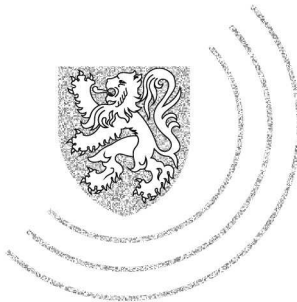


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

14 april 2009

VOORSTEL VAN DECREET

**– van de heren Tom Dehaene, Lode Ceysens, Francis Vermeiren
en Patrick Lachaert, mevrouw Else De Wachter en de heer André Van Nieuwkerke –**

betreffende de validatie van sommige gewestplanwijzigingen

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en
Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door de heer Karlos Callens**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert.

Vaste leden:

de heren Pieter Huybrechts, Leo Pieters, Stefaan Sintobin,
mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Frans
Wymeersch;

de heer Lode Ceyssens, de dames Tinne Rombouts, Joke
Schauvliege, de heer Jan Verfaillie;

de heren Karlos Callens, Patrick De Klerck, Patrick Lachaert;

de heren Jos Bex, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Felix Strackx, Wim
Van Dijck, mevrouw Gerda Van Steenberge, N.;

de heren Jos De Meyer, Erik Matthijs, Frans Peeters, Johan
Sauwens;

de dames Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Dominique
Guns;

de heren Ludo Sannen, Joris Vandenbroucke, Jo Vermeulen.

Toegevoegde leden:

de heer Rudi Daems;

de heer Jan Peumans.

Zie:

2145 (2008-2009)

– Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

	Blz.
1. Hoorzitting met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).....	4
2. Hoorzitting met het actiecomité ‘Geen Ring door Asse’	6
3. Vraag over de termijn.....	9

DAMES EN HEREN,

Op donderdag 2 april 2009 hield de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed een hoorzitting over het voorstel van decreet van de heren Tom Dehaene, Lode Ceyssens, Francis Vermeiren en Patrick Lachaert, mevrouw Else De Wachter en de heer André Van Nieuwkerke betreffende de validatie van sommige gewestplanwijzigingen.

Er werden vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het actiecomité ‘Geen Ring door Asse’ gehoord.

1. Hoorzitting met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Inleidende uiteenzetting

Mevrouw *Eva Van den Bossche*, dienstkringingenieur bij het AWV Vlaams-Brabant, zegt dat de reservatiestrook in het gewestplan is opgenomen om in Asse een belangrijk verkeersprobleem op te lossen. Op de N9 zijn er grote doorstromingsproblemen ter hoogte van het centrum van Asse. Die hebben belangrijke nadelige gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het centrum van Asse. Elke dag staan er grote files.

Asse ligt op een belangrijk kruispunt van wegen. De route van Aalst naar Brussel loopt via de N9 door het centrum van Asse. Voorts is er de route van Dendermonde naar Brussel via de N47 en de N9. Voor die route is er geen alternatief via een hoofdweg. Heel wat verkeer neemt de afrit van de E40 in Ternat om het industrieterrein Mollem of Merchtem te bereiken. Ook vanuit Aalst en Affligem is de N9 een veelgebruikte weg naar Mollem. De N285 is een belangrijke route van Dendermonde naar de E40. Al die verschillende bewegingen gebruiken hetzelfde stukje van de N9 in het centrum van Asse.

Asse staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) als een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau en als economisch knooppunt. Dat houdt in dat de bestaande functies optimaal ontsloten moeten worden. Het RSV zegt ook: “In uitzonderlijke gevallen kunnen omwille van de leefbaarheid nieuwe tracés worden aangelegd. Deze rondwegen kunnen worden toegestaan op basis van de verbetering van de verkeersleefbaarheid maar niet omwille van de verbetering van de verbindingfunctie.” De eerste betrachting is dan ook de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het centrum van Asse verbeteren.

Het provinciale RSV van Vlaams-Brabant categoriseert de verschillende wegen. De N47 van Dendermonde tot de kruising met de N9 in Asse, gekend als het kruispunt Wijndruif, is een secundaire-I-verbinding. Daarvoor bestaat geen alternatief in het hoofdwegennet. De N9 is een secundaire-I-weg van het kruispunt met de N47 (Wijndruif) tot de aan te leggen ringweg op Kalkoven. De N9 is een secundaire-III-weg omdat daarvoor een perfect alternatief bestaat, namelijk de E40, een hoofdweg. De N285 is een secundaire-II-verbinding met als belangrijkste taak te verbinden met het hoofdwegennetwerk, namelijk de E40 in Ternat.

In 1997 heeft het studiebureau Tritel een verkeerskundige studie uitgevoerd, meldt mevrouw Van den Bossche. Daaruit blijkt dat in het centrum van Asse het doorgaande verkeer ongeveer 50 percent van het totale verkeer bedraagt. Het percentage varieert van 40 tot 70 percent naargelang het moment van de dag. Het halfdoorgaande verkeer, dus het verkeer van of naar Asse zelf, bedraagt ongeveer 20 percent. Het plaatselijke verkeer is goed voor ongeveer 30 percent.

Het aandeel van het vrachtverkeer is zeer hoog, afhankelijk van piek- of daluren, maar het kan oplopen tot 14 percent. De bedrijvenczone van Mollem kon tot voor kort enkel bereikt worden via de N9, dus door het centrum van Asse. Ongeveer 77 percent van het vrachtverkeer van en naar Mollem passeerde door het centrum. Meer dan 50 percent van het verkeer in de gemeenteweg Prieelstraat, een bewonersstraat parallel met de N9, is sluipverkeer dat de N9 probeert te vermijden.

De verkeerskundige studie heeft dan vijf conceptuele scenario's met drie varianten uitgewerkt met de mogelijke ringverbindingen. De evaluatie is gebeurd op ruimtelijk en verkeerstechnisch gebied. De verkeers-technische analyse en evaluatie zijn gebeurd met het simulatiemodel voor Asse en omgeving en op basis van het multimodale model Vlaams-Brabant.

In januari 2009 heeft het AWV nogmaals verkeers tellingen laten uitvoeren op de N9 in Kalkoven. In de ochtendspits passeerden daar in de richting Brussel 782 voertuigen of 866 personenauto-equivalenten. Een vrachtwagen telt immers meer mee dan een gewone personenwagen. In de Prieelstraat werden er op dat uur 367 voertuigen geteld. In Putberg, een sluiproute aan de andere kant van de N9, bedroeg het resultaat 228 voertuigen. Het sluipverkeer is dus aanzienlijk. Dagelijks zijn er files op de N9 van Asse-ter-Heide tot aan het kruispunt Wijndruif en in de richting Brussel van de Wijndruif tot aan het station.

In de avondspits is de voornaamste verkeersrichting naar Aalst en Dendermonde. Tussen 17 en 18 uur

telde het AWW op de N9 813 voertuigen of 869 personenauto-equivalenten. De Prieelstraat is met 372 voertuigen nog altijd een belangrijke sluiproute, voor de Putberg geldt dat dan minder.

Kortom, er is een zeer belangrijk aandeel sluipverkeer, vooral in de Prieelstraat en 's ochtends ook in de Putberg. Per etmaal passeren er in elke rijrichting 8000 tot 10.000 voertuigen op de N9 ter hoogte van Kalkoven. Die recente cijfers bevestigen de Tritelstudie van 1997.

Uit de verkeerskundige analyse op basis van verkeerstellingen en het herkomst- en bestemmingsonderzoek door Tritel, blijkt dat een kleine ringweg rond de kern van Asse de oplossing kan bieden. Een kleine ringweg heeft een aantal belangrijke voordelen. Een dergelijke ringweg heeft geen of een kleiner aanzuigeffect dan een grote ringweg, die ertoe kan leiden dat nog meer wagens de E40 vermijden en langs de ring rond Asse passeren. Een kleine ringweg vormt evenmin een alternatief voor de E40-A12-relatie. Een kleine ringweg kan ook meer worden gebruikt door halfdoorgaand verkeer. Dat verkeer, dat ongeveer 30 percent van het verkeer in het centrum uitmaakt, zou immers sneller geneigd zijn om een kleine ringweg te gebruiken dan een grote. Het belangrijkste voordeel is dat de drukte in het centrum sterker vermindert waardoor de doortocht helemaal anders kan worden ingericht.

Na de opstelling van het structuurplan in 1982 hebben tal van studies en rapporten op de noodzaak van een ingreep gewezen. In 2000 was er een gewestplanwijziging. Daarin werd het tracé voor de ringweg vastgelegd. In 2006 werd de eerste fase van de ringweg, van de Stationsstraat (N9) tot aan Huinegem, aanbesteed. De opening is in december 2008 gevierd. De tweede fase gaat van Huinegem tot Kalkoven (N9). De laatste fase gaat over de N9 Kalkoven tot aan de Edingsesteenweg, de N285.

Het verkeersprobleem in Asse kan enkel worden opgelost door de verwezenlijking van drie fasen van de ringweg. Fase 1 is noodzakelijk voor de ontsluiting van de bedrijvenzone Mollem, die al langere tijd vragende partij is voor een degelijke ontsluiting. Voorheen moest het verkeer door het centrum van Asse passeren en door een onderbrugging van de spoorlijn en daarenboven een moeilijk kruispunt oversteken. Sinds de verwezenlijking van fase 1 rijden al minder vrachtwagens door het centrum. Fase 2 is noodzakelijk om het doorgaande en halfdoorgaande verkeer op de as Aalst-Dendermonde-Brussel om te leiden. Fase 3 is nodig om het verkeer van en naar de N285 (E40) om te leiden.

De ringweg is een secundaire-II-weg. Er komen geen aansluitingen, dus geen bedrijven of huizen

langs de ringweg. Lintbebouwing zou immers de doorstroming hinderen. De kruispuntoplossingen worden zo uitgedacht dat ze de doorstroming niet hinderen. Het heeft immers geen zin een ringweg aan te leggen als er te lang moet worden aangeschoven op de aansluitende kruispunten. De doortocht van de N9 door het centrum van Asse wordt volledig heringericht met het oog op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Er zal plaats zijn voor de zachte weggebruikers, voor openbaar vervoer en niet meer voor doorgaand verkeer. De sluiproutes, de Prieelstraat en de Putberg, worden afgesneden. De auto's worden immers naar de ringweg geleid. Er komt wel een verbinding voor fietsers en voor voetgangers met ongelijkgrondse kruisingen. Zo behouden de Prieelstraat en de Putberg het contact met het centrum. Langs de ringweg komen er ook fietsverbindingen om de verbinding te maken met bestaande en geplande functionele en recreatieve fietsroutes.

De kruising van de spoorlijn L60 in de tweede fase zal uiteraard ongelijkgronds gebeuren. De ringweg krijgt een snelheidsregime van 70 kilometer per uur. Er geldt een inhaalverbod.

De ringweg wordt optimaal ingepast in het glooiende landschap. De eerste fase is mooi ingebed met een buffer aan de woonzones. Zo vormt de ringweg geen barrière. Voor de tweede fase worden die principes doorgetrokken. Het traject start dan aan Huinegem, het wordt half ingegraven in heuvel, loopt onder de spoorlijn door, volgt het landschap langs de beek aan de andere kant van de spoorlijn. Het kruist de Prieelstraat die wordt onderbroken, maar de fietsverbinding blijft bestaan. Er wordt nog gezocht naar de optimale kruispuntoplossing van de N9 in Kalkoven. Daarvoor zijn er bijkomende herkomst- en bestemmingsonderzoeken en verkeerstellingen gepland.

De derde fase zal uiteraard zo goed mogelijk in het landschap worden ingepast. Kalkoven ligt ongeveer zeven meter hoger dan Koensborre, de enige straat die de ringweg in die fase kruist. De kruising met Koensborre zal in elk geval op maaiveldniveau liggen. De ringweg volgt dan de helling en wordt zelfs deels ingegraven tegen die helling. Zo doorbreekt de ringweg het landschap zo weinig mogelijk. Het kruispunt met N285 Edingsesteenweg is nog niet bepaald. Eerst moet er een oplossing worden gezocht voor het kruispunt van de N9 in Kalkoven.

Momenteel wordt dus gezocht naar de beste oplossing voor het kruispunt van de ringweg met de N9 ter hoogte van Kalkoven. Er zijn drie mogelijkheden. De eerste is een lichtengeregeld kruispunt. Voordeel daarvan is dat de lichten zo kunnen worden afgesteld dat ze maximaal de ringweg voorrang geven. Een andere mogelijkheid is een rotonde. Gezien de verkeersstromen is het niet duidelijk of die de capaciteit

wel aankan. Een derde mogelijkheid is een ongelijkgrondse kruising. Dat betekent dat de ringweg onder de N9 door zou gaan, niet met een tunnel maar met een onderbrugging. De N9 ligt zeven meter hoger dan Koensborre en drie tot vier meter hoger dan de Prielstraat. Het landschap biedt dus die mogelijkheid. Daarvoor zijn er dus bijkomende verkeerstellingen aangevraagd en is een herkomst- en bestemmingsonderzoek in voorbereiding. Dat laatste onderzoek dient om te bepalen hoe het verkeer zich over de ringweg zal verspreiden, welke routes de automobilisten dus zullen nemen.

Het besluit is dus dat de ringweg om Asse met het voorgestelde tracé volgens het AWV de beste oplossing is om het verkeersinfarct in het centrum van Asse op te lossen. Door een goede en nauwe samenwerking met de andere partners, onder andere de gemeente Asse maar ook de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), Infrabel en andere, kan een maatschappelijk en verkeerskundig goede oplossing worden uitgewerkt, besluit mevrouw Van den Bossche.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Joris Van Hauthem* begrijpt niet dat er nog geen oplossing gekozen is voor Kalkoven, een cruciaal punt in het tracé dat eigenlijk de oorzaak van het dispuut is.

Mevrouw *Eva Van den Bossche* antwoordt dat het AWV niet twijfelt over het tracé. Er wordt gewoon nog nagedacht over de beste kruispuntvorm. Dat is een zuiver verkeerskundige kwestie, die momenteel wordt onderzocht.

De heer *Joris Van Hauthem* blijft het vreemd vinden dat de kruising op de N9 nog niet uitgeklaard is. Het is een cruciaal element in het tracé.

Mevrouw *Eva Van den Bossche* repliceert dat het huidige tracé in 2000 is vastgelegd na een lange studie en na akkoord. Er bestond een consensus over en daarom heeft de administratie geen alternatieve tracés meer onderzocht. Gezien de bebouwing is het onmogelijk om een alternatieve kruising te vinden waarvoor er geen onteigeningen nodig zijn.

2. Hoorzitting met het actiecomité ‘Geen Ring door Asse’

Inleidende uiteenzetting

De heer *Marc Vandeweerd*, actiecomité ‘Geen ring door Asse’, zegt dat de aanleiding tot het voorstel van decreet een arrest van de Raad van State van 10 februari 2009 is. Het arrest vernietigt het besluit van

de Vlaamse Regering van 17 juli 2000 tot wijziging van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, “in zoverre het een reservatiezone vaststelt voor een ringweg rond Asse”. In tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd in artikel 2 van het voorstel van decreet, werd dus niet de gehele gewestplanwijziging vernietigd.

De Raad van State baseerde zijn uitspraak op een procedurefout, die begaan werd door de toenmalige regionale commissie. In tegenstelling tot de indruk die de indieners van het voorstel willen wekken, ging het niet over een bijkomstigheid of een verschoonbare fout, terug te voeren op een onduidelijk reglement. Alle argumenten in die zin, die nu in de toelichting bij het voorstel van decreet worden herhaald, werden door de Raad van State klaar en duidelijk weerlegd. Nu op die argumenten terugkomen, betekent een juridische discussie voeren die al beslecht is. De Raad van State heeft in de manifeste procedurefout voldoende grond gevonden om een vernietiging uit te spreken.

Het voorstel van decreet wil de gewestplanwijziging – met inbegrip van het tracé van de ring te Asse – opnieuw vaststellen, totdat een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) het gewestplan vervangt. Daarnaast wil het een regeling treffen om te vermijden dat het bewuste vormgebrek nog in allerlei betwistingen wordt ingeroepen. Op dat laatste aspect zal de spreker niet ingaan. Het voorstel om het ringtracé te Asse na het arrest van de Raad van State in zijn geheel opnieuw op de kaart te zetten, mag het parlement volgens hem echter niet goedkeuren.

De burgers die zich tot de Raad van State hebben gewend om recht te verkrijgen, hadden drie middelen aangevoerd. De Raad van State heeft enkel het derde middel, met betrekking tot het vormgebrek, behandeld en daarin een voldoende grond gevonden om tot vernietiging over te gaan. De Raad van State hoefde zich dus niet meer uit te spreken over de andere inhoudelijke argumenten. De Raad heeft echter niet gezegd dat de andere middelen niet tot vernietiging konden leiden. Hij heeft ze gewoon niet behandeld, het derde middel volstond om de vernietiging uit te spreken. De Raad van State heeft zich dus niet uitgesproken over de inhoudelijke argumenten van de rechtzoekenden.

Als het Vlaams Parlement nu het vernietigde gewestplan in ere herstelt, komt dit erop neer dat een bepaalde rechtsbescherming wordt ontnomen aan de burgers die van de rechter gelijk hebben gekregen. Dat zij zich nu wellicht opnieuw tot de rechter kunnen wenden, neemt niet weg dat ze negen jaar lang een nutteloze procedure hebben gevoerd en nu misschien te laat komen om hun inhoudelijke argumenten te laten gelden.

Als het voorstel van decreet in zijn huidige vorm wordt goedgekeurd, bestaat inderdaad de kans dat diezelfde of andere burgers opnieuw een beroep zullen doen op de rechter, met alle juridische onzekerheden die daaruit voortvloeien, ook voor het Vlaamse Gewest. Dat wordt vermeden door de normale besluitvormingsprocedures te volgen.

Het ongewone voorstel wordt gemotiveerd door een beroep te doen op 's lands hogere belangen en de goede werking van zijn diensten. Deze argumenten gaan niet op voor de ring te Asse. Fasen 2 en 3 van de ringweg werden steeds verantwoord om redenen van louter lokaal belang. Die redenen worden in de toelichting herhaald. Er staan hier dus geen 'nationale belangen' op het spel. De actiegroep ziet dus niet in waarom in deze aangelegenheid de gewone besluitvormingsprocedures niet zouden worden gevolgd.

De indieners hebben het ook over een onbillijk nadeel voor talrijke burgers. Dit onbillijk nadeel kan ook worden ingeroepen door de burgers die door het ringtracé worden getroffen en waarvan een deel zich met succes tot de Raad van State heeft gewend.

Het herstel van het ringtracé te Asse is bovendien helemaal niet dringend. De vernietigde gewestplanwijziging dateert van 17 juli 2000. Als uitstel dan werkelijk zoveel onbillijk nadeel zou meebrengen voor talrijke burgers, dan rijst de vraag waarom het Vlaamse Gewest negen jaar heeft gewacht om fase 2 en 3 van de ringweg aan te leggen.

Voor alle duidelijkheid: fase 2 zal niet tegen de zomermaanden kunnen worden afgerond. Enkel de voorbereidingen zullen dan misschien klaar zijn. Zelfs dat is nog niet zeker. Er moet geen werf worden stilgelegd. Er zijn immers nog geen definitieve plannen en er zijn nog geen onteigeningen gebeurd. Waarom moet het voorstel dan zo dringend worden goedgekeurd, vraagt de heer Vandeweerd.

Een volgende kwestie is waarom het probleem van de ring door Asse zo nodig door het Vlaams Parlement moet worden opgelost. De actiegroep meent dat de reden is dat er voor dit ringtracé geen maatschappelijk draagvlak bestaat. In het jaar 2000 hebben de plannen in Asse een nooit geziene golf van contestatie verwekt. Dagenlang kwamen mensen betogen op het Gemeenteplein. Op 17 februari, de dag van de cruciale gemeenteraadszitting, waren ze met meer dan 700, ondanks de vrieskou. Ook nu laait het verzet weer op. De informatieavond van 20 maart werd bijgewoond door 200 Assenaren. Zij willen deze ring niet.

De heer Edwin Jacobs zal de planologische en stedenbouwkundige bezwaren tegen dit tracé uiteenzet-

ten, kondigt de heer Vandeweerd aan. De actiegroep is van mening dat die bezwaren onvoldoende werden onderzocht en dus nooit ten gronde werden weerlegd.

In de overeenkomst van de bestuursmeerderheid die werd gevormd na de gemeenteraadsverkiezingen van 2000, staat het voornemen een nieuwe studie te laten uitvoeren. Daarvoor werd 2 miljoen frank gereserveerd. De studie is er niet gekomen. Als de meerderheid in Asse dergelijke studie wou na de gewestplanwijziging, duidt dat er toch op dat ze zelf twijfelde aan de gegrondheid van de plannen.

Het voorstel van decreet is inhoudelijk zeer betwistbaar. Het wordt maatschappelijk niet gedragen. Het stelt het Vlaamse Gewest bloot aan tal van juridische acties, met onzekere afloop. Er zijn dus meer dan voldoende redenen waarom het Vlaams Parlement zich beter niet zou inlaten met dit probleem, dat elders thuishoort. De bezwaren verantwoorden ten volle dat in deze zaak de gewone besluitvormingsprocedures zouden worden gevolgd, concludeert de heer Vandeweerd.

De heer *Edwin Jacobs*, actiecomité 'Geen Ring door Asse', deelt mee dat hij al veertig jaar vervoersecounoom is. Gedurende dertig jaar hiervan heeft hij zich ingezet om de verkeersoverlast in Asse te verminderen of te doen verdwijnen. De spreker bekent dat hij daarbij veel acties heeft gesteund om een ringweg rond Asse te krijgen, maar ziet zich nu, door een spel van het lot, genooddaakt zich te verzetten tegen een ringweg die dwars door Asse loopt in de plaats van eromheen. Dat komt doordat men in het voorstel van decreet het centrum van Asse sterk beperkt, terwijl dat in feite loopt van de Wijndruif tot aan het klooster van Walfergem.

Vervolgens somt de heer Jacobs de verkeersproblemen van Asse op, in volgorde van belangrijkheid. Het eerste wordt veroorzaakt vanuit de regio Dendermonde-Hamme-Zele-Lokeren, die verstoken is van een snelle verbinding met Brussel via de E40. Omdat er evenmin veel snelle treinen tussen Dendermonde en Brussel zijn, gebruiken die pendelaars toch de auto. Omdat ze echter de autosnelweg vermijden, die elke werkdag vanaf halfzeven al vanaf Aalst boordevol zit richting Brussel, rijden ze door Asse.

Het tweede probleem komt vanuit Ternat. Die verbinding fungeert op dit ogenblik als glijbaan tussen de verstopte E40 en de A12. Vlamingen verlaten de overvolle E40 in Ternat, vermijden de eveneens verzadigde ring rond Brussel en rijden via Asse, Brussegem en Meise naar de A12 om Antwerpen of Zaventem te bereiken. De heer Jacobs concludeert dat Asse het slachtoffer is van iets wat niet gebeurt

op het hogere niveau van de hoofdwegeninfrastructuur.

De spreker is er daarom van overtuigd dat het voorstel, en in het bijzonder de fasen 2 en 3, de geschetste problemen niet zal oplossen, integendeel. De files duren drie tot vier dagen per week veel langer dan de 20 minuten waarover mevrouw Van den Bossche het had. De chauffeurs raken er steeds meer van overtuigd dat de E40 en de ring rond Brussel geen capaciteitsreserve meer hebben om nog meer verkeer te verwerken.

Het actiecomité streeft naar een oplossing waarin het verkeer niet langer door Asse komt, maar Asse vermijdt. Volgens de spreker is de voorgestelde ring een aanfluiting van de planologische eisen die hij in zijn opleiding leerde kennen. Wie nieuwe transportinfrastructuur plant, moet zorgen dat de verhouding tussen kosten en baten de hele gemeenschap voordeel oplevert. Maar fasen 2 en 3 zullen vanwege de beperkte capaciteit van de voorgestelde ring het omgekeerde bereiken. Op sommige ogenblikken komen 800 plus 200 of 300 voertuigen door Asse en die kunnen zeker niet op een weg met eenmaal twee rijstroken.

Het actiecomité heeft daarom onderzocht of de ring tegemoetkomt aan de planologische eisen. Verschillende elementen leiden tot een negatief antwoord. Ten noordwesten van de getraceerde ring zijn de voorbijgangers tien tot vijftien jaar enorme nieuwe verkavelingen ontstaan. Dat proces is nog altijd aan de gang. Ze werden destijds aangeprezen als centrumversterkend. De barrièrewerking van de ring zal dat effect tenietdoen. Het centrum van Asse zal worden afgesneden van de inmiddels volgebouwde uitbreidingsgebieden.

Bovendien wordt de infrastructuur van fase 2 opgenomen in de twee groene vingers die tot in het centrum van Asse gaan, de valleien van Tienbergen en de Broekebeek. Verder vormt de geplande ring een bedreiging voor de ontwikkeling van Asse-centrum. De bestaande bewoning langs het tracé – vooral Tienbergen, de Koningin Astridstraat, Koensborre en Rampelberg – zal hoe dan ook sterk worden gehinderd, ook al wordt beweerd dat men lawaaihinder en stofvorming zal tegengaan.

Voorts kan men op basis van de vervoersplanologie voorspellen dat de verkeersstromen zullen verschuiven richting Asse-Ter-Heide, Walfergem en Mazenzele. Ten slotte is het duidelijk dat de chauffeur die stilstaat op de E40 in Ternat, de vlotte verbinding via Ternat-Asse-Brussegem-Meise als een glijbaan zal zien. Hetzelfde geldt voor het eerder genoemde verkeer uit de regio Dendermonde. De heer Jacobs is benieuwd naar het bewijs van de

bewering dat de nieuwe ring geen aanzuigeffect zal hebben.

Naast de planologische bezwaren is er nog een hele reeks andere bezwaren. Minister-president Kris Peeters heeft bij de opening van de eerste fase beklemtoond dat er een voldoende groot maatschappelijk draagvlak moet zijn. In dat verband is een kosten-batenanalyse van belang. Welnu, de baten van fasen 2 en 3 zijn de volgende. De eerste bestaat erin dat men 100 tot 150 meter van de Steenweg verkeersvrij kan maken. Het tweede, plaatselijke voordeel is dat de invulling van de Hopmarkt gemakkelijker wordt als er geen verkeer meer is. De derde baat is voor de bewoners van het kleine centrum binnen de ring.

Deze drie baten moeten tegen de kosten worden afgewogen. De eerste prijs die men moet betalen is de afbraak van de Kalkoven, waar zes hoogwaardige handelsactiviteiten zullen moeten prijsgegeven worden. Daar komt bij dat men met fasen 2 en 3 door de achtertuin komt van 32 woningen, op vijftien tot twintig meter afstand van hun achterdeur. Tegelijk passeert de ring tamelijk dicht bij een gerealiseerd herwaarderingsgebied, het Gildenhof.

Bovendien is de desintegratie van het grotere centrum onvermijdelijk, doordat de ring er dwars doorheen komt. Hij isoleert zeer recent ingeplante woonzones. De spreker noemt de woonzones langs de Krokegemseweg, de Mergelweg en op het Kalkovenveld. Niet te verwaarlozen is ook de prijs die wordt betaald voor de aantasting van de twee groene vingers, ook al beweren de ingenieurs dat ze die prachtig zullen inpassen. Het is duidelijk dat een belangrijk deel van de waarde van een natuurgebied wordt vernield als er een ringweg doorheen wordt aangelegd.

De heer Jacobs concludeert dat de kosten van fasen 2 en 3 in verre mate de mogelijke baten overtreffen. Het actiecomité is daarom gaan kijken naar de overblijvende mogelijkheden. Het stelt vast dat de Vlaamse Regering de voorbijgangers jaren tamelijk inventief te werk ging op het gebied van vervoersplanologie en -vooruitzichten. Zo zit in 'Vlaanderen in Actie' (ViA) een hele reeks elementen die het actiecomité interesseren.

Als eerste noemt de spreker de verhoging van de capaciteit van de ring rond Brussel. Verder vermeldt hij de eventuele verhoging van de E40-capaciteit tussen Aalst en Groot-Bijgaarden, de verbetering van de verbinding tussen Dendermonde en Aalst, en de kilometerheffing. Daarbij komt nog de intentie van de Brusselse regering om een stadstol in te voeren. Het is voor de heer Jacobs duidelijk dat al deze maatregelen een invloed zullen hebben op het doorgaande verkeer

in Asse. Precies daarom pleit het comité ervoor na te gaan of het sop de kool wel waard is. Het comité zelf antwoordt alvast negatief. Het stelt voor uitsluitend de eerste fase te valideren en de andere twee fases niet uit te voeren wegens overbodig.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Mark Demesmaeker* vraagt in welke mate de verkeerskundige studie van 1997 nog actueel is, gezien de verkavelingen die er sindsdien zijn bijgekomen. Wat is er concreet veranderd sinds dat jaar?

De heer *Edwin Jacobs* bevestigt dat sinds 1997 een hele woonzone is gecreëerd tussen de Kalkoven en de Wijndruif. Die is nu praktisch helemaal volgebouwd. Nu zal men tussen die twee plaatsen een ring aanleggen. De realiteitswaarde van de studie door Tritel uit 1997 is zeer twijfelachtig, want zij is gebaseerd op gegevens over verkeerstellingen van nog twee tot drie jaar eerder. Omdat sindsdien dus al vijftien jaar is verlopen, beoordeelt de spreker de studie als praktisch waardeloos en onbruikbaar.

De heer *Joris Van Hauthem* herinnert aan het alternatieve tracé dat tien jaar geleden werd voorgesteld, dat zou uitkomen aan de Wijndruif. Is dat nog realistisch in de huidige stand van zaken en met het al uitgevoerde werk?

De heer *Edwin Jacobs* denkt dat het vanuit planologisch oogpunt evenmin een oplossing biedt. Hij geeft er de voorkeur aan de andere acties van de Vlaamse Regering op het vlak van verkeer en vervoer af te wachten. Hij beklemtoont dat de bestuursmeerderheid in Asse na de protesten van 1997 en 2000 een studie heeft beloofd, die nog altijd niet is uitgevoerd.

De heer *Tom Dehaene* begrijpt dat het actiecomité erkent dat een ring noodzakelijk is maar daarbij kiest voor een grootschalige, ruime ring zoals die in de jaren zeventig werd overwogen, maar die echter vandaag wettelijk niet meer mogelijk is. Het RSV pleit voor kleinschaligheid om het aanzuigeffect te beperken. Bij de keuze van het voorgestelde tracé is alle mogelijke hinder in overweging genomen, ook deze die veroorzaakt wordt door het aansnijden van landbouwgebied en de onteigening van woningen. Doel is de leefbaarheid te vergroten, die door sluipverkeer in het gedrang wordt gebracht.

Wat betreft het gesignaleerde verlies van groengebied, wijst de heer *Dehaene* erop dat in het gewestplan ter compensatie woonuitbreidingsgebied in groen wordt omgezet. De groene buffer werd dus wel degelijk in acht genomen. Een van de redenen waarom de werken zo lang op zich hebben laten wachten, is de sanering van een van de terreinen.

Het lid vat samen dat het voorstel niet gaat over het tracé, maar wel een tien jaar oude beslissing bevestigt, die geschorst is vanwege een procedurefout bij het formuleren van een niet eens bindend positief advies.

De heer *Edwin Jacobs* ontkent dat hij in zijn uiteenzetting gesteld heeft dat thans de ring van 1970 zou moeten worden aangelegd. Hij heeft alleen gezegd dat fasen 2 en 3 zwaar hinderlijk en zelfs nefast zijn voor Asse en zijn ontwikkeling. Verder heeft hij gewezen op intentieverklaringen en beslissingen van de Vlaamse Regering die de verkeersproblemen van Asse in een totaal ander daglicht stellen. Daarom heeft hij gepleit voor afwachten en nieuw studiewerk.

3. Vraag over de termijn

De heer *Tom Dehaene* informeert op welke termijn men de aanpak van de E40 en de ring moet zien.

De heer *Edwin Jacobs*, actiecomité 'Geen Ring door Asse', erkent dat dit nog een hele tijd in beslag zal nemen, maar roept de vraag op of de kosten van de aanleg van de ring opwegen tegen de tijd die men wint.

De heer *Tim Lonneux*, afdelingshoofd van het AWW Vlaams-Brabant, antwoordt dat de plannen voor de optimalisatie van de ring om Brussel en dergelijke – als die er ooit komen – weinig soelaas zullen brengen voor de problematiek in Asse. De tot nu toe uitgevoerde studies hebben, zoals daarnet door mevrouw *Van den Bossche* ook toegelicht, aangetoond dat het verkeer in Asse voor een heel groot stuk lokaal is. Dat zal men niet oplossen met een verbetering van de doorstroming op het hoofdwegenet.

Daarbij komt dat men niet eensluidend kan zeggen hoeveel percent doorgaand verkeer er minder door Asse zou gaan, maar men mag dat percentage in elk geval niet overschatten. Om te beginnen zijn er bewegingen die niet dadelijk langs het hoofdwegenet kunnen worden afgeleid. Voor een aantal kan dat misschien wel, maar daardoor zal het sluipverkeer door de woonstraten van het centrum opnieuw naar de secundaire wegen N47 en N9 worden afgeleid. Als gevolg daarvan zal de mogelijke lichte vermindering die men mag verwachten van de optimalisering van het hoofdwegenet, opnieuw worden gecompenseerd.

De spreker wijst erop dat die secundaire wegen daarvoor dienen. De hoofdbetrachting van de kleine ringweg rond Asse is de lokale wegen te ontlasten van het verkeer. Men wil de verkeersleefbaarheid in

heel het centrumgebied verbeteren en tegelijk de doorstroming niet te sterk optimaliseren. Er werd net gekozen voor een kleine ring om te vermijden dat hij een sluiproute zou worden zoals de heer Jacobs beschreef.

De verslaggever,

Karlos CALLENS

De voorzitter,

Patrick LACHAERT
