

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



Zitting 2004-2005

5 juli 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de dames Vera Dua en Mieke Vogels en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier,
Eloi Glorieux en Rudi Daems –**

betreffende de Noord-Zuidverbinding in de Kempen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Frans Peeters**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

378 (2004-2005)

- Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Amendement

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de hoofdindiener	4
II. Bespreking	5
III. Stemming.....	10

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het voorstel van resolutie van de dames Vera Dua en Mieke Vogels en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems betreffende de Noord-Zuidverbinding in de Kempen op dinsdag 21 juni 2005.

I. TOELICHTING DOOR DE HOOFDINDIENER

De heer *Rudi Daems* licht het voorstel van resolutie toe. Over de Noord-Zuidverbinding in de Kempen wordt al bijna veertig jaar gebakkeleid. De heer Willy Borré lag destijds aan de basis van een studie over een mega-Noord-Zuidverbinding, van Nederland tot in Brussel. Intussen is zowat iedereen in de Kempen het erover eens dat er een aantal ernstige problemen moeten worden aangepakt. Er bestaat een consensus over het feit dat het verkeer door het centrum van Kasterlee niet langer houdbaar is en dat een beperkte ringweg rond Kasterlee, langsheen de Hoge Mouw, de enige oplossing is voor dat probleem. Een belangrijke randvoorwaarde is wel dat alle milderende maatregelen met betrekking tot de aanleg van die ringweg worden doorgevoerd. Iedereen is het er ook over eens dat er in Geel ingrepen nodig zijn, zowel ter hoogte van de Antwerpsesteenweg als ter hoogte van de kruising met de autosnelweg E313. Ook de doortocht door het centrum van Herselt moet aangepakt worden. Minister Peeters heeft de consensus rond die knelpunten opgepikt: de uitvoering van die projecten zit, geheel of gedeeltelijk, in de investeringsplanning voor de komende drie jaar.

Maar volgens de heer Rudi Daems zijn de geesten niet rijp voor een nieuwe expresweg doorheen de Kempen tussen Geel en Kasterlee. Groen! ziet de aanleg van een dergelijke expresweg om vijf redenen niet zitten. Hij zal vooreerst extra verkeer aanzuigen, dat allicht beter zal gaan doorstromen, maar ook nieuwe problemen zal creëren, zowel ten noorden, richting Nederland, als ten zuiden, tot in Aarschot en Leuven. De heer Rudi Daems citeert uit het MER-rapport van de Bodemkundige Dienst van 1999: “Het nieuwe tracé zal leiden tot het aantrekken van grotere regionale verkeersstromen, waardoor nieuwe problemen ten noorden en ten zuiden van het tracé gegenereerd gaan worden”.

Ten tweede zal er ook een vraag komen naar nieuwe wegen. VOKA en het Strategisch Plan Kempen heb-

ben al vrij duidelijk laten weten dat de zogenaamde Brabantse stedenrij – Breda, Tilburg, Den Bosch en Eindhoven – een economisch wingewest is dat ligt te wachten op ontsluiting. De burgemeester van Herselt droomt al van een ringweg omheen Herselt, doorheen de Netevallei, maar wacht om dat luidop te zeggen totdat de Vlaamse overheid de doortocht doorheen het centrum heeft gefinancierd.

Deze nieuwe weg zal volgens de heer Rudi Daems bovendien niet bijdragen tot een verhoging van de leefbaarheid van de woonkernen, behalve dan in de deelgemeente Geel-Ten-Aard. De leefbaarheid van Geel-Ten-Aard kan trouwens op een veel goedkopere manier verbeterd worden. In oktober vorig jaar heeft de spreker de minister schriftelijk gevraagd om de haalbaarheid van een tunnel onder Geel-Ten-Aard te onderzoeken. Hij heeft daar een nietszeggend antwoord op gekregen en pleit ervoor om dat toch ernstig te onderzoeken.

De heer Rudi Daems wijst er verder op dat de expresweg één van de mooiste stukjes open ruimte van de Kempen doormidden zal klieven. Ook Goor-einde, waarvoor voormalig minister Sauwens nog de bescherming als landschap heeft ingeleid, zal er moeten aan geloven. Ook het MER-rapport stelt dat de aanleg van een ringweg rond Kasterlee en de aansluiting op het bestaande tracé op een aantal domeinen beter scoren dan een nieuwe expresweg.

Tot slot hanteert Groen! het argument van het gezond verstand. Het aanleggen van een nieuwe weg doorheen een open gebied op nauwelijks enkele honderden meter van en parallel aan een pas gerenoveerde, met fietspaden uitgeruste N19 is de ruimtelijke absurditeit ten top. BBL en Natuurpunt opperden trouwens ook al dat het tracé van het gewestplan dateert van de jaren zeventig en dus niet meer van deze tijd is. De druk om de ruimte links en rechts van de expresweg te verkavelen, zal trouwens toenemen. De speculaties daarover zijn al jaren aan de gang.

De heer Rudi Daems licht tot slot nog een amendement toe op het voorstel van resolutie van zijn fractie (*Parl. St.* VI. Parl. 2004-2005, nr. 378/2). Hij wil de term “beslissing” in de laatste zin van het voorstel vervangen door “voornemen”. Hij heeft immers vernomen dat de Vlaamse Regering nog niet formeel is gevat. Dat stemt hem hoopvol, net als een artikel uit 1994, waarin toenmalig minister-president Van den Brande zijn voornemen bekend maakte om de integrale Noord-Zuidverbinding in 1997 volledig af te werken.

II. BESPREKING

De heer *Frans Peeters* is blij dat het dossier van de Noord-Zuidverbinding in de Kempen in de actualiteit staat en dat de minister kiest voor het basistracé, de nieuw aan te leggen weg. Er was de jongste decennia immers heel veel onduidelijkheid over de Noord-Zuidverbinding. Het vroegere Streekplatform Kempen, waar alle bestuursniveaus in vertegenwoordigd waren, en werkgevers- en werknemersorganisaties hebben al in 1997 laten weten dat die verbinding, en dan vooral het basistracé, voor hen het hefboomproject bij uitstek is. Het Strategisch Plan Kempen (SPK) heeft zeer recent een toekomstplan gemaakt voor de Kempen voor de periode 2005-2010. Het stelt terecht dat de Antwerpse Kempen binnen de Europese context geo-economisch zeer goed gelegen is, maar dat een van de bedreigingen is dat het gebied niet goed ontsloten en bereikbaar is.

De heer *Frans Peeters* gaat eerst wat dieper in op het voorstel van resolutie van Groen! Daarna zal hij toelichten waarom men in de Kempen kiest voor het basistracé.

In de Kempen vermoedt men dat de bescherming van Gooreinde als landschap destijds een politieke zet is geweest om het basistracé te verhinderen. Het gaat om een 10- tot 15-tal hectare maïs, weliswaar in een mooi landschap. Als men dat landschap klasseert, moet men consequent zijn en daar op zijn minst nog 2.000 hectare meer klasseren.

De heer *Frans Peeters* maakt vervolgens enkele kanttekeningen bij het MER-rapport. Er zijn twee soorten MER-rapporten. Bij een rapport dat hoort bij grote bouwkundige werken, zoals dit er een is, zijn de effecten op de mens enkel gericht op het sociaal-organisatorische. Een tweede soort van MER-rapport is er een dat gekoppeld is aan een milieuvergunningaanvraag. Daarin worden de milieu-effecten op de mens gemeten en wordt de mens gelijk gesteld met de fauna en de flora. Daarvan is hier geen sprake. Het alternatieve tracé scoort op het vlak van natuur en landschap natuurlijk beter dan het basistracé.

De heer *Frans Peeters* hoopt precies op het aantrekken van meer verkeersstromen. Op dit ogenblik gaan alle dorpskernen op en langs het tracé immers gebukt onder congestieproblemen en zwaar doorgaand transport, zodat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid volledig in het gedrang zijn gebracht.

De heer *Frans Peeters* spreekt zich niet uit over de budgettaire situatie van Vlaanderen, maar hij kan zich niet inbeelden dat de minister zou beslissen om de aanpak van zwarte punten en de uitbouw van de fietspaden omwille van dit project op de helling te zetten.

De bewering van Groen! dat in Geel enkel verkeers-technische ingrepen nodig zijn, spreekt de heer *Frans Peeters* ten stelligste tegen: alle gemeenteraden hebben beslist om te opteren voor het basistracé. En ook alle inwoners van Geel-Ten-Aard opteren daarvoor.

De heer *Frans Peeters* wijst er op dat er op dit ogenblik op het bestaande tracé van de N19 ongeveer 18.000 voertuigen worden geteld. Binnen de tien jaar zullen er dat 25.000 worden. AWV Antwerpen stelt dat men vanaf 18.000 voertuigen van een 2X1-weg moet overstappen naar een 2X2-weg. Die keuze dringt zich op lange termijn zeker op. Ook met het oog op duurzame investeringen is het basistracé dus nodig.

De heer *Rudi Daems* stelde dat de N19 is uitgerust met fietspaden en riolering. De heer *Frans Peeters* repliceert daarop dat aan één kant van de weg het fietspad is vernieuwd, maar dat het fietspad aan de andere kant van de weg dertig tot veertig jaar oud is: geen enkele fietser rijdt daar nog op omdat het levensgevaarlijk is.

De heer *Frans Peeters* wijst er verder op dat er geen riolering is: Geel zal zijn gemeentelijk rioleringsprogramma afstemmen op Aquafin, dat volgend jaar zal starten. Punt 3 van het overwegende gedeelte van het voorstel van resolutie is dus, wat fietspaden en riolering betreft, niet aan de orde.

Betreffende punt 4 van het overwegende gedeelte van het voorstel van resolutie, wijst de spreker er op dat over de verkavelingsdruk en de druk tot het aanleggen van nieuwe KMO-zones tussen de twee parallelwegen geschriften van de ministers *Baldewijns* en *Stevaert* bestaan. Op de gemeenteraden van *Kasterlee* en *Geel* werden ook verklaringen afgelegd: dit gebied mag nooit ofte nimmer KMO- of industriezone worden. Verdere voorwaarden van minister *Baldewijns* waren de overname door de lokale overheden van de bestaande N19 en milderende maatregelen om het basistracé aanvaardbaar te maken. De spreker vindt dat er inderdaad aandacht moet zijn voor de natuur en de storende elementen bij de aanleg van een nieuwe weg.

Betreffende het vijfde punt van het overwegende gedeelte van het voorliggende voorstel van resolutie, met name doorstroming en capaciteit, verklaart de heer Frans Peeters dat zes gemeenten, in samenwerking met de administratie Wegen en Verkeer (AWV), recent een bovengemeentelijke mobiliteitsstudie uitvoerden. Ze had tot doel af te stappen van de individuele gemeentelijke mobiliteitsstudies, omdat die de problemen meestal naar de aanpalende gemeenten doorschuiven. Door de gezamenlijke studie kwamen tot markante vaststellingen: het gaat klaarblijkelijk niet alleen over de leefbaarheid van Kasterlee en Geel-Ten-Aard, maar ook over de leefbaarheid van Dessel, Retie, Mol, en Geel-Centrum. Al deze plaatsen moeten dringend van verkeersproblemen ontlast worden: de ongevallen zijn er recht evenredig met de drukte op die wegen. Het is volgens de spreker de bedoeling de ring rond Geel verder door te trekken van de Dr. Vandeperrestraat tot de Retieseweg. Dat is de enige manier om al de opgesomde dorpskernen te ontlasten.

Daarnaast zijn in de Kempen nog twee ondergeschikte Noord-Zuidverbindingen, die op het ogenblik veel te zwaar belast zijn. Ook zij zijn vragende partij om de af- en opritten ter hoogte van de E34 voor het zware verkeer af te sluiten om het langs de Noord-Zuidverbinding af te leiden. Dit werd echter niet mee opgenomen in de voorziene capaciteit, en dat heeft zware gevolgen. Tussen dit en 10 jaar zal het autoverkeer met 18 procent, en het vrachtvervoer met 35 procent stijgen. Deze cijfers houden nog geen rekening met het afsluiten van de op- en afritten van de E34.

Op het vlak van de leefbaarheid moeten volgens de heer Frans Peeters een aantal elementen in overweging genomen worden. Daarin is de barrièrewerking van de verkeersinfrastructuur zeer belangrijk: de oversteekbaarheid, het aantal oversteekplaatsen, en de doorbreking van de woonweefsels spelen daarin een rol. Men bedenke dat Geel-Ten-Aard een deeldorp met 2.800 inwoners is, dat bestaat uit anderhalve kilometer lintbebouwing.

Leefbaarheid omvat tevens geluidsoverlast. Het MER-rapport van 1999 zegt volgens de heer Frans Peeters heel duidelijk dat de geluidshinder sterk zal toenemen wanneer voor het bestaande traject gekozen wordt. Met het basistracé zal er hinder zijn voor 17 à 27 woningen. Met het alternatieve tracé zal dat stijgen tot 223 woningen. Actualisering van het rapport zou cijfers ten voordele van het basistracé opleveren.

De spreker zegt dat het MER-rapport ook heel duidelijk is over luchtvervuiling: een gevoelige verbetering voor Geel-Ten-Aard en de Dr. Vandeperrestraat. Hij citeert uit het rapport: “De aanleg van het basistracé scoort beter dan het alternatieve tracé voor wat betreft verkeersgeleiding, verkeersveiligheid, en de relatie verkeer-woonkwaliteit.”

Ook het aspect ruimte-inname is belangrijk. De heer Frans Peeters wijst in dit verband op twee voetnoten van de Bodemkundige Dienst van België, waarin gesteld wordt dat voor het basistracé voldoende ruimte bestaat, zelfs als men ooit naar een twee-maal-twee weg zou overstappen. Voor het alternatieve tracé echter dient men volgens het MER-rapport rekening te houden met het feit dat eventuele latere uitbreiding naar een twee-maal-twee rijweg slechts realiseerbaar is mits een resem nieuwe onteigeningen langsheen de bestaande gewestweg. Bovendien zou de uitbreiding moeilijk zijn wegens de aangelegde langswegen.

In verband met het bestaande tracé werd destijds aan de Bodemkundige Dienst van België gevraagd of die zicht had op de nodige onteigeningen. Dit werd ontkend: de gegevens daarrond werden slechts indicatief in het MER-rapport opgenomen. Daarom bracht de stad Geel zelf alles in kaart: zij kwam tot de conclusie dat de onteigeningen een lint van 2 kilometer woongebied zouden beslaan. De heer Frans Peeters vindt dit onhaalbaar en onbetaalbaar: het betreft honderden percelen in het geval van twee maal twee rijstroken.

De heer Frans Peeters wijst er ten slotte op dat minister Stevaert in 2000 zei dat het MER-rapport zich niet uitsprak ten voordele van het ene of het andere tracé, maar dat de bevolking dat duidelijk wel deed. Er moet zonder enige twijfel gekozen worden voor project met het grootste maatschappelijk draagvlak: het is een utopie te denken dat men dit soort dossiers met een consensus kan afronden.

De heer *Pieter Huybrechts* merkt op dat de Noord-Zuidverbinding in de Kempen al een hele lijdensweg heeft meegemaakt. Zijn eerste vraag over dit thema stelde hij al op 20 november 1996 aan minister Baldewijns. In zijn antwoord verwees minister Baldewijns toen naar het goedgekeurde driejarenprogramma 1997-1998-1999 dat de volgende werken omvatte: voor de tunnel onder het provinciale domein De Hoge Mouw 75 miljoen Belgische frank, aan te besteden in 1997, en 225 miljoen Belgische frank, aan te besteden in 1998; voor de brug over de Nete en het Albertkanaal 65 miljoen Belgische frank, aan te besteden in 1999, en voor de wegverharding tussen

Kasterlee en Geel 100 miljoen Belgische frank, aan te besteden in 1999. De spreker merkt op dat elk commissielid wellicht kan verwijzen naar een of ander plan dat nooit is uitgevoerd.

De heer Pieter Huybrechts benadrukt dat de Noord-Zuidverbinding van bovenregionaal belang is. Het is een belangrijke schakel tussen Nederland, Brussel en Wallonië, en noodzakelijk voor de ontwikkeling van de Kempen. Niet alleen de expresweg verdient aandacht. Er moet ook aandacht besteed worden aan de knelpunten in Kasterlee, Geel-Ten-Aard, Geel-Punt, Westerlo en Herselt. De leefbaarheid van deze woonkernen moet duurzaam gewaarborgd worden.

Volgens de spreker is er jarenlang gepraat over het gewenste tracé voor de verbinding tussen Kasterlee en Geel. De heer Johan Sauwens was als Vlaams minister tegen het oorspronkelijke tracé omdat het door beschermde landschap Gooreinde liep. De spreker is benieuwd naar het huidige standpunt van de heer Johan Sauwens.

De spreker wijst erop dat minister Peeters 29 miljoen euro vrij heeft gemaakt voor de Noord-Zuidverbinding tussen Kasterlee en Geel. De minister belooft dat de werkzaamheden van start zullen gaan in 2008. Ze zullen duren tot in 2011. De spreker hoopt dat minister Peeters zijn belofte zal kunnen waarmaken. Het Vlaams Belang steunt de minister. De slechte mobiliteit tussen de Nederlandse grens en de Zuidkempens remt de ontwikkeling van de streek.

Volgens de spreker houden de argumenten van Groen! geen steek. Nagenoeg alle inwoners van Kasterlee en Geel-Ten-Aard zijn voor het oorspronkelijke tracé. Het gewestplan bevat een tracé tussen de Hoge Mouw en de ring van Geel. Alle gronden zijn al onteigend. De Hoge Mouw wordt ondertunneld. Het tracé gaat volgens de spreker net rakelings voorbij het natuurgebied De Zegge. Er is een strook van minstens 1.600 meter tussen. Het beschermde landschap Gooreinde bestaat uit twee delen: 35 hectare landschappelijk waardevol landbouwgebied en 35 hectare parkgebied. Het tracé ligt op de grens tussen bos en landbouwzone. Het betreft een strook van 500 bij 20 meter. Het alternatief van Groen! dat Gooreinde spaart, loopt door de Netevallei. De spreker vindt dat landschap mooier dan Gooreinde.

De heer Pieter Huybrechts vraagt niet alleen voor het MER aandacht, maar ook voor het menselijke aspect. De Noord-Zuidverbinding in de Kempen is

prioritair om economische redenen en veiligheidsoverwegingen. Het Vlaams Belang blijft daarom het voorstel van minister Peeters steunen.

Mevrouw *Margriet Hermans* is en blijft een groot voorstander van de Noord-Zuidverbinding in de Kempen. De Kempen lijdt niet alleen onder een economisch isolement, maar ook onder een sociaal en educatief isolement. Vanuit Turnhout naar Leuven reizen en terug is een moeilijke onderneming. De spreker wil een oplossing voor de verkeersstroom via Antwerpen om de Kempen uit zijn isolement te halen. De regio smeekt om een oplossing.

De VLD is meer dan ooit voorstander van een oplossing. Desondanks wil mevrouw Hermans enkele bedenkingen formuleren. Ze vreest een nieuwe beloftecultuur. Ideeën worden gelanceerd zonder duidelijke timing of kostenraming. Voor het beschermde landschap van Gooreinde moet een oplossing gevonden worden.

Mevrouw Hermans zal het voorstel van resolutie van Groen! niet goedkeuren. Ze blijft voorstander van het oorspronkelijke tracé. Het argument dat een parallelweg niet meer van deze tijd is, gaat niet op. Een parallelweg zou Geel en Kasterlee ontlasten. Mevrouw Hermans hoopt dat minister Peeters dit dossier zal aankaarten bij de Vlaamse Regering.

De heer *Bart Martens* vindt een zorgvuldige beslissing belangrijker dan een snelle beslissing. Een aantal aspecten moet nog onderzocht worden vooraleer een beslissing gemaakt kan worden. Natuurgebied De Zegge ligt in de omgeving van de parallelweg. De Zegge is beschermd als Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebied. De Europese natuurbehoudwetgeving en het Vlaamse decreet Natuurbehoud bepalen dat voor ingrepen met een mogelijk significant negatief effect alle alternatieven onderzocht moeten worden. De MER toont aan dat negatieve invloed waarschijnlijk is. In de MER is sprake van versturende invloed van het tracé op het vlak van geluid en licht ter hoogte van de Kleine Nete-vallei, die een blijvend negatieve invloed zal hebben, mogelijk met uitbreiding tot De Zegge. Daaraan voorbij gaan, is volgens de spreker om juridische moeilijkheden vragen.

Toch wil de spreker dat er snel een oplossing komt voor de doortocht in Kasterlee en Geel-Ten-Aard. Het alternatief voorgesteld in de MER – het bestaande tracé optimaliseren – biedt misschien geen oplossing voor Geel-Ten-Aard, maar in de streef-

beeldstudie worden wel een aantal alternatieven voor de doortocht van Geel-Ten-Aard bestudeerd. De spreker vraagt te wachten op de resultaten van de streefbeeldstudie.

Zelfs als de parallelweg de beste oplossing blijkt te zijn die geen negatieve invloed heeft op De Zegge, is de streefbeeldstudie nog nodig om de mobiliteitsconvenants van de verschillende gemeenten te kunnen aanpassen. Bijaktes zullen aangepast moeten worden. De bestaande weg moet overgedragen worden naar de lokale besturen. De spreker vraagt zich af of de lokale besturen daarnaar uitkijken.

Vervolgens benadrukt de heer Bart Martens dat zorgvuldige besluitvorming ook nodig is. De N19 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ingedeeld als een primaire weg van categorie 2. Dat betekent dat die weg hoofdzakelijk een verzamelfunctie heeft en verkeer moet afleiden naar wegen van een hogere categorie. De N19 moet vooral verkeer naar de E313 en de E34 leiden, zonder een verbindingsfunctie te hebben. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zegt ook dat voor dergelijke wegen slechts in uitzonderlijke gevallen parallel- of omwegen kunnen aangelegd worden: “In uitzonderlijke gevallen kunnen er omwille van de leefbaarheid nieuwe tracés worden aangelegd. Die zullen in het algemeen uitgevoerd worden als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. Die rondwegen kunnen toegestaan worden op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid, maar niet omwille van een verbetering van de verbindingsfunctie. Nieuwe trajecten kunnen alleen opgenomen worden als die, meer dan andere alternatieven, leiden tot een betere verkeersleefbaarheid.” Zolang de streefbeeldstudie niet volledig uitgevoerd is, is het niet te achterhalen of de parallelweg een beter alternatief is voor het oplossen van de verkeersleefbaarheid dan alle opties die in de toekomstvisie van die streefbeeldstudie worden uitgewerkt.

Dezelfde spreker herhaalt dat een snelle beslissing zonder de resultaten van de streefbeeldstudie af te wachten, mogelijk strijdig is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Een oplossing, die de verbinding eerder dan de verzamelfunctie van de weg benadrukt, kan leiden tot een weg door de Kempen in plaats van een weg voor de Kempen. Daar is niemand bij gebaat.

De heer Bart Martens vindt het logisch dat een parallelweg meer trafiek aantrekt. Nieuwe wegen hebben immers een aanzuigeffect. De trendscenario's van de

administratie Wegen en Verkeer zullen bewaarheid worden. Het is zinloos om nieuwe wegen aan te leggen om congestie op te lossen. Binnen afzienbare tijd zijn er nieuwe congestieproblemen. Er is dan wel een nieuwe verbinding tussen Eindhoven, Tilburg, Turnhout, Geel, Aarschot en Brussel voor het verkeer dat anders via de E313 over Antwerpen naar Brussel zou rijden, maar er is geen duurzame oplossing. Hij pleit voor infrastructuur voor en niet door de Kempen.

Gelet op de eisen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de Europese natuurbehoudwetgeving mag er niet over één nacht ijs gegaan worden. De lopende studies en die in voorbereiding, namelijk de passende beoordeling en de streefbeeldstudie, moeten eerst klaar zijn. Bij voorbaat zeggen dat een parallelweg volledig uitgesloten is, gaat voor sp.a ook te ver. Als uit de passende beoordeling blijkt dat er geen negatieve effecten zijn en als het optimaliseren van het bestaande tracé slechter scoort op vlak van verkeersleefbaarheid en -veiligheid, moet de mogelijkheid open blijven.

Het MER-rapport heeft alleen de optimalisatie van het bestaand tracé bestudeerd, maar biedt geen alternatieve uitwegen voor Geel-Ten-Aard. De streefbeeldstudie zal die wel bieden. In de streefbeeldstudie wordt ook een gecombineerd scenario bestudeerd waarbij de ring rond Kasterlee wordt voltooid, tot Geel-Ten-Aard het bestaande tracé wordt geoptimaliseerd, en verschillende oplossingen voor het gehucht Geel-Ten-Aard – een omweg, een tunnel, een dubbel viaduct – onderzocht worden. De laatste opties zijn niet bestudeerd in de MER. Het is dus niet mogelijk om op basis van de MER het alternatieve scenario af te schrijven, daarvoor moet er gewacht worden op de streefbeeldstudie.

De heer *Kris Van Dijck* acht de uitdrukking ‘snel politiek scoren’ misplaatst in een dossier dat al dertig jaar aansleept. De laatste jaren is er wel een grote evolutie bij de lokale actoren. Op economisch vlak staan de Kempen, inzonderheid het arrondissement Turnhout, er niet zo goed voor. De werkloosheidscijfers zijn hoog, maar de streek kent een groeiende dynamiek waarbij alle actoren oplossingen zoeken. De Noord-Zuidverbinding is niet alleenzalignmakend, maar wel één aspect van een oplossing. Het arrondissement ligt aan de rand van het Vlaamse Gewest en België, maar met in de achtertuin grote economische groeipolen als Tilburg, Breda en Eindhoven. De wereld eindigt niet aan de grenzen.

De heer Kris Van Dijck heeft nog bedenkingen bij de verschuiving van de druk naar het zuiden van Geel en het noorden van Turnhout. Dat is immers ook een uitdaging van de verbinding. Het omvattende concept moet bekeken worden. Daarom is het nodig om te overleggen met Nederland, ook daar worden Noord-Zuidverbindingen aangelegd. De spreker denkt vooral aan de nieuwe parallelweg van Tilburg over Hilvarenbeek richting Reusel, die aangesloten wordt op de E34. Die veroorzaakt druk grensverkeer in de gemeente Arendonk.

Er is al heel wat bestudeerd, er zijn MER's en mobiliteitsstudies. Het is de bedoeling om de Noord-Zuid-as zo uit te bouwen dat hij de nodige capaciteit kan verwerken. Als het enkel een weg is om het verkeer zo snel mogelijk naar een primaire weg te krijgen, wordt alle verkeer richting Antwerpen gestuurd, terwijl het de bedoeling is om de bestaande alternatieven volwaardig te ontwikkelen. Een automobilist kiest immers de voor hem meest geschikte route, ongeacht het type weg. De heer Kris Van Dijck denkt dat het hoog tijd is om te beslissen, zo niet deinen de problemen uit en daar heeft niemand baat bij.

De heer *Rudi Daems* had niet verwacht dat men zijn voorstel van resolutie zou steunen, maar wou vooral het debat op gang brengen. De meeste sprekers hebben bevestigd dat de nieuwe expresweg vooral verkeer zal aanzuigen en dus de Kempen nog meer in de mobiliteitsproblemen zal brengen. De spreker heeft respect voor de mening van de heer Frans Peeters, maar acht zijn argumenten tegen bepaalde onderdelen van het voorstel van resolutie niet overtuigend. De MER-wetgeving is bedoeld om de effecten op alle aspecten te onderzoeken, dus ook op mensen. Het is een totale analyse, dat is door de recente decreetwijziging nog verruimd. Het is een nuttig instrument voor een overkoepelende visie.

Dezelfde spreker zegt dat de politiek primeert. De beslissing van voormalig minister Baldewijns om niets langs de expresweg te bouwen, is met één handtekening onderuit gehaald. Elke belangrijke bijkomende wegeninfrastructuur zet de open ruimte meer onder druk. Een aantal burgemeesters hebben een verdienstelijke poging gedaan om een mobiliteitseffectenrapport op te stellen. Een effectenrapport voor de Noord-Zuidverbinding moet gelden voor het volledige traject, ook voor de moeilijke punten buiten de Kempen. De huidige congestiepunten zullen na de aanleg van de expresweg nog meer onder druk komen te staan. Dan zal er discussie ontstaan over de ring rond Herselt en de bocht om Zammel af te snijden.

De bekommernis om de veiligheid is volgens Rudi Daems terecht. Hij ziet echter niet de meerwaarde op het vlak van veiligheid en leefbaarheid van het stuk weg tussen Geel en Kasterlee, met uitzondering van het deel rond Geel-Ten-Aard.

De heer Rudi Daems vindt de opmerkingen over luchtverontreiniging in Geel-Ten-Aard of in Goor-einde cynisch. Heel Vlaanderen kampt immers met luchtverontreiniging. Ook op dat vlak moet het probleem omvattend benaderd worden. Het effect van het behoud van de N19 op de onteigeningen is de heer Rudi Daems niet bekend. Misschien is het nuttig de Vlaamse administratie dat te laten bestuderen.

Hij beseft dat de belangrijkste sociaal-economische partners en democratische partijen voorstander van de Noord-Zuidverbinding zijn. Hij denkt dat de steun van de bewoners over het volledige traject moet beoordeeld worden. Als bewoners van Ramsel of Aarschot de volledige impact van een ingreep tussen Geel en Kasterlee kunnen inschatten, is hun steun lang niet zeker. De gevolgen voor de totaliteit van het traject moeten ingecalculeerd worden.

Volgens de heer Rudi Daems werd zijn voorspelling door mevrouw Hermans bevestigd: na het debat over de expresweg Geel-Kasterlee volgen de debatten over de expresweg Turnhout-Tilburg, de expresweg rond Arendonk en de bocht van Zammel.

De heer Rudi Daems is benieuwd naar de streefbeeldstudie, graag kreeg hij er een afschrift van. Er deed een gerucht de ronde dat deze streefbeeldstudie geschrapt zou zijn, de heer Rudi Daems hoopt dat dit gerucht niet klopt.

Volgens minister *Kris Peeters* is het laatste woord over dit dossier nog niet gezegd. Hij heeft de discussie in commissie aandachtig gevolgd. De regering heeft de opdracht om een oplossing te zoeken voor de missing links in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De minister heeft in zijn beleidsnota geschreven dat minstens een derde van die missing links tijdens deze legislatuur moeten worden aangepakt.

De afgelopen maanden heeft hij de dossiers die al meer dan 40 jaar op tafel liggen grondig bestudeerd en heeft hij de missing links die aangepakt zullen worden ter plaatse bekeken: de Noord-Zuidverbinding in Limburg en in de Kempen. Hij heeft er bekeken wat er het maatschappelijk draagvlak is, hoe de kaarten er liggen.

De minister verklaart dat hij voor beide Noord-Zuid-verbindingen de informatie bezorgd heeft aan de leden van de commissie¹. Op basis van die informatie werden door de minister in zijn voorstel enkele mis-sing links overgehouden. Nu worden de dossiers verder aangepakt met de nodige bekwaamheid, zorg en snelheid, zodat er geen juridische avonturen komen. De nodige stappen worden dus nauwgezet gevolgd en ook de timing is scherp en duidelijk. Er zijn nog vele mogelijke hindernissen en die maken een dergelijke duidelijke timing noodzakelijk.

De nodige middelen zullen voorzien worden ter financiering van de werken. De Noord-Zuidverbinding in de Kempen is geschat op 29 miljoen euro, de Noord-Zuidverbinding in Limburg op 250 miljoen euro. Minister Kris Peeters garandeert dat de nodige middelen op het juiste moment voorzien zullen worden.

De minister wijst op het belang van keuzes, los van politieke profilering. Die keuzes kunnen best gemaakt worden in het begin van de legislatuur omdat dan de nodige politieke verantwoordelijkheid en daadkracht aanwezig is om de dossiers vooruit te helpen. Dat moment is nu gekomen.

Minister Kris Peeters zal alle elementen die aan bod gekomen zijn zeer zorgvuldig bekijken. Het is echter zijn wens en voorstel om de Noord-Zuidverbinding in de Kempen aan te pakken en zo snel mogelijk op te lossen.

III. STEMMING

Het amendement en het voorstel van resolutie van de dames Vera Dua en Mieke Vogels en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier, Eloi Glorieux en Rudi Daems betreffende de Noord-Zuidverbinding in de Kempen worden met 15 stemmen verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Frans PEETERS

Marc VAN DEN ABELEN

¹ Aan het commissiesecretariaat werd enkel informatie over de Noord-Zuidverbinding van Limburg bezorgd.