



stuk **833** (2010-2011) – Nr. 3
ingediend op 16 mei 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Cindy Franssen en de heren Matthias Diependaele,
Kurt De Loor, Robrecht Bothuyne, Bart Van Malderen,
Lieven Dehandschutter en Veli Yüksel

betreffende de prioritaire wegendossiers in
Zuid-Oost-Vlaanderen

Voorstel van resolutie

van de dames Annick De Ridder en Vera Van der Borght
en de heren Sas van Rouveroj, Marnic De Meulemeester,
Jean-Jacques De Gucht en Filip Anthuenis

betreffende de herinrichting van de
N42 Wetteren-Geraardsbergen

Voorstel van resolutie

van de heer Marnic De Meulemeester, de dames Annick De Ridder
en Vera Van der Borght en de heren Sas van Rouveroj,
Jean-Jacques De Gucht, Filip Anthuenis en Sven Gatz

betreffende de rondweg voor de N60 in Ronse



Voorstel van resolutie

van mevrouw Vera Van der Borgh, de heer Jean-Jacques De Gucht,
de dames Fientje Moerman en Annick De Ridder
en de heren Marnic De Meulemeester, Filip Anthuenis
en Sas van Rouveroij

betreffende de ondertunneling van het kruispunt
van de N9 met de R41 in Aalst
en de doortrekking van de N41
van Dendermonde tot in Aalst

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Steve D'Hulster en Jan Penris

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

833 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen
827 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen
933 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
950 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

1. Voorstel van resolutie betreffende de herinrichting van de N42 Wetteren-Geraardsbergen.....	6
1.1. Toelichting door de heer Sas van Rouveroy.....	6
2. Voorstel van resolutie betreffende de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen.....	7
2.1. Toelichting door mevrouw Cindy Franssen	7
2.2. Toelichting door de heer Matthias Diependaele.....	7
2.3. Toelichting door de heer Bart Van Malderen.....	8
3. Voorstel van resolutie betreffende de rondweg voor de N60 in Ronse.....	8
3.1. Toelichting door de heer Marnic De Meulemeester	8
3.2. Tussenkoms van de heer Jan Penris	9
4. Voorstel van resolutie betreffende de ondertunneling van het kruispunt van de N9 met de R41 in Aalst en de doortrekking van de N41 van Dendermonde tot in Aalst	9
4.1. Toelichting door mevrouw Vera Van der Borgh.....	9
4.2. Tussenkoms van de heer Bart Van Malderen	10
5. Bespreking	10
6. Toelichting en bespreking van de amendementen van Groen!	11
7. Stemmingen	14

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 24 maart 2011 het voorstel van resolutie betreffende de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen.

Dit voorstel van resolutie werd besproken in samenhang met:

- het voorstel van resolutie betreffende de herinrichting van de N42 Wetteren-Geraardsbergen (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 827/1);
- het voorstel van resolutie betreffende de rondweg voor de N60 in Ronse (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 933/1);
- het voorstel van resolutie betreffende de ondertunneling van het kruispunt van de N9 met de R41 in Aalst en de doortrekking van de N41 van Dendermonde tot in Aalst (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 950/1).

Vooraf merkt de heer *Jan Peumans*, commissievoorzitter, op dat hij het parlement eigenlijk niet de geschikte plaats vindt om dit soort lokale dossiers te bespreken. Dan kunnen bij wijze van spreken voor elke regio specifieke wegen in het parlement worden besproken.

1. Voorstel van resolutie betreffende de herinrichting van de N42 Wetteren-Geraardsbergen

1.1. Toelichting door de heer Sas van Rouveroij

De heer *Sas van Rouveroij* begrijpt de preliminaire bedenking van de commissievoorzitter, maar repliceert dat de voorstellen over primaire wegen gaan. Ze hebben een doorstroom- en ontsluitingsfunctie voor een groot gebied.

De spreker merkt op dat de voorstellen van resolutie nauwelijks van elkaar afwijken, maar de voorstellen van Open Vld zijn gedetailleerder, vermelden de toezeggingen van de minister en bovendien een timing. Open Vld ziet dus niet in waarom er vier voorstellen nodig zijn en stelt voor om een en ander samen te voegen. Open Vld is desnoods bereid zijn voorstel over de N42 te laten amenderen om de verschillen met het voorstel van resolutie van de meerderheid weg te werken. De voorstellen over de N60 verschillen zelfs niet. Het lid hoopt dat de meerderheid even flexibel is en dat er een gemeenschappelijk initiatief tot stand kan komen.

De N42 is volgens de spreker een belangrijke ontsluitingsweg, maar jammer genoeg ook een dodenweg. De laatste vijf jaar vielen er 15 verkeersdoden en 46 zwaargewonden. Sinds 1980 wordt er gepraat over een aanpassing van de N42. Het is hoog tijd om de beloften waar te maken. Het voorstel van resolutie van Open Vld dringt daarop aan.

In het voorstel van resolutie van de meerderheid is er geen sprake van een portiek met dynamische signalisatie voor de afrit Wetteren op de E40, zodat de rechterrijstrook tijdens de avondspits gereserveerd wordt voor afslaand verkeer. Nochtans heeft de minister al in 2010 die portiek aangekondigd. Het grote verschil is dus dat Open Vld in afwachting van het nieuwe profiel van de E42 een aantal maatregelen voorstelt. Het voorstel van de meerderheid somt die maatregelen niet op. De meerderheid vraagt enkel om een nieuw onderzoek te starten.

Als tussentijdse oplossing zou het fiets- en landbouwverkeer op de N42 worden geweerd, dit in afwachting van de realisatie van het nieuwe profiel. Het voorstel van resolutie van Open Vld stelt enkele maatregelen voor die in die tussentijdse periode kunnen worden gerealiseerd. Ook daarover kan volgens de spreker weinig onenigheid bestaan met de meerderheid. Het voorstel van resolutie van de meerderheid spreekt enkel over het spoedig nemen van tijdelijke maatregelen, maar zonder die in concreto te formuleren.

Het voorstel van de meerderheid zwakt in feite de plannen van de minister voor de herinrichting van het kruispunt Vantegem af. In een voorstel van resolutie daterend uit 2009, medeondertekend door de toenmalige meerderheid, dus met Open Vld, bestonden die

plannen wel. Voor het kruispunt Langestraat in Zottegem ontbreekt bij het meerderheidsvoorstel een timing. De minister heeft dat aangekondigd voor maart/april van dit jaar. Er is dus geen enkele reden om die tijdsplanning niet in het voorstel zelf op te nemen.

Terecht stelt het voorstel van resolutie van de meerderheid dat alles in het werk moet gesteld worden voor de heraanleg van de doortocht in Herzele. Voorts vraagt de meerderheid dat de Vlaamse overheid contact opneemt met de Waalse autoriteiten om het dossier van de doortrekking van de N42 naar de A8 Brussel-Valenciennes op de agenda te zetten. Open Vld is bereid het eigen voorstel op die twee punten te amenderen.

2. Voorstel van resolutie betreffende de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen

2.1. Toelichting door mevrouw Cindy Franssen

Mevrouw *Cindy Franssen* zegt dat het voorstel van resolutie gebaseerd is op een oproep van het streekoverleg Zuid-Oost-Vlaanderen tot realisatie van drie prioritaire wegendossiers N60, N42 en N41. Die oproep is dan weer gebaseerd op de streekvisie 2007-2013. Voor de mobiliteit, de economische leefbaarheid, de vlotte verkeersdoorstroming, de verkeersveilige omgeving, de sociaal-economische ontsluiting, is de realisatie en de opwaardering van deze aanslepende dossiers dringend noodzakelijk.

Het lid begrijpt dat ook Open Vld sterk begaan is met deze kwesties. De meerderheid wou overleggen over een voorstel van groepsresolutie, maar Open Vld heeft beslist om eerder voor het voorziene overleg een voorstel van resolutie over de N42 in te dienen. Mevrouw Franssen heeft een gezamenlijk voorstel trouwens ook besproken met de partijvoorzitter en de fractieleider van Open Vld.

De N60 heeft een cruciale verbindings- en verzamelfunctie. Een betere ontsluiting moet het economische weefsel veiligstellen. De N60 is tussen Gent en Maarkedal een expresweg, maar de doortocht door Ronse is problematisch. Daardoor kan de weg zijn verbindingsfunctie als prioritaire weg niet vervullen. Het Vlaamse regeerakkoord vermeldt expliciet de rondweg N60 te Ronse. De financiering ervan zal gebeuren in een publiek-private samenwerking gecoördineerd door Via-Invest Vlaanderen. In mei 2005 is de streefbeeldstudie voor het volledige tracé van de N60 afgerond. Het plan-MER (milieueffectrapportage), onder meer gebaseerd op voorafgaande studies, moet het mogelijk maken een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen. De dienst MER zal een lijst maken van pro's en contra's, waarop de Vlaamse Regering een definitieve tracékeuze moet maken. De totale studie zou klaar zijn midden 2011, de werken zouden starten midden 2013. Het voorstel van resolutie vraagt voor de N60 de snelle afronding van het plan-MER, zodat de doortocht in Ronse sneller kan worden aangepakt.

2.2. Toelichting door de heer Matthias Diependaele

Ook de heer *Matthias Diependaele* wijst erop dat de meerderheid zeker niet onwillig was om samen te werken met Open Vld.

De dossiers dateren van de jaren zestig en zeventig. De vele beloftes over de jaren heen zijn nooit waargemaakt. Na de talrijke schriftelijke vragen restte de parlementsleden geen ander middel dan een voorstel van resolutie in te dienen. Het aantal verkeersslachtoffers bewijst trouwens de dringendheid. Het lid stoffeert de classificatie van de N42 als dodenweg met enkele voorbeelden.

De N42 is heel belangrijk voor de economische ontsluiting. Maar nu staan er tijdens piekuren zelfs files op de E40 omdat de doorstroming op de N42 stopt. Om daaraan te verhelpen is een deel van de pechstrook op de snelweg omgezet in een aanschuifstrook voor de afrit, wat niet echt de meest veilige oplossing is. Daarnaast is de carpoolparking veel te

klein. De N42 is ook voor fietsers heel onveilig. Om al die redenen dringen de indieners aan op snelle maatregelen, zoals een studie over de splitsing van de N42 tussen de afrit van de E40 in Wetteren en het kruispunt De Vos in Zottegem, een oplossing voor de files aan de afrit Wetteren en een grotere carpoolparking.

Natuurlijk zijn er bewonersgroepen die protesteren tegen de heraanleg, niemand heeft graag een grote weg in zijn achtertuin. De overheid moet echter het persoonlijk belang afwegen tegen het algemeen belang en er dan voor zorgen dat de overlast zo beperkt mogelijk blijft. De spreker vindt dat de wateroverlast, bijvoorbeeld in Denderbelle, en de geluidsoverlast, bijvoorbeeld nabij de N42, zeker moeten worden aangepakt.

2.3. Toelichting door de heer Bart Van Malderen

De heer *Bart Van Malderen* heeft begrip voor het protest van de voorzitter tegen de op het eerste zicht regionale dossiers. Maar de doortrekking van de N41 tussen Dendermonde en Aalst is exemplarisch voor de manier waarop sommige dossiers in Vlaanderen behandeld worden. Het dossier is 40 jaar oud en behelst algemene kwesties van mobiliteit en leefbaarheid, maar ook de geloofwaardigheid en aanpak van dergelijke problemen zijn van meer algemeen belang.

De lange duur bewijst dat het geen eenvoudig dossier is. Nochtans zijn de meeste inwoners van de regio er voorstander van. In de jaren negentig maakte het deel uit van de zogenaamde strategische projecten voor de regio. Vandaag staat het als prioriteit in de streekpacten van het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC) Zuid-Oost-Vlaanderen en het RESOC Waas en Dender. De sociale partners, de lokale besturen, de provincie hebben zich daar resoluut achter geschaard.

De doortrekking van de N41 maakt dus sinds 40 jaar deel uit van alle mogelijke plannen. Dat creëert natuurlijk geloofwaardigheidsproblemen. De meeste onteigeningen zijn al gebeurd. In antwoord op parlementaire vragen hebben de verantwoordelijke ministers telkens de doortrekking van de N41 aangekondigd. Dat lange talmen dwarsboomt ook de gemeentelijke ruimtelijke plannen. Het ontbreken van dat stuk weg schept dus niet alleen doorstromingsproblemen, maar staat ook andere ruimtelijke en vervoersoplossingen in de weg.

De Vlaamse Regering heeft ondertussen wel al enkele beslissingen genomen. Zo komt de tunnel in Aalst er. Tegen de doortrekking is er heel wat tegenstand, deels ideologisch, maar ook om de voornoemde persoonlijke redenen. Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) zal daar rekening mee houden. Zo zal de ingreep het perspectief 2020 van De Lijn niet doorkruisen en geen bijkomend verkeer aantrekken. Het gaat om een traject op 2x1 rijstroken in een zeer beperkt profiel, dat via het MER dient ingepast te worden in het landschap. Er komen maatregelen om geluid- en wateroverlast te milderen. Het lid benadrukt tot slot hoe belangrijk het is dat de Vlaamse overheid zich verbindt de N41 door te trekken als het PRUP klaar is.

3. Voorstel van resolutie betreffende de rondweg voor de N60 in Ronse

3.1. Toelichting door de heer Marnic De Meulemeester

De heer *Marnic De Meulemeester* noemt de N60 een belangrijke verbindingsweg tussen Gent en Valenciennes. Het is cruciaal voor de economie en de mobiliteit van gans Zuid-Oost-Vlaanderen dat de gewestweg over het volledige traject een capaciteit van 2x2 rijstroken heeft. Om het stadscentrum van Ronse te ontlasten werd al decennia geleden een rondweg in het vooruitzicht gesteld. Het is zelfs zo dat het gewestplan een mogelijk tracé bevat. Op 23 maart 2007 werd hij als missing link opgenomen op de lijst van Via-Invest-projecten. Het dossier sleept uiteindelijk al 40 jaar aan. Verder uitstel is niet verantwoord, meent het lid.

Open Vld vraagt daarom een snelle en definitieve keuze tussen de twee overblijvende tracés. De minister verklaarde in Herzele dat de plan-MER in april kan afgerond worden, waardoor de genoemde keuze nog voor de vakantie kan plaatsvinden. Voorts vragen de indieners alles in het werk te stellen om de realisatie te versnellen. Het voorstel verschilt weinig of niet van dat van de meerderheid.

3.2. *Tussenkoms van de heer Jan Penris*

De heer *Jan Penris* zegt dat Ronse sinds meer dan 40 jaar wacht op de doortrekking van de N60. Veertig percent van de noodzakelijke onteigeningen zijn al jaren geleden gebeurd. De N60 met vier rijstroken stopt momenteel nog steeds voor Ronse. De ambachtelijke en industriezone blijven daardoor verstoken van een snelle verbinding via de weg. Het zware verkeer moet daarom steeds via smalle wegen, wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Door de slechte verbinding vestigen vele bedrijven zich elders, wat gevolgen heeft voor de lokale werkgelegenheid. Sinds vele jaren torst de stad Ronse de weinig benijdenswaardige titel van armste gemeente van Oost-Vlaanderen. De spreker acht de niet-doortrekking van de N60 daar in belangrijke mate verantwoordelijk voor.

Oudenaarde heeft zich wel economisch kunnen ontplooien dankzij de aanleg van de N60 die zorgt voor een goede verbinding met de Gentse haven en, via de E17 en de E40, voor een snelle aansluiting op het Europese wegennet. Door de vlotte verbinding vestigden vele bedrijven zich in Oudenaarde, dat geeft dus een boost op economisch gebied met de daaraan gekoppelde werkgelegenheid en welvaart. Kortom, in het belang van de verkeersveiligheid en de economische ontwikkeling van Ronse vraagt het Vlaams Belang een snelle doortrekking van de N60. Vlaams Belang zal trouwens alle voorstellen van resolutie met veel enthousiasme goedkeuren.

4. Voorstel van resolutie betreffende de ondertunneling van het kruispunt van de N9 met de R41 in Aalst en de doortrekking van de N41 van Dendermonde tot in Aalst

4.1. *Toelichting door mevrouw Vera Van der Borgh*

Mevrouw *Vera Van der Borgh* is zich ervan bewust dat het niet de bedoeling is om in de commissie debatten te voeren over specifieke dossiers uit een bepaalde regio. Zij wijst er wel op dat in de gedachtewisseling met het Rekenhof over het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken andermaal bleek dat de uitvoering van veel beloften telkens opnieuw wordt uitgesteld. De geloofwaardigheid van de politiek en het respect voor het parlementaire werk zijn in het geding, meent het lid.

Zij concludeert uit de toelichting van de voorstellen dat in dit geval een ernstig parlementair debat wel degelijk geoorloofd is. Over de voorliggende dossiers zijn tientallen, zo niet honderden vragen gesteld aan negen opeenvolgende ministers van Openbare Werken. Maar tot vandaag vond niet één spadesteek plaats. De huidige minister heeft er zich tijdens een plaatsbezoek uitdrukkelijk toe verbonden dat de realisatie van alle drie de projecten tijdens haar bewindsperiode zal starten.

Ter plaatse bestaat een grote consensus onder de sociale partners en politieke partijen, met uitzondering van Groen!. Het belang van de realisatie voor de sociaal-economische ontsluiting en de verkeersveiligheid mag niet onderschat worden. Ze overstijgen trouwens het belang van de regio, net zoals de Oosterweelverbinding, waarin het parlement al onnoemelijk veel tijd en energie stak. Zo gaat het bij de N41 over de ontsluiting van Aalst richting E17 en het Waasland, en dus ook over de haven van Antwerpen. Bij de N42 en N60 is de ontsluiting richting Wallonië en Noord-Frankrijk een belangrijke doelstelling.

Vervolgens gaat de spreker specifiek in op de N41. Het voorstel van Open Vld daarover vraagt om na het jarenlange beloven en bestuderen, een versnelling hoger te schakelen.

Dat is ook het verschil met het voorstel van de meerderheid, naast de meer uitgebreide aandacht voor de N41. Het voorstel van de meerderheid zwijgt over de timing, terwijl het voorstel van Open Vld vraagt om het plan-MER en het PRUP nog voor het einde van 2011 af te ronden en, na de technische uitwerking vanaf 2012, ten laatste in 2013 met de infrastructuurwerken te beginnen. Die urgentie is niet aanwezig in het voorstel van de meerderheid.

Ook in het dossier van het knooppunt Gentssteenweg-Boudewijnlaan is de vraag waaruit in het voorstel van de meerderheid de urgentie moet blijken. Open Vld daarentegen spreekt wel over de versnelde opstelling van het aanbestedingsdossier, versnelde onteigening en het uittrekken van kredieten op de begroting 2012, zodat de werken in de loop van dat jaar kunnen aanvangen. Volgens het lid zijn die termijnen realistisch. Tot slot pleit ze voor een gezamenlijk, krachtig signaal aan de minister met een eensgezinde resolutie.

4.2. Tussenkomst van de heer Bart Van Malderen

De heer *Bart Van Malderen* repliceert dat de kwaliteit van een voorstel niet afhangt van haar lengte, zeker niet als die lengte verkregen wordt door een bloemlezing uit vroegere vragen. De urgentie van de meerderheid moet blijken uit de praktijk. Het lid stelt dat de provincie niet sneller kan werken dan de procedure toelaat en dat zij wel degelijk alle zeilen bijzet. Het PRUP kan niet eerder dan in het voorjaar van 2012 klaar zijn. Een fractiegenoot van mevrouw Van der Borgh was als minister van Ruimtelijke Ordening trouwens mee verantwoordelijk voor de vastlegging van die termijnen.

5. Bespreking

Mevrouw *Elisabeth Meuleman* vraagt een hoorzitting over al die problemen omdat het debat onvoldoende gevoerd is. De weerstand tegen de verschillende ingrepen groeit immers, niet alleen bij natuurverenigingen en buurtbewoners, maar ook bij de Boerenbond, verkeersdeskundigen, bepaalde gemeentebesturen. Het parlement heeft die groepen onvoldoende gehoord.

De kwestie is trouwens ruimer dan enkele lokale problemen, maar gaat over de missing links en Vlaanderen Distributieland, een betwistbaar aspect van Vlaanderen in Actie (ViA). De centrale vraag is of een verdere verdichting van het wegennet de beoogde economische objectieven realiseert. Mevrouw Meuleman zou het economische voordeel van de bijkomende wegen wel eens willen aangetoond zien. Groen! trekt dat zeer sterk in twijfel en wordt daarin gesteund door een aantal economen. Is het verantwoord om daar de schaarse middelen aan toe te kennen? Wat zijn trouwens de gevolgen voor de waterhuishouding van een verdere verharding van nog meer oppervlakte in Vlaanderen? Het lid wil bovendien weten hoe de verbreding en doortrekking van wegen ze veiliger zal maken. Over al die aspecten zou ze graag een aantal experts horen, een hoorzitting dus over kwesties die helemaal niet alleen louter van lokaal belang zijn.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat er al een gedachtewisseling met Voka (Vlaams netwerk van ondernemingen) over de visie van het bedrijfsleven op logistiek Vlaanderen op het programma staat. Het staat de leden vrij om sprekers toe te voegen. Over de voortgang van de missing links zijn er heel wat rapporten, en die kwestie is al besproken. Dat neemt niet weg dat de commissie een eventuele bijkomende hoorzitting kan vragen, mocht daar een meerderheid voor zijn.

De heer *Filip Watteuw* stelt vast dat bij grote infrastructuurprojecten de grote woorden nooit op zich laten wachten: globaal, integraal, modern, duurzaam, vernieuwend enzovoort. Maar het resultaat is altijd hetzelfde: wegen doortrekken of wegen verbreden. Hij vermeldt terloops dat hij niet begrijpt waarom de behandeling van de voorliggende voorstellen vandaag moet afgewerkt worden, terwijl er binnenkort nog een hoorzitting volgt over logistiek Vlaanderen.

De vele nadelen die zij hebben, gaat hij niet allemaal opnieuw omstandig uitleggen. Het lid beperkt zich tot de samenvatting dat dergelijke infrastructuurinvesteringen veel sociale en ecologische nadelen hebben: meer overlast, fijn stof, lawaai, ruimtebeslag, onveiligheid, stress enzovoort.

Deze keer wil hij het over een andere boeg gooien, met name de kritiek uit economische hoek. Ivan Van der Cloot van Itinera noemt het hele model van grote distributieassen over de weg economische nonsens. Voor een kleine, open economie als de Vlaamse kan het zelfs catastrofaal zijn. De macro-economische opbrengst komt immers grotendeels in het buitenland terecht. De grote verbinding die men deze keer wil aanleggen, zal ervoor zorgen dat de containers die arriveren in de haven van Antwerpen, versast worden richting Parijs. De economische winst voor Vlaanderen is zeer gering.

Etienne de Callataÿ van Bank Degroef noemt dergelijke investeringen niet-toekomstgericht en vervuילend. De positieve aspecten wegen niet op tegen de negatieve. Vlaanderen verliest eigenlijk twee keer: logistieke investeringen creëren vrijwel geen banen en het geld is verloren voor echt duurzame investeringen. Foute keuze dus.

Dat men daarmee de verkeersproblemen oplost, is evenmin waar. Nieuwe wegen trekken meer verkeer aan en dat vrijwel onmiddellijk na de ingebruikname. De oude route wordt weliswaar gedurende enkele jaren ontlast, maar relatief snel doet zich ook daar weer congestie voor door de totale aangroei van het verkeer. Dat is al bij herhaling door onderzoek bewezen.

De vergelijking met de rest van Europa leert bovendien dat België nu al niet weinig wegen heeft. Terwijl distributieland Nederland over drie kilometer weg per km² beschikt en het Europese gemiddelde een kilometer bedraagt, is dat hier 4,6 kilometer. Als men de Belgische cijfers zou verfijnen tot Vlaamse, zou het getal nog hoger zijn. Het lid schat vijf tot zes kilometer per km². De laatste twintig jaar ging gemiddeld tien hectare open ruimte per dag verloren in Vlaanderen. Voor sommigen is dat blijkbaar nog altijd niet genoeg.

Op het bijkomende probleem van verharding en wateroverlast komt de spreker later terug. Veiligheid is inderdaad belangrijk, maar hier wordt het gebruikt als glijmiddel om wegen te verbreden en nieuwe aan te leggen. De generatie van extra verkeer verhoogt nochtans de kans op ongevallen. Er komen immers niet alleen meer auto's, maar ook meer kruisingen, zeker in een regio met weinig wegenhiërarchie.

6. Toelichting en bespreking van de amendementen van Groen!

De heer *Filip Watteuw* verklaart namens Groen! een aantal amendementen te hebben ingediend op stuk 833 (2010-2011) – Nr. 1. Deze amendementen zijn opgenomen in *Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 833/2*.

Het eerste amendement van Groen! schuift als eerste doelstelling voor Oost-Vlaanderen naar voren om te streven naar duurzame mobiliteit. Het vraagt daarom aan de Vlaamse Regering om te investeren in modal shift en de overgang van personenvervoer naar openbaar vervoer. Het lid vindt het erg vreemd dat men oude beloften als argument gebruikt, die dateren uit een tijd dat het betondenken nog gemeengoed was. Tegelijk is van het, ook al uit 2003 daterende, Gentse Pegasusplan nog vrijwel niets uitgevoerd. Als tijd een argument is, laat dat dan ook het geval zijn voor het openbaar vervoer, bepleit de heer Watteuw.

Amendement nr. 2 tot en met 9 betreffen de N42, waarvan men een mooie noord-zuidverbinding richting Frankrijk wil maken. De verbreding vormt vooral een bedreiging voor de leefbaarheid in Oosterzele en Herzele, waar sprake is van rechtekking en een nieuw tracé ter hoogte van Steenhuize en Sint-Lievens-Esse. De verbreding dreigt sluipverkeer aan te

trekken en verkeersproblemen te verplaatsen. Als argument gebruikt men de veiligheid en verkeersleefbaarheid voor de mensen die in de nabijheid van de kronkelige N42 wonen. Welnu, de ongevallencijfers zijn niet beter op het reeds rechtgetrokken en verbrede deel. Voor veiligheid biedt rechtekking dus geen oplossing, integendeel. De capaciteitsverhoging verhoogt nog de kans op ongevallen.

Mevrouw *Elisabeth Meuleman* stoort zich aan het ontbreken van een democratisch debat over de N-wegen. Dat blijkt onder meer uit een brief uit 2001 van toenmalig kamervoorzitter Herman De Croo aan de burgemeesters van Herzele en Zottegem, de heren Van Tittelboom en De Loor. Daarin feliciteert hij eerstgenoemde met een vergadering in diens woonkamer, waarop de minister van staat aanwezig was samen met beide burgemeesters en de kabinetschef.

Mevrouw Meuleman citeert uit de brief: “Na onze gesprekken zijn wij het volgende overeengekomen: de nieuwe N42 komt er. (...) Op gepaste wijze zullen wij er moeten voor zorgen dat er draagvlak voor is. Wij zullen daarvoor geen referendum organiseren maar wij zullen toch een bevraging of wat het ook weze moeten organiseren, om psychologische weerstanden te zien afbouwen en tactisch gepast verder te werken.”. Het lid noemt dit een schokkende aanfluiting van de democratische besluitvorming. En het is niet alleen voor de N42 dat beslissingen worden genomen tijdens woonkamervergaderingen en dat de maatschappelijke steun vervolgens wordt afgekocht.

Daarom dringt zij er ook zo op aan de betrokken partijen uit te nodigen op een hoorzitting. Het volstaat niet om te beloven dat men wel zal rekening houden met de mensen die onteigend worden of extra problemen met het water zullen krijgen.

De heer *Filip Watteeuw* vindt de geciteerde brief zeer relevant in het licht van de druk die wordt uitgeoefend om de werken aan de N42 het koste wat het kost te realiseren.

Amendement nr. 10 betreft de N60. Het is nog maar de vraag of de ringweg de problemen rond Ronse zal oplossen. Het geplande tracé ligt in een overstromingsgebied, waardoor de verharding elders wateroverlast zal veroorzaken. Het lid stelt vast dat men daar gewoon mee doorgaat, in weerwil van de verklaringen die men aflegt als er weer eens overstromingen zijn. Bovendien ligt het tracé in het westen, terwijl het belangrijkste industriegebied in het oosten ligt. Het verkeer vanaf daar moet dus door de stad heen. Amendement nr. 10 stelt daarom voor om de bestaande wegen te verbeteren, zonder ze op te waarderen tot primaire wegen.

Over de N41 heeft Groen! eveneens een aantal amendementen, want ook daar klinken de verhalen over verkeersveiligheid en economische winst vals. De nieuwe weg biedt immers geen oplossing voor de onveiligheid op de N406, die er parallel mee loopt. Integendeel, door het aantrekken van meer verkeer en door de bijkomende kruisingen, wordt zij nog groter in Denderbelle, Hofstade en Gijzegem. Het laatste dorp dreigt zonder meer onleefbaar te worden. Bovendien wordt ook hier 115.000 m² verhard en onbruikbaar voor natuurlijke infiltratie.

Tot slot vestigt de heer Watteeuw er de aandacht op dat, zelfs als men de andere amendementen niet aanvaardt, men het eerste met het pleidooi voor duurzame mobiliteit zeker zou moeten steunen.

De heer *Matthias Diependaele* was noch uitgenodigd noch aanwezig op genoemde woonkamerbijeenkomst, maar is wel voor de wegverbreding. Volgens hem is er zowel bij de bevolking als bij de lokale partijen grote steun voor de verdubbeling van de N42, meer bepaald op het stuk tussen de E40 en het kruispunt De Vos. Ook Voka en RESOC wijzen keer op keer op de missing links in Oost-Vlaanderen.

Amendement nr. 2 en 3 verbeteren inderdaad het aanschuiven voor de E40, maar verplaatsen het wel naar de N42 zelf. Hij snapt niet waarom Groen! net dat gedeelte wil verbreden waarvoor nog geen onteigeningen geregeld zijn en het andere, waar dat wel het geval is, juist niet.

Amendement nr. 4 begrijpt de spreker niet, want er zijn geen lussen om een carpoolparking in aan te leggen. Volgens hem gaat het om een rotonde. Hij plaatst vraagtekens bij de heraanleg van de rotonde over de E40 in amendement nr. 5, gezien de gigantische kostprijs van de oorspronkelijke aanleg. De fietspaden komen er, verzekert hij. De aanleg van een rotonde aan de Langestraat staat al in het meerderheidsvoorstel.

Vervolgens brengt de spreker het vele verkeer aan als argument voor de verbreding. Volgens hem zijn de meest onveilige punten kruispunt De Vos, waar men van vier naar twee stroken ging, en de Oosterzeelse Breek- en Betoncentrale, waar de verdubbeling een invoegstrook mogelijk maakt. De heer Diependaele wil zeker geen autosnelweg in de Vlaamse Ardennen en heeft begrip voor de tegenstanders, maar het algemeen belang vereist op zijn minst een verdubbeling van de N42 en een rechte trekking in Herzele.

De heer *Bart Van Malderen* vindt dat de amendementen onredelijk zijn en flagrante fouten bevatten. De argumentatie van de Groen!-fractie heeft immers tot gevolg dat nergens in Vlaanderen nog bijkomende wegen kunnen aangelegd worden. Hij erkent dat het feit dat de dossiers er al lang liggen, op zich geen argument is en dat de keuze weloverwogen en rationeel moet zijn. Welnu, dat is hier het geval volgens hem. Het gaat om oordeelkundig ingeplante herschikkingen.

Een stad als Dendermonde kan geen duurzaam mobiliteitsbeleid voeren, omdat haar bestaande infrastructuur enorm veel zwaar verkeer te slikken krijgt. Dat kan niet opgelost worden zonder de doortrekking van de N41. Ook voor andere, dichtslibbende oude wegen bestaan doortochtenplannen ter verbetering van verblijfsomgevingen, maar die worden gehypothekeerd door de missing links. Hun aanleg ondersteunt ook een betere modal split op andere vlakken.

De heer Van Malderen wil niet alle schrijnende dossierfouten behandelen en beperkt zich tot één. In amendement nr. 11 wordt gepleit voor de ontsluiting van twee bedrijven via spoor en water. Welnu, dat wordt onderzocht – VPK is daar ook toe gehouden op grond van een overeenkomst met Waterwegen en Zeekanaal NV en met de NMBS – maar het blijkt niet aan te sluiten op de markt die daarvoor bestaat. Het pleidooi voor een noordelijk tracé in een ander amendement hypothekeert echter net die ontsluiting. Het gaat dus om diametraal tegenovergestelde amendementen. Voor de heer Van Malderen blijkt op die manier onkunde uit de amendementen.

Mevrouw *Cindy Franssen* verzekert dat de waterbestanden bekeken zijn in de plan-MER voor de N60, net als alle andere maatschappelijke aspecten. Haar visie wordt gedeeld door sociale partners en lokale besturen. Op grond daarvan wijst zij de amendementen af.

De heer *Filip Watteuw* heeft geen antwoord gekregen op zijn meermaals door studiewerk bevestigde argument dat meer wegen leiden tot meer verkeer en dus onveiligheid. Hij vindt infrastructuurwerken niet per definitie onzinnig, maar hier wordt een grote noord-zuidverbinding door Oost-Vlaanderen aangelegd. Het lid voorspelt voorbijzovende containers waar men plaatselijk zeer weinig baat bij heeft en die de leefbaarheid van de provincie voor een stuk zullen hypothekeken.

7. Stemmingen

Het voorstel van resolutie betreffende de herinrichting van de N42 Wetteren-Geraardsbergen (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 827/1) en de beide hierop ingediende amendementen (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 827/2) worden verworpen met 9 stemmen tegen 3.

Vervolgens wordt gestemd over de amendementen van Groen! op het voorstel van resolutie betreffende de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 833/2).

De amendementen nr. 1 tot 3 worden verworpen met 11 stemmen tegen 1. De amendementen nr. 4 en 5 worden verworpen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen. Amendement nr. 6 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1. De amendementen nr. 7 en 8 worden verworpen met 9 stemmen tegen 3. De amendementen nr. 9 en 10 worden verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 1 onthouding. De amendementen nr. 11 tot 15 worden verworpen met 11 stemmen tegen 1.

Het voorstel van resolutie betreffende de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 833/1) wordt ongewijzigd aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

Het voorstel van resolutie betreffende de rondweg voor de N60 in Ronse (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 933/1) wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

Het voorstel van resolutie betreffende de ondertunneling van het kruispunt van de N9 met de R41 in Aalst en de doortrekking van de N41 van Dendermonde tot in Aalst (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 950/1) wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Steve D'HULSTER
Jan PENRIS,
verslaggevers