot, maar ook de woede en de roep naar verandering was duidelijk hoorbaar.

De woordvoerder van de werkgroep vroeg zich af hoeveel doden er nog moeten vallen eer de overheid ingrijpt. Hij wees er ook op dat toevallig op de dag van het ongeval een artikel in Het Volk wees op de vele dode hoeken bij een vrachtwagen. In het artikel stonden ook een aantal tips om ongevallen met vrachtwagen te vermijden. Hij stelde dan ook de vraag waarom de overheid daar nog geen werk van had gemaakt.

In de snel bijeengeroepen lokale verkeerscommissie bleek dat men plots in april 1999 met de aanpassing zou starten. De lokale overheid vreest echter dat deze opties ten koste zouden gaan van het 100 meter verder gelegen kruispunt tussen de Claeysstraat en de N368. De afgelopen twee jaar zijn daar al twee dodelijke jonge slachtoffers gevallen. Binnenkort zouden daar ook aanpassingsplannen voor worden gemaakt.

Mijnheer de minister, hoeveel zwakke weggebruikers dwarsen dagelijks de N32 en hoeveel de N368 ? Hoeveel dodelijke slachtoffers, zwaar- en lichtgewonden vielen er per jaar en per categorie van weggebruiker op het kruispunt van de N368 en de N32 gedurende de voorbije tien jaar ? In hoeveel gevallen was er een vrachtwagen bij betrokken ? Werd er reeds in een budget voorzien voor het aanpassen van dit kruispunt ? Zo ja, om welk bedrag gaat het, welke ingrepen zal men doorvoeren en wanneer worden de werken gestart ? Zo neen, waarom niet ?

Welke invloed zal de openstelling van de A17 in Torhout hebben op het volume verkeer op het kruispunt Zuidwege ? Waarom is er tot nu toe geen enkele verkeerstechnische ingreep gebeurd op het kruispunt ? Wanneer worden de werken aan de Claeysstraat en de N368 uitgevoerd ? Overweegt de minister om het hele traject van de N368 vanaf de kruising tussen de Veldegemsestraat en de N368 tot de kruising Margerhillestraat in een tweede fase te realiseren ?

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ook ik was aanwezig op die stille wake. Ik was onder de indruk van het massale, ingetogen protest. Er was een onderhuids ongenoegen, niet enkel bij de bevolking maar ook bij het schepencollege en de burgemeester. Ze waren bevreesd voor de beslissingen die men in het Vlaams Parlement zal nemen. Dat is ook de reden waarom we over een lokale aangelegenheid een vraag stellen.

De minister zal het met me eens zijn dat een snelle aanleg van een op- en afrit van de A17 ter hoogte van Torhout ervoor zou zorgen dat heel wat zwaar vrachtvervoer de Ruddervoordestraat niet meer

Bogaert

moet nemen waardoor ook de druk op die kruispunten zou verminderen. Ik maak met echter zorgen over de krenterige wijze waarop men met de middelen denkt om te springen waardoor het ene probleem een oplossing zou krijgen en het andere niet. Aan de Ruddervoordestraat, ter hoogte van de kruising van de Sint-Elooistraat – vlakbij een school – zijn er dagelijks gelijkaardige problemen. Het is onverantwoord om de nodige middelen voor het ene kruispunt zou verschuiven naar het andere. Hierdoor geeft men de onjuiste indruk een oplossing te bieden.

Mijnheer de minister, welke maatregelen hebt u reeds genomen om de beide levensgevaarlijke kruispunten te beveiligen ? Men zou de fietsers het kruispunt verderop kunnen laten dwarsen. Bestaan er kostenramingen voor de ingrepen ? Zo ja, zijn de nodige financiële middelen aanwezig ? Welke planning wordt gehanteerd om de werken uit te voeren ?

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Ik wens enkel te bevestigen dat het om een reëel probleem gaat. Ik dring er dan ook op aan dat men een afdoend antwoord geeft.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het ongeval vond plaats op het kruispunt tussen een provincie- en een gewestweg. Op de vier hoeken van het kruispunt zullen verkeersgeleiders worden aangelegd zodat de fietsers afgescheiden van de auto's het kruispunt kunnen oprijden. De zichtbaarheid en de veiligheid zullen hierdoor verhogen.

Deze werken worden uitgevoerd in toepassing van een inrichtingsplan dat in 1998 werd goedgekeurd en zullen rond 15 maart van start gaan. In de herinrichting van dit kruispunt is voorzien in het kader van de globale aanneming voor allerhande kleine aanpassingen op kruispunten en korte wegvakken. Gelet op de relatief beperkte omvang van de ingreep komt de herinrichting niet nominatief voor in het investeringsprogramma. Er kan nu geen specifiek bedrag voor deze herinrichting worden opgegeven, daar het beschikbare budget een totaalbedrag is, dat wordt gebruikt voor het uitvoeren van voornoemde kleine werken op diverse locaties. De totaalbedragen voor de diverse globale aannemingen worden vermeld in het indicatief meerjarenprogramma 1999-2001 dat ik heb meegedeeld aan het parlement.

De werken op het kruispunt ter hoogte van de Sint-Elooistraat worden aansluitend uitgevoerd. Het betreft de aanleg van een verkeersplateau ter hoogte van deze school. Deze werken worden eveneens uitgevoerd in het kader van voornoemde globale aannemingen en komen dus evenmin nominatief voor in het investeringsprogramma. Beide werken worden dus uitgevoerd in het kader van dezelfde aanneming. Er is dan ook geen sprake van het uit- of afstellen van de herinrichting ter hoogte van de Sint-Elooistraat om financiële middelen te genereren voor de herinrichting van het kruispunt N368-N32. In het voorjaar worden de fietsstroken op het traject Veldegemstraat-N32 voorzien van een nieuwe rode slemlaag.

Wat uw vraag naar concrete cijfergegevens betreft kan ik nog het volgende meedelen. Uit de gegevens van politie en rijkswacht blijkt dat in de ochtendspits ongeveer 25 fietsers de N32 dwarsen. Tussen 1993 en 1998 zijn er twintig ongevallen gebeurd, met een dode, drie zwaargewonden en achttien lichtgewonden tot gevolg. In vier gevallen was er een vrachtwagen bij betrokken. Over meer cijfergegevens beschik ik momenteel niet.

De gemeente Zedelgem heeft op het einde van 1998 een mobiliteitsconvenant afgesloten. De opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan is het uitgelezen ogenblik om deze bijkomende verkeersgegevens in kaart te brengen en te analyseren. Naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan zal ook de impact van de openstelling van de uitrit Torhout worden ingeschat, om de beste keuze te maken uit de verschillende mobiliteitsscenario's voor de gemeente Zedelgem.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor zijn zeer concreet antwoord. Het tijdsschema is inderdaad zeer belangrijk. Als men op 15 maart kan beginnen met die werken, dan is dat een goede zaak.

Mijnheer de minister, u zegt dat u enige twijfels hebt over de precieze inplanting van de op- en afrit van de A17. Heeft dat een weerslag op de timing, of heb ik dat verkeerd begrepen ? Volgens het schema zou deze aanleg in april of mei plaatsvinden. Is dat nog steeds zo ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Neen, het tijdsschema komt niet in het gedrang. Het gaat hier alleen over een bepaalde lay-out.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, en ik verwijs in dit verband naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Terzake zijn er verscheidene problemen, onder meer op het vlak van het water- en het spoorverkeer, maar vandaag wil ik specifiek ingaan op de ontsluiting van het wegverkeer.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden bepaalde keuzes gemaakt voor een bepaalde ontsluiting. Er werd gekozen om de AX niet door te trekken op de verbinding Jabbeke-Westkappelle. Daarentegen zal de N31 worden omgevormd en de AX gehandhaafd tussen de N31 en de N49. Ik vind het trouwens een goede zaak dat de N31 wordt aangepast tot een primaire weg I. Ik meen dat terzake reeds een verregaand akkoord bestaat met de stad Brugge. Natuurlijk blijft die weg door een woongebied lopen, zodat het belangrijk is te onderzoeken hoe de haven niet alleen langs die kant maar ook vooral langs de andere kant kan worden ontsloten. Dan heb ik het over de oostelijke ontsluiting, die van belang is voor de haven.

Uiteraard is er de ontsluiting richting noorden, richting Antwerpen, Duitsland enzovoort, maar als men verder kijkt is er ook de N49, waarlangs men via Maldegem en Aalter ook de E40 richting Brussel kan bereiken. Dat kan eveneens een belangrijke ontsluiting betekenen, die de reeds overvolle N31 kan ontlasten.

Hoe dan ook is de oostelijke ontsluiting belangrijk, ook in het licht van de keuze in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om de AX niet door te trekken. Deze keuze is gemaakt. Men moet nu consequent die richting volgen en trachten de oostelijke ontsluiting te realiseren. Die omvat ten eerste het creëren van een havenweg oost als primaire weg II. Dan is er het maken van een AX-verbinding tussen de N31 enerzijds en de N49 en de A11 anderzijds. Dat is een hoofdwegclassificatie in het RVS. Verder is er het omvormen van de N49/A11 tot hoofdweg. Ten vierde is het eveneens belangrijk dat de N44, de verbinding tussen Maldegem en Aalter, zou worden omgevormd tot primaire weg I. Dit betekent ook de sluiting van een aantal dwarskruisingen. Al deze zaken lijken me van belang, vooral dat laatste. Ze hebben immers gevolgen voor de leefbaarheid en zijn tevens cruciaal voor de gebruikers van die weg, havengebruikers zowel als anderen. Daarzonder is het immers onveilig om daar langs te komen. Dit heeft ook te maken met de vlotte afwikkeling van het vrachtverkeer van de haven, zowel richting Antwerpen als richting Brussel.

Mijnheer de minister, wat is momenteel de stand van zaken ? Dat is eigenlijk mijn enige vraag. Welke wil bestaat om dit alles tot stand te brengen ? Welke stappen moeten er worden ondernomen ? Er zijn MER-studies nodig, een gewestplanwijziging en financiering. Er is het studieprogramma. Welke timing staat er op al die zaken ? Wat pakt men het eerst aan ?

Samengevat, waaraan mogen we ons verwachten opdat we op het terrein een antwoord kunnen bieden aan de verschillende betrokkenen ? Ik heb het over de mensen die in de omgeving wonen, maar ook over het vrachtvervoer en de andere weggebruikers. Het is belangrijk voor al die mensen om een timing te kennen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, u weet dat in de Brugse regio grote eensgezindheid, maar ook grote bezorgdheid bestaat over de ontsluiting van Zeebrugge. In deze commissie hebben we het daar nog niet zo lang geleden over gehad. Als ik het me goed herinner, hebben we toen echter niet zo een concreet antwoord gekregen van de minister. Daarom steun ik de vraag van de heer Coens. Ik heb echter nog een bijkomende vraag.

Bogaert

Mijnheer de minister, ik hoop dat u nu een zeer concrete timing kunt geven, minstens op jaarbasis. Welke prioriteiten gelden bij de ontsluiting ? Zeer concreet hoeft het enkel over dit zeer beperkte deelaspect van het verhaal te gaan dat de ontsluiting over de weg uitmaakt. Dit neemt echter niet weg dat men zich in de streek zwaar zorgen maakt over de timing van de omvorming van de expresweg van Westkapelle naar Antwerpen, en vooral omtrent het stuk tussen Westkapelle en Zelzate.

Dit alles heb ik bij vorige gelegenheden al eens onderstreept. Ook vandaag bestaat daar nog altijd geen duidelijkheid over. Is dit al dan niet principieel verworven ? Zo ja, welke timing geldt dan om dit te realiseren ? Voor de omwonenden is de geplande omvorming van het gedeelte tussen Aalter en Maldegem uiteraard eveneens van het allergrootste belang.

Het is in ieder geval essentieel dat we een zeer concrete timing krijgen. Indien mogelijk, moet er ook duidelijkheid komen over de investeringen. Het belangrijkste blijkt natuurlijk de verworvenheid van het principe en het moment dat dit zal worden gerealiseerd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, in antwoord op de vraag kan ik meedelen dat de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge door de aanleg van de zuidhavenrandweg deels is uitgevoerd. Dit nieuw aangelegde wegvak verdeelt het binnenhavenverkeer in twee richtingen. Verdelingen zijn er enerzijds naar de N49, voorlopig nog via de bestaande N376, en anderzijds naar de E40 via de N31. Om de doorstroming van het havenverkeer naar de N49 en de E40 te verbeteren en het plaatselijk verkeer zoveel mogelijk te scheiden van het havenverkeer, werd geopteerd om zowel de N376 als de N31 aan te passen. Tevens werd gekozen om de N49 om te bouwen.

De verdere uitbouw van de oostwaartse ontsluiting vanaf de zuidhavenrandweg tot aan de N49 vereist de aanleg van een nieuwe weginfrastructuur op een nader te bepalen tracé. Hierbij zal een maximale bundeling met de N376 tussen de haven en Westkapelle worden beoogd. De bestaande N376 zal aldus worden ontlast van vrachtverkeer van en naar de haven. De functie van deze weg dient dan ook op basis hiervan te worden ingevuld. De uitvoering van dit nieuwe tracé en de ombouw van de N49 op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen zijn nog niet opgenomen in het indicatief meerjarenprogramma 1999-2001. Dat is u waarschijnlijk wel bekend.

Momenteel is er wel een studie aan de gang met betrekking tot de ombouw van de N49 op het grondgebied van West-Vlaanderen. Deze studie moet leiden tot een streefbeeld voor de N49 inzake de inplanting van de op- en afrittencomplexen en dergelijke. Rond september 1999 worden de eerste resultaten verwacht. Zelfs indien ik uw vraag op voorhand had gekend, had ik ze niet kunnen beantwoorden vermits dat van de studieresultaten afhangt.

Voor de werken die zijn gepland ter hoogte van de N31 verwijs ik naar het indicatief meerjarenprogramma 1999-2001 zoals meegedeeld aan het Vlaams Parlement in de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. De N44 staat dus in relatie tot de ombouw van de N49. Daarbij zal uiteraard rekening worden gehouden met alle omgevingselementen.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Ik had graag nog een verduidelijking gekregen van de minister.

Over het stuk tussen de zuidelijke havenrand en de verbinding met de N49 hebt u geantwoord dat dit nader te bepalen is en dat dit niet wordt vermeld op het indicatief programma 1999-2001. Betekent dit dat het niet meer aan bod zal komen vóór eind 2001 ? Volgt hier tevens uit dat nog gewestplanwijzigingen moeten worden doorgevoerd ?

Ik begrijp dat u verwijst naar de MER-studie waarvan de resultaten in september 1999 bekend zullen zijn, evenals naar andere termijnen. Maar betekent dit alles dan inderdaad dat dit dossier naar na 2001 wordt verschoven ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Uw bekommernis is terecht, maar u concludeert voorbarig dat de zaak tot na 2001 wordt uitgesteld. We moeten gewoon de resultaten van de studie afwachten. Pas daarna kunnen we deze aangelegenheid prioritair regelen.

De heer Joachim Coens : Maar er is dus wel degelijk een tracéstudie aan de gang ?

Minister Steve Stevaert : Inderdaad.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inherzieningstelling van het gewestplan Kortrijk

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de inherzieningstelling van het gewestplan Kortrijk

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, collega's, bij de gewestplanwijziging van Kortrijk in 1994 zijn een aantal juridische problemen gerezen waardoor een nieuwe aanpassing en een herziening noodzakelijk zijn teneinde de rechtszekerheid voor een aantal bestemmingen op termijn te waarborgen. Het is reeds jaren bekend dat de gewestplanherzieningen niet als rechtsgeldig kunnen worden beschouwd omdat een aantal nieuwe voorschriften werden gecreëerd zonder voorafgaand advies van de Raad van State. In het Kortrijks dossier gaat het om een aantal belangrijke bedrijventerreinen met een openbaar karakter, waaronder de Brabantstraat in Waregem, de bedrijventerreinen Deltapark en Trekweg, de LAR-transportzone, de regionale gemengde zones voor handel en diensten, het Kennedy-park, het research- en wetenschapspark te Kortrijk enzovoort. Omtrent dit laatste zijn sinds medio 1996 een aantal reële problemen gerezen. Na lang aandringen heeft de regering beslist enkel voor het researchpark het gewestplan te herzien. Dit gewijzigde gewestplan werd dan op 23 juli 1997 definitief goedgekeurd.

Ondertussen stel ik vast dat voor een aantal bedrijventerreinen de dossiers geblokkeerd blijven. De intercommunale Leiedal, verantwoordelijk voor de opmaak en de uitbating van deze terreinen, heeft berekend dat hierdoor voor reeds meer dan 150 miljoen frank aan investeringen op de helling wordt gezet en derhalve niet gevaloriseerd.

Ik heb er reeds herhaaldelijk formeel en informeel op aangedrongen de gewestplanwijziging van 1994 opnieuw te herzien teneinde rechtszekerheid te creëren. Er hoeft immers maar één burger het initiatief te nemen om naar de Raad van State te stappen en we hebben prijs omdat een aantal voorschriften niet werd nageleefd. Na lang aandringen, onder meer bij het de afdeling planning van Arohm, hebben we vernomen dat begin december 1998 een voorstel zou zijn overgemaakt aan de bevoegde minister. Toch is de inherzieningstelling nog steeds niet van start gegaan.

De belangrijkste reden van deze vraag om uitleg wordt gevormd door de geruchten in de streek dat de inherzieningstelling van 1994 zou worden gekoppeld aan de problematiek van een woonwagenpark in Aalbeke in de streek van Kortrijk. Bij de recentste gewestplanwijziging werd dit blijkbaar op grond van een openbaar onderzoek niet in aanmerking genomen. Er zou naar aanleiding van andere woonwagenparken ook zijn gesteld dat een aantal provinciale commissies terzake opzoekingswerk moeten verrichten. Op basis daarvan moeten er per provincie concrete voorstellen komen. Uit een navraag bij deze provinciale commissie blijkt echter dat de resultaten van het opzoekingswerk nog enkele maanden op zich zullen laten wachten. Als die koppelingsgeruchten gegrond zijn, dan is voor de gewestplanwijziging van 1994 en de geïmmobiliseerde 150 miljoen frank nog lang geen oplossing in zicht

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken omtrent de voorbereidingen van de herziening van het gewestplan 1994 ? Welke problemen moeten worden opgelost ? In welke mate is de problematiek van het woonwagenpark verenigbaar met de bovenvermelde problematiek van het gewestplan Kortrijk 1994 ? Welke maatregelen zijn mogelijk om de recente gewestplanwijziging van 1998 in het Belgisch Staatsblad te laten verschijnen ? Ik stel vast dat de gewestplanwijziging voor een aantal delen van Roeselare-Tielt, die maanden na het gewestplan-Kortrijk werd goedgekeurd, al gedeeltelijk in het Staatsblad is verschenen. Zolang de wijziging van het gewestplan-Kortrijk niet is verschenen in het Staatsblad, kan er niets worden gedaan aan de investeringsdruk en de vraag om de ontplooiing van nieuwe industrieterreinen.

Heeft de minister hier zicht op ? Op welke manier kan deze zaak worden gedeblokkeerd ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijn administratie heeft een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering en ontwerpkaarten klaargemaakt voor een voorlopige vaststelling van een gewestplanwijziging van het gewestplan-Kortrijk, ter herneming van de wij-

Stevaert

ziging van 14 december 1994 waarbij in het Kortrijkse enkele bedrijventerreinen werden aangeduid. Deze gewestplanwijziging zal op korte termijn aan de Vlaamse regering ter beslissing worden voorgelegd.

Op basis van het Strategisch Plan voor het Vlaams Minderheidsbeleid, dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd op 24 juli 1996, werd beleidsmatig afgesproken om bij de herziening van de respectieve gewestplannen voldoende duurzame en aangepaste woonwagenterreinen aan te leggen. Vermits bij de vorige herziening geen terrein werd goedgekeurd, bestaat nu opnieuw de mogelijkheid om de beleidslijn uit te voeren. Volgens inlichtingen van het kabinet van minister Martens is de provinciale woonwagencommissie reeds eenmaal samengekomen. Er wordt aangedrongen op een snelle beslissing.

De publicatie van het besluit van de Vlaamse regering van 10 november 1998 houdende wijziging van het gewestplan-Kortrijk wordt opgevolgd door mijn administratie. Aangezien in het gewestplan-Kortrijk ook faciliteitengemeenten zijn opgenomen, moeten het besluit en het advies van de regionale commissie worden vertaald. Daarvoor moet Arohm een beroep doen op de vertaaldienst van de administratie Kanselarij en Voorlichting. Deze vertaling neemt enige tijd in beslag. Na vertaling worden de teksten onmiddellijk doorgestuurd naar het Belgisch Staatsblad.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik dank minister Stevaert voor zijn antwoord. Ik onthoud dat het ontwerp van besluit op korte termijn wordt voorgelegd.

Ik begrijp ook dat er een koppeling zou zijn met de inplanting van woonwagenparken in de provincie West-Vlaanderen. Volgens mijn informatie moet daar nog maanden aan worden gewerkt. Hoe lang zult u wachten om die dringende investeringen te deblokkeren ? Bij een volgende gewestplanwijziging – en er zullen er nog komen – kan men waarschijnlijk wel voorzien in de inplanting van een woonwagenpark. Als de provinciale commissie nog maanden werk heeft, is dat dan niet tegenstrijdig met de bedoeling om het ontwerp van besluit op korte termijn voor te leggen aan de regering ?

Minister Steve Stevaert : Ik ben ervan overtuigd dat minister Martens heel sterk zal aandringen om snel over de stukken te kunnen beschikken, zodat we de zaak samen kunnen behandelen. Uitstel betekent in de sector van de allerzwaksten immers vaak afstel.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de Kempense noord-zuidverbinding te Geel Ten Aard

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de Kempense noord-zuidverbinding te Geel Ten Aard.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, collega's, het MER over de aanleg van de expresweg tussen Turnhout en Geel is klaar. De Vlaamse regering moet echter nog een aantal belangrijke beslissingen nemen over deze noord-zuidverbinding. Een van de probleempunten situeert zich ter hoogte van Geel Ten Aard. De nieuwe verbindingsweg N19 tussen Geel en Kasterlee snijdt dit gehucht doormidden. De cruciale vraag is of het traject van de nieuwe expresweg de huidige N19 zal volgen of dat de weg in een nieuwe bedding rond het dorp zal worden gelegd. De meeste inwoners van het gehucht Ten Aard spreken zich uit voor de aanleg van een nieuwe weg die op 800 meter parallel loopt met de N19. Een nieuwe weg heeft als voordeel dat het vrachtverkeer grotendeels uit het dorp wordt gehouden. Bovendien wordt daardoor vermeden dat de expresweg vlak naast de baan loopt. Tot slot zou het de veiligheid van fietsers, kinderen en bejaarden ten goede komen.

Zal het traject van de toekomstige expresweg de huidige N19 door Ten Aard volgen of komt er een nieuwe weg door de dorp ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In tegenstelling tot wat u zegt, is het MER-rapport nog niet klaar. Op dit ogenblik legt een college van interne en externe

Stevaert

deskundigen de laatste hand aan de samenstelling ervan. Het MER-rapport is ook nog niet conform verklaard door de bevoegde MER-cel van Aminal.

Overeenkomstig een inhoudelijk opgelegde structuur onderzoekt het MER op een wetenschappelijk onderbouwde wijze alle mogelijke milieu-effecten bij een eventuele realisatie van het project. Specifiek voor deze MER-studie zal voor de diverse disciplines een relatieve balans worden opgemaakt. Men zal de effecten van beide mogelijkheden tegen elkaar afwegen : een volledig nieuw traject versus een traject dat de bestaande gewestweg N19 vervoegt ten zuiden van Kasterlee en vervolgens doorheen het centrum van Geel Ten Aard loopt. Gemeenschappelijk voor beide tracés is de doorsnijding van het natuurgebied Hoge Mouw. Hier is geopteerd voor een ondertunneling van de duinenrug als omlegging voor het centrum van Kasterlee.

De keuze zal onder meer worden gebaseerd op de bepalingen van het RSV en de resultaten van het MER-rapport. Het gedeelte van de N19 tussen de R13 en de R14 is in het RSV opgenomen als primair net II. Volgens het RSV moeten wegen van het primair net II wegens de bestaande functies en de gemengde verkeersafwikkeling worden omgebouwd zodat een scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. De aanleg van rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaand verkeer is slechts uitzonderlijk mogelijk, namelijk wanneer de leefbaarheid op geen enkele andere manier kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondwegen moeten zo dicht mogelijk aansluiten bij de bestaande kern zodat bijkomende versnippering van de open ruimte kan worden beperkt. De leefbaarheid van de woonomgeving Ten Aard zal dan ook een belangrijk aspect zijn van het MER-rapport.

Het MER-rapport moet eveneens duidelijkheid scheppen over de bezwaren van de Europese Commissie tegen de aanleg van een nieuw parallel tracé indien voor deze variant wordt geopteerd. Het zal in de loop van maart 1999 worden afgerond.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.26 uur.*