

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



Zitting 1999-2000

17 februari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis busvervoer van 65-plus-sers in gemeenten bediend door de TEC

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, en Energie, over de opmaak van een algemeen streefbeeld inzake mobiliteit voor de Kempen

Interpellatie van de heer Jef Van Looy tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kempense noord-zuid-as en de eventuele doorsnijding van beschermde landschappen

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkopen van onteigende gronden door het Vlaams Gewest

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over het storten van baggerslib in Steendorp

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de aanleg van een slibstort in Steendorp

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 17 februari 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.09 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Laurys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag heeft betrekking op de ontwikkeling van het GEN en op de voorontsluiting van Limburg en het Hageland, een programma dat nauw met het GEN verbonden is.

Op 30 maart 1999 ondertekenden de gewestelijke en federale ministers van Mobiliteit een plechtige verklaring over een snelle uitbouw van het intergewestelijk expresnet rond Brussel, het GEN. Dit akkoord werd door sommigen als een stap in de goede richting beschouwd in het reeds jaren lang aanslepende getalm rond de realisatie van dit noodzakelijke openbaar vervoersnetwerk. Tegen 30 september 1999, zo staat in het akkoord, zou een werkgroep van hoog niveau een ontwerp van samenwerkingsakkoord opstellen, waarin het exploitatieschema, de investeringen, de financiering en een organisatieschema voor het GEN zouden worden vastgelegd. Sinds maart 1999 hebben we van deze werkgroep geen verder nieuws vernomen.

Zelfs het akkoord op zich blijkt geen zekerheid meer te zijn. In antwoord op een recente parlementaire vraag van de heer Ansoms verklaarde federaal minister Durant immers dat het dossier voor haar dermate belangrijk is, dat zij vanaf nul wil herbeginnen. Het bestaande akkoord zou daarbij wel als basis worden genomen.

Er zijn nog andere belangwekkende nieuwe elementen rond het GEN-dossier. Onlangs raakte bekend dat de ontubbing van het aantal sporen tussen Brussel en Leuven niet in 2002, zoals algemeen werd verondersteld, maar slechts in 2005 zal worden afgewerkt. Dit impliceert niet alleen dat de uitvoering van het GEN met die termijn zal worden vertraagd, maar ook dat de treinreizigers uit het Hageland en Limburg drie jaar langer dan voorzien met treinvertragingen en omleidingen via Haacht en Hofstade zullen worden geconfronteerd.

Het is onduidelijk of ook de realisatie van de verbindingsboog tussen lijn 35 en 36, dit is de lijn Leuven-Brussel en Aarschot-Leuven, met eenzelfde periode zal worden uitgesteld.

Maar zelfs als de lijn Brussel-Leuven tegen 2005 ontubbed zal zijn, toch dreigt het dan nog tot circa 2008 te duren vooraleer men daar optimaal gebruik van zal kunnen maken. De werken aan de mogelijke HST-terminal in Schaarbeek zullen immers een vlotte doorgang van het treinverkeer bemoeilijken, en wellicht een verhoging van de frequentie tussen Brussel en Leuven in de weg blijven staan.

Wat is de status van het interministerieel akkoord van 30 maart 1999 ? Is de minister bereid dit akkoord te herzien ? Werd de werkgroep op hoog niveau reeds samengeroepen, en wat waren hiervan de resultaten ?

Laurys

Werden er reeds afspraken gemaakt over de financiering van de noodzakelijke investeringen in spoorinfrastructuur, rijdend materieel, bijkomende bussen en aanpassingen van het wegennet ? Heeft de Vlaamse regering of de minister hier reeds een standpunt over ingenomen ? Bestaat er op het niveau van het Vlaams gewest reeds een duidelijke planning met betrekking tot de realisatie van de GEN-buslijnen ?

Was de minister op 30 maart 1999 op de hoogte van het geplande uitstel tot 2005 van de werken tussen Brussel en Leuven ? Werd er reeds overleg gepleegd met het federale niveau over de planning en uitvoering van de werken te Schaarbeek ? Heeft de minister reeds overleg gepleegd met het federale niveau over de vlotte spoorverbinding tussen Brussel enerzijds en het Hageland en Limburg anderzijds, onder meer inzake de verbindingsboog tussen de spoorlijnen 35 en 36 ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het interministerieel akkoord van 30 maart 1999 is een overeenkomst tussen de federale overheid en de gewesten, met dezelfde kracht van alle andere overeenkomsten. Ik wens mij aan die overeenkomst, die ik mee ondertekend heb, te houden. De werkgroep op hoog niveau heeft een concrete opdracht gekregen en is samengeroepen op 15 februari. Dit gebeurt voor het eerst na de verkiezingen van 13 juni 1999. Er werden daarbij concrete afspraken gemaakt over subgroepen en dergelijke meer.

Over de financiering zijn er geen afspraken gemaakt, noch voor infrastructuur, noch voor rollend materieel, noch voor wegwerkzaamheden of bijkomende bussen. De Vlaamse regering heeft ook geen standpunten ingenomen. De NMBS heeft een werktekst uitgegeven, waarna ze mij als minister van Mobiliteit om een mening heeft gevraagd. Ik heb de gedelegeerd bestuurder erop gewezen dat de standpunten van de Vlaamse regering via de federale overheid aan het gewest moeten worden gevraagd.

Voor de realisatie van het GEN-busnetwerk is er wel een duidelijke planning : elf lijnen worden in dienst gegeven, waarvan drie nog dit jaar. Daarvan zijn er twee reëel en één in reserve planning. Het betreft de lijnen Brussel-Haacht, Brussel-Ninove en Brussel-Aalst. In functie van de vorderingen van de invoering van basismobiliteit, worden eerst

die lijnen in dienst gegeven die daaraan beantwoorden.

Van het geplande uitstel van de werken tussen Leuven en Brussel was ik op 30 maart 1999 niet op de hoogte. De vertraging van de werken heeft te maken met de situatie waarin gewerkt wordt. De aanleg gebeurt naast sporen die in dienst zijn, wat niet het geval is tussen Leuven en Luik. Er is geen duidelijkheid over de planning en de uitvoering van de werken te Schaarbeek. Er werd hier ook nog niet over overlegd, vermits de werkgroep op hoog niveau daar nog niet voor is samengekomen.

De verbindingsboog tussen de lijnen 35 en 36 – de bocht van Leuven – werd ingeschreven in het investeringsplan op tien jaar en komt in dienst in 2005. De vlottere verbinding is vanaf dan mogelijk. Ik heb de NMBS via federaal minister Durant laten weten dat het Vlaams Gewest niet akkoord zal gaan met een bediening van enkele piekurentreinen over deze verbinding. Ik verwacht van de NMBS dus een volwaardige IC-verbinding Genk-Hasselt-Brussel via de boog van Leuven.

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : De minister zegt dat de vertragingen te wijten zijn aan de wijze waarop de werken worden uitgevoerd, maar er is dus wel degelijk sprake van vertragingen. Oorspronkelijk was de afwerking gepland voor 2002. Daarover bestond onder meer discussie met minister Durant. Ik las vanmorgen in de krant dat de heer Schellens hier ook een vraag over heeft gesteld in het federaal parlement. Volgens de minister was voorzien dat de werken pas in 2005 klaar zouden zijn. Uit sommige teksten blijkt nochtans dat de geplande einddatum 2002 was.

Minister Steve Stevaert : Dat is juist.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Laurys werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis busvervoer van 65-plussers in gemeenten bediend door de TEC

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Laurys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis busvervoer van 65-plussers in gemeenten bediend door de TEC.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de minister, mijn vraag betreft de mogelijkheid voor 65-plussers om gratis gebruik te maken van het openbaar vervoer van De Lijn. Uit het antwoord op de vraag van de heer Vandenbossche heb ik begrepen dat dit geldt voor de Vlamingen die in Vlaanderen wonen. Nu rijst er een probleem, niet alleen in Vlaams-Brabant maar ook in Zuid-West-Vlaanderen. Sommige mensen die aan de taalgrens wonen, kunnen hier geen gebruik van maken omdat hun lijn wordt bediend door de TEC en niet door De Lijn.

Ik heb vernomen dat vorig jaar in november onderhandelingen hebben plaatsgevonden met de administratie om een oplossing te vinden voor dit probleem. In Bost en Goetsenhoven zijn wijkraden opgericht, die dit probleem kenbaar moeten maken. Het aantal mensen dat geen gebruik kan maken van deze vervoersmogelijkheid wordt op ongeveer 300 geraamd. Zij willen de minister een voorstel doen. Eigenlijk krijgen alle 65-plussers een cadeau van de minister voor een bedrag van 33.000 frank. Indien het niet mogelijk is om iedereen gebruik te laten maken van deze vervoersmodi, kan dit geschenk misschien ter beschikking worden gesteld van de mensen die er inderdaad geen gebruik van kunnen maken. Zo kunnen ze zelf een abonnement nemen bij de TEC, en is het probleem opgelost.

Hoever staat het met de onderhandelingen ? Wordt er gezocht naar een mogelijkheid om de mensen die geen gebruik kunnen maken van De Lijn, ook gratis vervoer aan te bieden ? Zo niet, overweegt de minister deze mensen ook een geschenk van 33.000 frank te geven ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik stel voor dat de stad Tienen zelf een initiatief neemt. Met de Vlaamse Vervoermaatschappij waarvoor ik bevoegd ben, is dit mogelijk in het kader van de overeenkomst over de basismobiliteit.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Vandenbossche werd dit probleem hier al eerder gesignaleerd. De gemeenten Tienen en Landen hebben dit probleem zelf ook reeds aangekaart. In een aantal randgemeenten rond Brussel worden we eveneens met dit probleem geconfronteerd, en is de situatie soms nog complexer. Ik heb deze problemen aangekaart bij de Brusselse en Waalse vervoermaatschappijen. Ze worden momenteel besproken in de werkgroep voor de tariefintegratie rond Brussel.

De tariefintegratie is echter nog een ander verhaal dan het probleem dat zich voordoet in onder meer Tienen. Het is echter niet juist te stellen dat deze mensen volledig worden onthouden van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Dit gratis vervoer telt immers op heel het grondgebied van Vlaanderen. Deze 65-plussers kunnen alleen geen gebruik maken van de lijn die daar passeert en die wordt aangeboden door een andere busmaatschappij. Het is niet zo dat ze totaal geen toegang hebben tot het net van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Hierover moet overleg worden gepleegd.

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Deze mensen kunnen inderdaad wel gebruik maken van De Lijn, maar ze zijn voor hun contacten vooral aangewezen op de stad Tienen. De lijn naar Tienen, die momenteel wordt bediend door de TEC, is dan ook de enige waarvan ze regelmatig gebruik zouden maken.

Het klopt dat u enkel bevoegd bent voor de Vlaamse Vervoermaatschappij, maar u bent ook minister van Mobiliteit. Door een bepaalde maatregel wordt er een discriminatie tussen twee soorten van mensen gecreëerd. Het is dan ook terecht dat deze mensen menen dat de minister een aanbod moet doen om ook hen gratis vervoer ter beschikking te stellen, vandaar hun voorstel om dit probleem op een andere manier op te lossen.

Minister Steve Stevaert : Ik dank u voor het pleidooi voor meer gratis openbaar vervoer, niet alleen bij De Lijn maar ook bij de Waalse tegenhanger, de TEC. Doordat de basismobiliteit nog niet is gerealiseerd, kan niet iedereen altijd over alle busdiensten beschikken. Dit systeem moet dan ook worden verfijnd en verbeterd.

De heer Jan Laurys : Dit was niet helemaal een pleidooi voor gratis openbaar vervoer. Die mensen betalen belastingen. Aangezien het openbaar vervoer wordt gefinancierd met belastingen, dragen ze daar ook toe bij, terwijl ze er geen gebruik van kunnen maken. Er is dus sprake van discriminatie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opmaak van een algemeen streefbeeld inzake mobiliteit voor de Kempen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opmaak van een algemeen streefbeeld inzake mobiliteit voor de Kempen.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de heer Van Looy zal het in zijn interpellatie ook hebben over de noord-zuidverbinding. Deze verbinding is in de Kempen een heikel punt. Een belangrijk knelpunt is de complexe verkeerssituatie van het zogenaamde Geel-Punt, dat eigenlijk op het grondgebied van Westerlo ligt en waar heel wat wegen op elkaar aansluiten. Er is een brug over de autostrade en één over het Albertkanaal, een op- en afrittencomplex en een toegang tot twee industriezones. Als de geplande KMO-zone wordt gerealiseerd, zal daar dan nog een derde zone bijkomen.

De noord-zuidverbinding heeft al een hele lijdensweg doorgemaakt. Ik pleit ervoor om te zorgen dat het Geel-Punt niet in hetzelfde sukkelstraatje terecht komt. Op een bepaald ogenblik was er een voorontwerp om twee rotondes te maken, één aan de Bell Telephonlaan en één aan de Nijverheidsweg. In augustus 1999 werden deze voorontwerpen door de externe auditcommissie – hopelijk – tijdelijk in de koelkast geplaatst omdat men een lange-termijnvisie moet ontwikkelen voor de algemene verkeerssituatie in de Kempen. De specifieke problematiek van Geel-Punt moet hierin passen. Op het investeringsprogramma van het begrotingsjaar 2000 voor de wegen werd in 60 miljoen frank voor-

zien voor de aanleg van die rotondes. Bij navraag bij de diensten van de AWV bevestigde men dat aan het algemeen streefbeeld inzake mobiliteit wordt gewerkt.

Mijnheer de minister, hoe kan men één en ander in elkaar laten vloeien ? Het zou jammer zijn dat een oplossing ten gronde wordt uitgesteld omdat de resultaten van een studie op zich laten wachten. Aan dat verkeersknooppunt passeren dagelijks, naast de vele vrachtwagens, 15.000 auto's. Het gevolg is dat er aan het knelpunt dikwijls een file staat. Wanneer zal het streefbeeld inzake mobiliteit voor de Kempen worden afgewerkt ? Hoever zit men met die studie ? Kan u hierover op korte termijn uitsluitsel geven ? Kan men ondertussen verder gaan met het geplande investeringsprogramma ? Kan er met andere woorden dit jaar nog een aanbesteding en kredietvastlegging gebeuren voor de aanleg van de twee rotondes aan Geel-Punt ? Staat het hele project op de helling, of zoekt men naar een andere oplossing ?

Men houdt misschien rekening met de ervaringen die men heeft opgedaan met andere rotondes. Ik verwijs naar de rotonde op de Antwerpse Weg ter hoogte van IOK. In het commissieverslag van 11 januari 2000 hebt u gezegd dat daar grote problemen zijn. De rotonde biedt blijkbaar geen oplossing voor de verkeersdruk. Die rotonde vertoont echter een aantal mankementen : ze is te klein en er zijn geen of te weinig bypassen. Blijkbaar streeft men nu naar een oplossing.

Zal een betere verkeersafwikkeling op dit verkeersknooppunt de verkeersdruk niet doen verschuiven naar twee nabijgelegen zwakke schakels, namelijk de brug over het Albertkanaal en het kruispunt tussen de Antwerpseweg en de weg naar Herentals ? Volgens het investeringsprogramma komt de herinrichting van de R14 tot Geel-Punt slechts aan bod na 2002. Kan men sneller oplossingen vinden, en welke oplossingen zijn mogelijk ? De verkeersdruk is zowel 's morgens als 's avonds zeer groot. Het gaat daarbij niet alleen om passanten. Er zijn ook heel wat industrieterreinen en scholen in de buurt.

Het voorontwerp inzake de rotondes moet goed worden bestudeerd. Als men – en hopelijk snel – een oplossing heeft, moet dat ook onmiddellijk de juiste zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer De Cock, dat is ook onze bekommernis. De studie waar u naar ver-

Stevaert

wijst, heeft geen betrekking op de opmaak van een streefbeeld voor de mobiliteit van de Kempen, maar wel op de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor het wegvak met primair karakter N71-R14 – het onderdeel ring Geel – N19 (Antwerpseweg) tot aan de autosnelweg E313. Deze studie zit in de startfase.

Op uw tweede vraag kan ik antwoorden dat waarschijnlijk in de loop van 2000 een aanbesteding kan plaatsvinden voor de aanleg van de twee rotondes ter hoogte van Geel-Punt. Het voorstel van herinrichting mag echter niet tegenstrijdig zijn met de ideeën van het streefbeeld voor deze primaire weg. Ik wens niet vooruit te lopen op de streefbeeldstudie. Ik verwacht echter op dit vlak geen problemen. Bij de aanleg van deze rotondes zal men zeker rekening houden met de ervaringen opgedaan bij de aanleg van de rotondes ter hoogte van de Antwerpseweg. In het ontwerp heeft men immers onder meer in ondergrondse fietstunnels voorzien.

De oplossingen voor de andere verkeersknooppunten die u naar voren brengt, moeten resulteren uit het eerder vernoemde streefbeeld, namelijk de langetermijnvisie voor de betrokken partijen, namelijk de administratie Wegen en Verkeer, de gemeente, de provincie en De Lijn. De eerste aanzetten hiertoe werden reeds naar voren gebracht in de gerealiseerde mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten. In dit verband is het nu reeds duidelijk dat het aantal gelijkvloerse kruispunten en privé op- en afritten, drastisch zal moeten verminderen.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, ik neem er akte van dat u niet verwacht dat het voorontwerp tegenstrijdigheden zal opleveren voor de rotondes en het streefbeeld inzake de primaire weg N71. Ik hoop dat er dit jaar nog een aanbesteding zal gebeuren.

Voor de andere knelpunten spreekt u over de mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten Geel en Westerlo. Voor deze laatste gemeente kan ik u melden dat er nog geen mobiliteitsplan afgewerkt is. Ik hoop dat er nog voldoende overleg zal zijn om alles op elkaar af te stemmen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jef Van Looy tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kempense noord-zuidas en de eventuele doorsnijding van beschermde landschappen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Looy tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Kempense noord-zuidas en de eventuele doorsnijding van beschermde landschappen.

De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, De noord-zuidas is een oud Kempisch streekdossier. Op de kaart ziet men dat de autowegen er radiaal op de ring van Antwerpen lopen. We hebben de E19 in het noorden, de E34 van Turnhout naar Eindhoven en de E 313 vanuit Hasselt. Verder is er nog de A2 vanuit Leuven, die echter niet op de ring van Antwerpen komt. Tusse- nin is er geen enkele verbinding in de Kempen. Dat maakt het verkeer zeer moeilijk.

De bestaande N19 zou die verbinding kunnen vormen. Men is al lang bezig om stukken ervan hiervoor geschikt te maken. Zo heeft men het stuk Turnhout-Kasterlee tien jaar geleden ontdebeld. Er zijn twee maal twee rijstroken die van elkaar gescheiden zijn door een middenberm. De ring rond Kasterlee is voor de helft gerealiseerd, tot op de Lichtaartsebaan. Daar stootte men op het natuurgebied de Hoge Mouw.

Vanaf de Hoge Mouw tot op de ring in Geel is op het gewestplan in een tracé voorzien, waarvoor alle gronden reeds zijn onteigend. Alles is dus klaar om het te realiseren. De afdeling Wegen in Antwerpen heeft het plan al getekend, uitgezonderd de detailtekeningen. In het verleden werd trouwens een EFRO-dossier ingediend en werden subsidies toegekend, maar omwille van de niet-realiseren van de ondertunneling van de Hoge Mouw zijn die subsidies weggevallen. Het RSV beschouwt de verbinding tussen Geel en Turnhout als een primaire weg van categorie 2, met als hoofdfunctie het verzamelen van verkeers- en vervoersstromen en met als aanvullende functie het verbinden.

De discussie vandaag gaat over het gedeelte Kasterlee-Geel, met de knelpunten Kasterlee centrum, Geel Ten Aard en de verbinding met de ring in Geel. Het eerste knelpunt is het natuurgebied de

Van Looy

Hoge Mouw. Men ging akkoord om dit gebied te ondertunnellen. Op de begroting is hiervoor een bedrag van 300 miljoen frank ingeschreven.

Vanaf het einde van de tunnel zijn er twee mogelijkheden. Ten eerste kan men kiezen voor het tracé dat op het gewestplan staat, namelijk twee wegen met twee baanvakken op ongeveer 700 meter van elkaar verwijderd. Men heeft tussen Turnhout en Kasterlee vier baanvakken. Er gaan twee baanvakken door het centrum van Kasterlee, en de nieuwe baanvakken voor doorgaand verkeer volgen het gewestplantracé.

Ten tweede kan men kiezen voor het alternatief tracé uit het MER, waarin het gewestplan niet voorziet. Achter de tunnel zou een afbuiging komen naar de E19 door de vallei van de Kleine Nete. Het verkeer kan dan verder over de bestaande weg richting Geel. Daar zit natuurlijk het knelpunt. Die afbuiging veroorzaakt heel wat schade. Ik begrijp niet dat het MER daar geen aandacht aan heeft geschonken. Heel de ontwatering gebeurt immers van noord naar zuid op de Kleine Nete die west-oost loopt. Men zou dat nu dwars doorsnijden, terwijl het gewestplantracé er evenwijdig mee loopt.

De N19 tussen Kasterlee en Geel is een weg met gemengd verkeer. Er is doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het zwaar verkeer uit de omgeving van Turnhout dat naar de E313 moet, moet via die weg gaan, tenzij het langs Antwerpen omrijdt. Er is geen enkele verbinding tussen de E34 en de E313, die in Ranst samenkomen. In het beste geval kan men tot in Wommelgem rijden, maar de rotonde daar zit bijna de hele dag dicht. Een oplegger die langs daar wil rondrijden, wordt eigenlijk verplicht om tot op de ring in Antwerpen te rijden, er terug af te gaan, de Singel te nemen, de ring over te rijden en terug te draaien richting E313. Als men van het gebied rond het industrieterrein van Geel Punt, Oevel, Laakdal en Zammel komt, moet men via de E313 langs de ring in Antwerpen omrijden naar de E34 in Turnhout. Dat is een afstand van 80 tot 90 kilometer, terwijl de afstand tussen de twee industriegebieden slechts 10 tot 15 kilometer bedraagt. De E19 ligt vlakbij, maar zit tegenwoordig overvol.

Naast dat zware transport is er ook sprake van heel wat sociaal lokaal verkeer en fietsverkeer. Een tijdje geleden hebben we het aantal fietsers geteld tussen 4 en 5 uur 's avonds. Ondanks de regen hebben we er 300 geteld. Geel is natuurlijk een scholencen-

trum, niet alleen voor het secundair maar ook voor het hoger onderwijs.

Verder is er sprake van heel wat traag landbouwverkeer. De N19 tussen Geel en Kasterlee vormt immers de verbinding tussen drie grote landbouwgebieden. Het is het landbouwcentrum van de Middekempens. Ten eerste is er het landbouwcentrum Geel-Ten Aard. Ten oosten van de N19 hebben we het Kempisch Domein, een ontwikkelingsgebied uit de jaren '50, met vele tientallen landbouw- en melkveebedrijven. Dan is er nog De Zegge als ontwikkelingsgebied. Dit gebied wordt vaak verward met het natuurgebied De Zegge. In kranten lees ik dat het traject op het gewestplan De Zegge doorsnijdt : dit traject doorsnijdt echter het landbouwgebied en niet het natuurreservaat. Voor het melkvee moet een aantal malen gras worden gemaaid, er moet maïs worden gezaaid en er moet worden geoogst. Dus van maart tot november is er veel landbouwverkeer op die weg.

Er is dus sprake van een zeer gemengd verkeer. In een aantal studies worden een aantal rotondes gepland. Welnu, het is niet mogelijk dat die fietsers, dat traag landbouwverkeer en dat vrachtvervoer zich op die rotondes door elkaar bewegen op twee baanvakken. Vandaag is er al sprake van bijna 17.000 voertuigen per etmaal, zodat men eigenlijk zou moeten ontdubbelen. Maar vandaag kiest men niet voor ontdubbeling.

De vraag rijst wat er met het dorp Ten Aard moet gebeuren. Vandaag wordt dit al doorsneden door de E19. Eigenlijk stikt het dorp al door het verkeer. Door een toename van het verkeer zal de situatie niet langer leefbaar zijn. Men moet ook durven zeggen dat er geen andere oplossing is dan die weg daarrond te leggen. Langs de N19 vanaf Ten Aard tot aan de ring in Geel is er sprake van 99 woningen. En dan hebben we de woningen nog niet geteld die op de tweede rij en in zijstraten staan : het gaat over woningen die pal aan de N19 gelegen zijn. Wat zal er gebeuren als het ooit tot een ontdubbeling komt ? Men zal nogal wat moeten onteigenen.

Minister Sauwens zegt dat het traject op het gewestplan rakelings aan het natuurgebied De Zegge voorbijgaat. Dat 'rakelings' komt neer op een afstand van 1.600 meter. Dat is de afstand tussen het gewestplantraject en het dichtstbijzijnde punt van het natuurreservaat. Ter vergelijking zeg ik dat wie vanuit dit parlement de kortste weg neemt naar het Koninklijk Paleis, 600 meter heeft afgelegd. Men is dus bang dat er in het natuurgebied 1.600 meter verderop misschien eens een vogel kan schrikken

Van Looy

van een vrachtwagen, terwijl 99 gezinnen uitkijken op die N19.

Dan is er nog het negatieve advies van Monumenten en Landschappen. Een tijdje geleden heb ik minister Sauwens daarover ondervraagd. Waarom was dat advies negatief? Zoals ik reeds zei, wordt ten eerste gesteld dat het traject De Zegge rakelings voorbij gaat. Dat 'rakelings' is dus met een kilo zout te nemen. Ten tweede zegt dit advies dat het gewestplantraject het beschermde landschap Gooreind doorsnijdt. Dat is het belangrijkste argument waarop het negatief advies steunt. Gooreind bestaat volgens het gewestplan uit twee delen: 35 hectare landschappelijk waardevol landbouwgebied en 35 hectare parkgebied. Dat laatste is in feite een bos met een wei erin, een kasteeltje en enkele herenwoningen. Ik moet toegeven dat het er mooi wonen is. Het gewestplantraject zou net op de grens tussen het bos en de landbouwzone komen te liggen.

Men moet er wel rekening mee houden dat we ons niet in de Netevallei bevinden. We bevinden ons over het kanaal, op hoge gronden, met geen enkele boerderij. Dat zijn allemaal maïsgronden, die werden geklasseerd. De vraag rijst waarom en op wiens vraag ze werden geklasseerd. In de onmiddellijke omgeving, tussen Kasterlee en Geel, zijn er immers honderden, zometeen duizenden hectaren landschap die veel mooier zijn dan het voornoemde gebied. Vaak bevatten die gebieden nog dreven met oude smalle kasseiwegen, maar die zijn niet geklasseerd. Trouwens, de afbuiging die men nu wil doen, vertrekkende vanuit Hoge Mouw om terug op de oude N19 te komen, loopt door de Netevallei. Dat landschap is veel mooier dan Gooreind. En waarover gaat het in Gooreind? Over een gebied van 500 meter lang en 20 meter breed, dus welgeteld 1 hectare. Zelfs als men het iets ruimer bekijkt en een breedte van 30 meter neemt, gaat het nog maar over 1,5 hectare.

De vraag rijst dus of dit advies van Monumenten en Landschappen bindend is. Volgens de oude wet was het bindend. Heel wat dossiers zijn blijven hangen bij de Raad van State, omdat die steeds de opmerking maakte dat er geen hiërarchie was in de wetgeving. Volgens het nieuwe decreet inzake de landschappen uit 1996 is het advies niet bindend. Samengevat bepaalt artikel 12 in de eerste plaats dat op grond van de bescherming als landschap, werken of handelingen die in overeenstemming zijn met de gewestplannen, niet kunnen worden verboden. Een tweede, even belangrijke bepaling is

dat de bescherming als landschap de verwezenlijking van de gewestplannen en hun bestemmingsvoorschriften niet kan hinderen. Het gewestplan staat dus boven de bescherming van een landschap. Dat laatste is slechts een aanvulling van een sectorale wetgeving. Dat staat ook duidelijk in de memorie van toelichting bij dat decreet.

Er staat een tracé voor een expresweg op het gewestplan. De gronden die daarvoor op het gewestplan zijn aangeduid, hebben dus als bestemming een weg. Het klasseren is geen wijziging van die bestemming. Daarom is het geen bindend advies, wat minister Sauwens ook heeft toegegeven. Onder de oude wetgeving kon hij wel een bindend advies geven, waardoor nadien discussie mogelijk was bij de Raad van State. Die heeft zich echter heel vaak uitgesproken ten voordele van het gewestplan.

Er is een belangrijk onderscheid. Als een boer vraagt om in die 35 hectare landbouwgebied een veldschuur te mogen bouwen, dan kan dat worden geweigerd. Het advies is in dat geval bindend, omdat de bestemming van de gronden landbouw blijft. De veldschuur is niet nodig om die bestemming te realiseren. In dit geval echter is het tracé van de weg wel noodzakelijk om de bestemming van de gronden te realiseren. De minister moet de knoop doorhakken.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, over de Kempen noord-zuidverbinding werd al veel gezegd en geschreven. Het dossier van de expresweg tussen Kasterlee en Ten Aard bestaat nu al 25 jaar. Jammer genoeg werd het nog steeds niet in daden omgezet. Ik betreur het dan ook ten zeerste dat de Vlaamse regering, zowel de vorige als de huidige, haar besluitvorming over de verbinding van Tilburg met Aarschot via Turnhout en Geel op de lange baan schuift. Daardoor is de verbinding nog steeds niet aangepast aan het statuut van primaire weg van categorie 2, waarin het RSV voorziet. Het enige resultaat tot op heden is dat we de toelage van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling ten belope van 50 miljoen frank zijn misgelopen.

Iedereen weet dat de huidige N19 momenteel noch vlot noch veilig kan worden gebruikt. Vooral de doortochten door de dorpskernen, zoals die van Ten Aard en Kasterlee, leggen een zware hypotheek op de leefbaarheid en de veiligheid. Daarom wil ik u de volgende vragen stellen.

Huybrechts

Welk tracé voor de geplande verbinding N19 Kasterlee-Geel wordt nu gekozen ? Wordt het de lange omleiding, namelijk het tracé waarin het gewestplan voorziet en dat bestaat uit een weg die parallel loopt aan de bestaande verbinding, zodat de dorpskern en de bevolking worden gespaard ? Of wordt het de zogenaamde korte omleiding rond Kasterlee, waarvoor een gewestplanwijziging noodzakelijk is ? Is de aanbesteding voor de eerste fase reeds gebeurd ? Zo niet, wanneer zal dit dan gebeuren ?

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, over de motivatie en de overwegingen is nu wel alles gezegd. Men wil nu een beslissing nemen op basis van een milieu-effectenrapport. Volgens sommigen slaat de balans dan door naar het alternatieve tracé. Ik begrijp dat echter niet goed. Waarom maakt men geen effectenrapport over de mobiliteit, een zogenaamd Mober ? De gemeente Geel is blijkbaar van plan om dat te doen. De balans zou dan wel eens naar de nadere kant kunnen overhellen. Op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid en economie pleiten belangrijke elementen voor het basistracé.

Daarnaast kijk ik ook naar het financiële plaatje. Het basistracé is de snelste en goedkoopste oplossing. Anders zal men kunstgrepen moeten uithalen om de bewoners van Geel-Ten Aard enigszins te sparen. Dat zal op termijn veel meer kosten en de echte verkeersproblemen niet oplossen. Kunnen de mobiliteitsaspecten in dit dossier geen grotere rol spelen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, volgens het afgewerkte MER is het tracé waarin het gewestplan voorziet, nadelig voor de open ruimte en het milieu. Het alternatieve tracé, waarvoor gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande weg, scoort duidelijk beter, op het feit na dat de dorpskern van Ten Aard en de gewestweg N19 tussen Ten Aard en de ring van Geel niet worden ontlast van het doorgaand verkeer. Een keuze voor het alternatieve tracé impliceert geen verslechtering van de bestaande toestand. De voor- en nadelen van beide opties dienen ten opzichte van elkaar te worden afgewogen.

In dit verband heeft minister Sauwens al gezegd dat hij tegen het oorspronkelijk tracé is, vermits dat

het beschermd landschap Gooreind doorkruist. De heer Van Looy is daar uitvoerig op ingegaan. Er wordt momenteel onderzocht op welke wijze de leefbaarheid van Geel-Ten Aard kan worden verbeterd. Aanvullend kan nog worden vermeld dat de invloed van de noord-zuidverbinding op De Zegge te verwaarlozen is. Dat is geen knelpunt omdat de afstand aanzienlijk is, indien de Roerdompstraat niet wordt aangesloten op de noord-zuidverbinding.

Het MER moet worden beoordeeld als een geheel. Daarom wens ik niet in te gaan op uw vraag welke afzonderlijke elementen uit het MER voor mij van doorslaggevend belang zijn. Dit moet in zijn totaliteit worden bekeken.

Conform de wegcategorisering als primaire weg van categorie 2 heeft de noord-zuidverbinding een verbindingsfunctie en een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Het is daarom duidelijk dat zwaar transport uit het industriegebied Geel-Oevel richting Nederland via de N19 kan verlopen, zonder dat dit impliceert dat de noord-zuidverbinding moet worden uitgebouwd tot een internationale verbindingssas tussen Nederland en België. De noord-zuidverbinding is immers niet gecategoriseerd als hoofdweg. Het MER-rapport stelt in dit verband dat een keuze voor het alternatief tracé beter aansluit bij een primaire weg van categorie 2.

Het is in elk geval de bedoeling de gewestweg N19, tussen de N123 te Kasterlee-Lichtaart en de ring van Geel, te laten lopen langs een weg die voldoet aan de inrichtingsprincipes voor primaire wegen. Dit betekent onder meer een weg met scheiding tussen het doorgaand verkeer en het lokaal bestemmingsverkeer. Rotondes zijn hierbij zeker niet uitgesloten, vermits zij behoorlijk wat verkeer kunnen verwerken. De grootste problemen qua capaciteit rijzen niet op het vak tussen Kasterlee en Geel, maar op het vak tussen de rotonde ter hoogte van IOK en de E313. Dit vak is gemeenschappelijk voor de primaire wegen E313-Turnhout en E313-Geel-Mol-Lommel. Daarom ook werd de herinrichting van het knelpunt Geel Punt als prioriteit opgenomen in het investeringsprogramma 2000.

In antwoord op uw laatste vraag kan ik u meedelen dat op dit ogenblik nog wordt nagegaan in welke mate de negatieve invloeden van het alternatieve tracé kunnen worden vermeden. Hierover bestaat op dit ogenblik nog geen uitsluitsel. Het is de bedoeling om in de tweede helft van 2000 hierover meer duidelijkheid te verkrijgen.

De voorzitter : De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Mijnheer de minister, Geel Punt vormt uiteraard een probleem. Maar daar gaat het om een ontubbeling van een brug, en er zijn nagenoeg geen woonhuizen mee gemoeid. Op het stuk tussen Ten Aard en Geel zullen wel honderd huizen met hun voordeur op de weg geplakt zitten. Dit is niet leefbaar.

Vandaag is die weg al zo druk bezet dat we tot een ontubbeling zouden moeten overgaan. Nu razen trucks, vooral DAF-trucks met JIT-onderdelen die over de N19 naar Turnhout en zo naar Eindhoven zouden moeten gaan, vanuit het industrieterrein Geel Punt-Oevel dwars door het dorp en via de weg naar Retie, naar de E34. Die weg is daardoor totaal verzadigd. Hetzelfde geldt voor het industrieel verkeer uit Mol, dat langs de ring in Geel komt en het centrum inrijdt in plaats van de E19 te nemen.

Geel Punt blijft dus een zwaar probleem, dat een dringende oplossing vraagt. Het MER-rapport is misschien wel een goede zaak, maar zouden we hier niet moeten denken aan een menselijk rapport ? U zou er goed aan doen eens ter plaatse te gaan praten met de mensen die daar een kind verloren hebben.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, wanneer kunnen we van u eindelijk een antwoord verwachten ?

Minister Steve Stevaert : We zullen nu de procedures doorlopen. U hebt zelf gezegd dat dit verhaal al 25 jaar aansleept. We zijn van plan dit op een correcte manier op te lossen, waarbij we het dossier in zijn totaliteit bekijken en alle elementen afwegen. Zo vormt het doorsnijden van een geklasseerd landschap voor de ene geen probleem maar voor de andere wel.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Jef Van Looy, de heer De Cock en door de heren Huybrechts, Penris en Geraerts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkopen van onteigende gronden door het Vlaams Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Maght tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkopen van onteigende gronden door het Vlaams Gewest.

Mevrouw De Maght heeft het woord.

Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de regio Zuid-Oost-Vlaanderen heerst reeds sedert jaren een controverse over de ontsluiting van de Geraardsbergse regio, waarbij de rechtstrekking van de N42 een belangrijk onderwerp van politiek dispuut en sociale bewogenheid vormt.

De hoofdontsluiting van Geraardsbergen gebeurt via de N42, Wetteren-Ronse, de N460/N8 en N45, Aalst-Geraardsbergen. Deze wegen geven verbinding met enerzijds Zottegem en Gent en met anderzijds Ninove, Aalst en Brussel. In het verleden werden reeds voor tientallen miljoenen investeringen uitgevoerd voor een goede verbindingsweg tussen Geraardsbergen en Steenhuijze-Wijnhuizen in Herzele : bijna 150 miljoen frank aanlegkosten en 28 miljoen frank onteigeningen eind jaren tachtig.

Begin 1990 werd beslist dat het sluitstuk tussen Sint-Lievens-Esse en Zottegem zou worden gerealiseerd via een rondweg, en dit tracé werd ook op het gewestplan ingekleurd. Voor dit sluitstuk werden reeds voor meer dan 23 miljoen frank onteigeningen doorgevoerd, terwijl ook op het geplande tracé een brug werd aangelegd ter waarde van bijna 33 miljoen frank, waarvoor op jaarbasis een kleine 2 miljoen frank wordt neergeteld voor het in werking houden van een pompinstallatie.

Tegen de mening, het advies en de stelling van de regionale en lokale politieke en andere krachten in, en zich niet storend aan het fel protest van de aangelanden van het huidige tracé, waar dagelijks zowat 15 000 voertuigen passeren en waarop sedert

De Maght-Aelbrecht

het begin van het jaar reeds tien verkeersongevallen te betreuren vielen, besliste voormalig minister Baldewijns destijds dat er geen nieuw traject zou komen en dat de bestaande weg zou worden heringericht. Ik herinner me nog goed de besprekingen op het kabinet, waarbij een studie over heel het gebied voor alle parlementsleden werd toegelicht. Er zou goed worden onderzocht welke economische, ecologische en mobiliteitsmogelijkheden voorhanden waren.

Dit standpunt van de heer Baldewijns werd nadien door minister Stevaert bevestigd. Men gaat daarbij voorbij aan de vaststelling, die trouwens recent werd bevestigd door het studiebureau Belgroma, dat Zuid-Oost-Vlaanderen een deel van zijn aantrekkelijkheid verliest door de gebrekkige ontsluiting, waarbij de nabijheid van bedrijventerreinen in Henegouwen en Noord-Frankrijk een belangrijke bedreiging vormt voor de Zuid-Oost-Vlaamse economie. De voorstanders van het nieuwe tracé trachten met alle mogelijke middelen het tij vooralsnog te doen keren, omdat de groei en bloei van een veelal miskende regio en tevens de levenskwaliteit – toch een actueel begrip – van de lokale bewoners, ervan afhangen.

Op die gronden werd immers uitvoerend onroerend beslag gelegd door een aannemer die van het Vlaamse Gewest nog tientallen miljoenen te goed zou hebben. Dat beslag werd uitgevoerd door een gerechtsdeurwaarder uit de streek. De verkoop van de onroerende goederen kan worden vermeden indien het karakter van openbaar nut wordt ingeroepen, doch naar verluidt zou de minister dit niet doen. Ik hoop dat dit hier vandaag wordt verduidelijkt.

Door een dergelijke stelling in te nemen, stelt de minister de deur wagenwijd open voor een gerechtelijke verkoop van het initieel onteigende tracé, waardoor de realisatie van de rondweg voor eeuwig en altijd wordt uitgesloten. Ik wil hier niet te pas en te onpas de nieuwe politieke cultuur te berde brengen. Men moet immers eerst een cultuur hebben vooraleer men van een nieuwe politieke cultuur kan spreken. Het lijkt me echter geen goede zaak om mensen die zich jarenlang voor dit dossier hebben ingespannen, door één pennentrek met de rug tegen de muur te zetten. Op die manier vangt u natuurlijk wel twee vliegen in een klap : u kan de schulden van het Vlaams Gewest betalen via de gerechtelijke verkoop van de gronden, en maakt elke verdere discussie in dit dossier onmogelijk.

Ik wil de minister hier een aantal vragen over stellen. Zult u het karakter van openbaar nut inroepen, dat zo belangrijk is voor de onteigende onroerende goederen waarop nu uitvoerend beslag werd gelegd ? Zo niet, kunnen de middelen die voortvloeien uit de gerechtelijke verkoop van desbetreffende onroerende goederen, effectief worden aangewend tot delving van de schulden van het Vlaams Gewest die elders werden gemaakt ? Heren der zijn er trouwens nog gronden die kunnen worden verkocht.

Kan, rekening houdend met het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Vlaanderen, voor het concrete dossier van de rechtekking van de N42 te Herzele de beslissing tot het niet uitvoeren ervan als definitief worden beschouwd ? Zo ja, wat zal er dan met de onteigende onroerende goederen gebeuren ? Zo niet, wanneer kan een definitief verdict worden verwacht ? Is het bovendien niet aangewezen om de plaatselijke instanties en het bestaande platform hierbij te betrekken ?

De voorzitter : De heer Van der Poorten heeft het woord.

De heer Mark Van der Poorten : Het gaat hier inderdaad om een aanslepend en sociaal bewogen dossier, waarover al geruime tijd onduidelijkheid bestaat. Er leven heel wat verwachtingen inzake de ontsluiting, maar anderzijds vreest men ook de onveiligheid die zal worden gecreëerd. Bovendien zijn er al heel wat investeringen gedaan. Dat gebeurt ook nu nog door het wegpompen van het grondwater onder die brug. De vraag is dan ook heel duidelijk. Wat is het standpunt van de regering ?

Mevrouw De Maght zegt dat minister Baldewijns deze beslissing heeft genomen. De oorspronkelijke officiële beslissing is volgens mij deze van de voormalige minister van Openbare Werken, de heer Sauwens, die opteerde voor het omleidingstracé van de N42. Hij heeft destijds ook de beslissing genomen om de gewestplanwijziging door te voeren, waaraan minister Kelchtermans dan uitvoering heeft gegeven. Hij heeft eveneens bevolen de werkzaamheden aan de brug uit te voeren. Volgens mij werd er nog geen andere officiële beslissing genomen. Alle andere initiatieven waren veeleer opties die via de pers werden bekendgemaakt, zoals dat tegenwoordig nogal vaak gebeurt.

Als de minister in een brief aan de beslagleggende aannemer schrijft dat hij zich aansluit bij het standpunt van zijn voorganger, minister Baldewijns, en dat de onteigende gronden op dit moment derhal-

Van der Poorten

ve niet meer van nut zijn, dit in de hoop de aanne-mer van dienst te zijn geweest, dan stel ik me toch vragen over de deontologie die hier wordt gehanteerd. Het is een schande dat men in een lopend rechtsgeding dergelijke zaken schrijft aan de tegenpartij. Daardoor geeft men toe dat de gronden verloren zijn en dat het omleidingstracé niet kan worden gerealiseerd, waardoor het bestaande tracé toch moet worden uitgevoerd. Als dit de strategie is die u hebt gehanteerd, dan vind ik dit een schande. Daardoor stelt u een privé-belang boven het algemeen belang.

Uw overweging om het oude, zeer bochtige tracé dat door een lintbebouwing loopt, recht te trekken en om te vormen tot een volwaardige doorgangsweg, vergt opnieuw onteigeningen. Dit zijn onzinnige investeringen. Ik sluit me dan ook aan bij de zienswijze van mevrouw De Maght als ze het heeft over de nieuwe politieke cultuur.

Onlangs heeft minister Van Mechelen in de commissie voor Ruimtelijke Ordening verklaard dat het schrappen van bestaande reservatiestroken op de gewestplannen in afwachting van het geïntegreerd mobiliteitsplan 2001, zou worden bevroren. Ik wil dan ook uitdrukkelijk het engagement van de minister vragen om de ontbrekende stukken van de N42 te laten uitvoeren.

De voorzitter : De heer De Loor heeft het woord.

De heer Herman De Loor : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, volgens de heer Huybrechts is er al heel wat geschreven en gezegd over de Kempense noord-zuidas. Ik denk dat dit met de N42 niet anders is. De aannemersperikelen waarmee we momenteel worden geconfronteerd, hebben al heel wat commotie doen ontstaan bij de bevolking. Sommigen zien hierin zelfs een manoeuvre waardoor de nieuwe brug, die al zoveel geld en onteigeningen heeft gekost, ongebruikt zou blijven liggen. De regionale en lokale pers hebben hier al vaak op ingespeeld. Ze spreken zelfs van een millenniumgeschenk.

Ik wil erop wijzen dat daar al veel en zware ongevallen zijn gebeurd, gelukkig zonder dodelijke afloop. Als de werken daar op die manier worden uitgevoerd, creëert men een dodenweg. De ontsluitingswerken blijven maar duren. De pers maakt zelfs al de vergelijking met de processie van Echternach. We moeten beseffen dat de overheid in het algemeen hier geen goede beurt maakt. Ik sluit me dan ook aan bij de vraag van mevrouw De Maght

om het karakter van openbaar nut in te roepen, en zo te voorkomen dat de onteigende gronden worden verkocht.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In tegenstelling tot wat in de pers staat, is er geen gerechtelijk beslag gelegd op de gronden die destijds werden onteigend voor de aanleg van de N42. De zaak is wat mij betreft, momenteel dan ook niet aan de orde van de dag.

Verder kan ik het antwoord herhalen dat ik heb gegeven op de schriftelijke vraag nr. 206 van de heer Huybrechts van 8 maart 1999. Ik heb toen verklaard dat de verwezenlijking van de omleiding vanuit diverse hoeken principieel in vraag werd gesteld. Op basis van bijkomend onderzoek is dan de beleidsbeslissing genomen om de rechtstrekking niet te realiseren, maar wel de bestaande verbinding een meer aangepaste inrichting te geven.

In het studierapport werd eveneens aanbevolen om de reservatiestrook niet van het gewestplan te schrappen maar deze te behouden als erfdienstbaarheidszone voor andere lijninfrastructuren, overeenkomstig de bepalingen die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn opgenomen. De brug in de Schipstraat blijft in dat traject behouden. Het in dit antwoord ingenomen standpunt geldt nog steeds ongewijzigd.

Over het karakter van openbaar nut van de onteigende gronden is alleen de rechtbank bevoegd om een uitspraak te doen. Ik zal mij bij de uitspraak van de rechtbank neerleggen.

De voorzitter : Mevrouw De Maght heeft het woord.

Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht : Men heeft toch een gerechtsdeurwaarder ingeschakeld ! Indien u de briefwisseling wenst in te zien, kan ik die opvragen. Om dat punt draait het immers. Ofwel is er een briefwisseling waarin de opdracht wordt gegeven om de onteigende gronden te verkopen, ofwel is dit niet zo. U kunt zich informeren bij de betrokken gerechtsdeurwaarder.

Minister Steve Stevaert : De tegenpartij kan natuurlijk gerechtelijke stappen zetten. De rechtbank neemt echter de beslissing. Ik heb duidelijk gezegd dat ik me zal neerleggen bij de uitspraak van de rechtbank. We willen het tracé behouden voor een aantal erfdienstbaarheden. Het is niet omdat men iets aan de rechtbank vraagt, dat de rechtbank ook in die zin een uitspraak doet.

Stevaert

U zegt dat daar 15.000 wagens langsrijden. Volgens onze cijfers gaat het om 8.200 wagens. Bovendien wensen een aantal mensen de herinrichting van het bestaande tracé niet. Wij willen zorgen voor een herinrichting. Dat is en blijft ons standpunt. We wensen het andere tracé te behouden. Dat zeg ik in alle duidelijkheid.

Mevrouw Anny Demaght-Aelbrecht : Verscheidene collega's hadden een duidelijke vraag over uw bereidheid om ervoor te zorgen dat de zone het karakter van openbaar nut zou krijgen. Door hierover uitsluitel te geven, zou u iedereen een belangrijk signaal geven. Indien u daarmee instemt, dan pleegt u een daad van goed beheer. Ik vraag dan ook met aandrang dat u daar op in zou gaan.

Minister Steve Stevaert : Ik wil wel een duidelijk signaal geven. Men mag dat echter niet fout interpreteren. Ik wens dat die optie wordt gevrijwaard, en dat er geen onherroepelijke zaken gebeuren. Morgen zal ik in De Streekkrant wel weer lezen dat er een of andere beslissing werd genomen. Wij wensen echter geen nieuwe beslissing te nemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over het storten van baggerslib in Steendorp

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de aanleg van een slibstort in Steendorp

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over het storten van baggerslib in Steendorp en van de heer Stassen tot minister Stevaert en tot

minister Dua, over de aanleg van een slibstort in Steendorp.

Minister Stevaert zal antwoorden op de vragen.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in de kleiputten op het grondgebied van Steendorp zou gedurende de volgende 50 jaar ongeveer 15 miljoen kubieke meter vervuild baggerslib worden gestort. Op een oppervlakte die varieert van enkele hectaren aan de bron tot 100 hectare verderop, zou het Scheldeslib in de onmiddellijke omgeving van het dorp worden gestort. Analyses hebben aangetoond dat dit slib hoge waarden aan PCB's, PAK's en zware metalen zoals cadmium, lood en arseen bevat. Dit houdt uiteraard heel wat risico's in voor de omwonenden. Ook de aanvoer van het slib, recht door het dorp, zou voor heel wat hinder en overlast kunnen zorgen.

Mijnheer de minister, zal de Vlaamse regering toelating geven voor het storten van zwaar vervuild baggerslib uit de Benedenschelde in de kleiputten van Steendorp ? Overweegt men andere vormen van slibverwerking ? Ik denk aan vergrindingsinstallaties en verbranding.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn vraag om uitleg zal iets uitgebreider zijn, omdat ik me niet enkel op krantenartikels baseer. De vervuiling van het water is een historisch gegeven. We moeten niet enkel het water zuiveren, we moeten ook de bodems van de rivieren opkuisen. Het Vlaams Gewest moet deze verantwoordelijkheid opnemen. Dit geldt zowel voor de bevaarbare als de niet-bevaarbare waterlopen. Over deze materie kunnen we dan ook moeilijk een vraag stellen aan minister Dua, aangezien ze niet bevoegd is voor bevaarbare waterlopen.

Grootschalige werken kan men niet uitvoeren zonder maatschappelijk draagvlak. Ik kan daarover meespreken. Ik woon zelf in een gemeente waar men grote werken plant, namelijk in de potpolder van Kruibeke. Indien men daar het maatschappelijk draagvlak niet vergroot, zal men die zaken niet kunnen realiseren. In Steendorp is dat draagvlak niet aanwezig.

Mijnheer de minister, uw diensten hebben een aantal jaren geleden een plan opgesteld om de sane-

Stassen

ring van de bodem van de Zeeschelde aan te vatten. Enerzijds moet het natte slib worden gedroogd, en anderzijds moet men naar een oplossing voor de berging zoeken. In het plan worden drie opties voorgesteld : de kleiput van Steendorp, de kleiput van Kruibeke en de berging in de landschapsheuvel op de Linkeroever. Als ik goed ben ingelicht, werkt de administratie Waterwegen en Zeewezen dit plan nu verder uit. Op basis van studies zou men een aantal elementen naast mekaar leggen, en uiteindelijk een vergelijkende analyse maken van de drie dossiers.

Wat is de stand van zaken voor het slibstort in de Zeeschelde ? Het gaat niet om Aquafinslib of om slib uit een onbevaarbare zijrivier van de Schelde. Een aantal maanden geleden ving ik op dat de studies zouden worden afgerond. Hoever staat men daarmee ? Wat is de houding van de administratie Waterwegen en Zeewezen in dit dossier ? Ik heb het gevoel dat men in één bepaalde richting werkt, en kiest voor de optie-Steendorp. Ik heb mijn nek uitgestoken en gezegd dat men in dat geval beter voor Kruibeke kan kiezen.

Is het wel een goede zaak om het slib te exporteren ? Moet er geen oplossing worden gevonden in het havengebied ? Welke richting wil de AWZ uit ? Ik ben me er zeer goed van bewust dat men een oplossing moet vinden. Dit is geen nimby-dossier. Men moet wel een oplossing bieden waarvoor een maatschappelijk draagvlak bestaat.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit is een acuut probleem. De heer Stassen had het over het maatschappelijk draagvlak dat in Steendorp, en bij uitbreiding in Temse, inderdaad afwezig is.

Het gaat om slibstorten, waarbij in eerste instantie wordt gedacht aan de kleiputten. Een plaatselijke actiegroep is ervan overtuigd dat de uitbater van de kleigroeven doorheen de ondoordringbare kleilaag op de bodem van sommige van de kleiputten is gegaan. Het gevaar bestaat dan dat kilometers verderop het grondwater wordt besmet als er gecontamineerd slib in de kleiputten wordt gestort. Bij een lagunering dreigt een vierde van Steendorp onder het slib weg te zinken en krijgt men bijna een tweede Doel. We moeten hier toch voor oppassen.

Ik breek een lans voor wat de heer Stassen heeft gezegd, namelijk dat we niet naar de laagste en meest te mijden trede op de ladder van Lansink moeten gaan : het storten. Persoonlijk zie ik in de haven nog wel plaats voor een bedrijf voor het vergrinden van slib. Dat zal meer kosten, maar we hebben de plicht de komende generaties niet op te zadelen met saneringsproblemen, zoals bijvoorbeeld op de site van Vieille Montagne. Ik vraag hier aan de minister een duidelijk antwoord op.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb twee vragen. Hoe moeten we die verontreinigde baggerspecie inschatten ? Wat zijn de risico's voor de gezondheid en het leefmilieu ? Hoe zit het met de mogelijke exploitatiehinder ? Heeft uw administratie over dit dossier reeds contact gehad met het betrokken gemeentebestuur ? Zo niet, voor wanneer is dit gepland ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil benadrukken dat dit dossier eens te meer aantoonde dat het wel belangrijk is om oplossingen te zoeken voor een concreet probleem, maar dat we moeten proberen om in de toekomst dergelijke problemen te voorkomen. Ik pleit ervoor om bij de verdere uitbouw van havenactiviteiten van in het begin rekening te houden met strenge milieunormen. Zo zouden dergelijke problemen worden vermeden, en zouden we achteraf geen end-of-the-pipe-oplossingen moeten zoeken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De discussie die momenteel wordt gevoerd over de aanleg van een slibstort in Steendorp, waarbij ook de eventuele aanleg van laguneringsbekkens voor de ontwatering van baggerspecie ter discussie staat, is het gevolg van de acties van de CVBA Steendorp. De partners in deze CVBA zijn Silt, Soils, Dredging International, de Vlaamse Milieuholding en de provincie Oost-Vlaanderen. De vennootschap heeft tot doel de verwerking en berging van baggerspecie uit de Benedenschede. Mijn administratie heeft geen rechtstreekse contacten met de lokale overheid om het dossier op te volgen, maar wel in een getrapte vorm.

De CVBA Steendorp werkt volledig autonoom om haar doelstellingen te bereiken. Het Vlaams Ge-

Stevaert

west wordt via de administratie Waterwegen en Zeewezen door de CVBA Steendorp op de hoogte gehouden van de acties en de vordering van het dossier, maar is niet rechtstreeks bij het project betrokken. Naar mijn aanvoelen is de situatie op het vlak van de mobiliteit erg problematisch. Dit aspect komt bijna nooit naar voren.

De CVBA Steendorp betreft in haar project, naast het bergen van ontwaterde baggerspecie, ook het laguneren van natte specie, omdat de vereniging heeft vastgesteld dat het Vlaamse Gewest zelf momenteel over onvoldoende laguneringsoppervlakte beschikt om de jaarlijks te baggeren hoeveelheid onderhoudsbaggerspecie te ontwateren. Het gaat over ongeveer 750.000 kubieke meter of 300.000 ton droge stof. Ik hoor hier heel wat andere getallen, maar dit is het juiste cijfer.

De beslissingsbevoegdheid voor het milieuvergunningdossier ligt in eerste instantie bij de bestendige deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen. Pas in geval van beroep ligt de beslissingsbevoegdheid bij de Vlaamse minister van Leefmilieu, minister Dua. Volgens mijn informatie is de milieuvergunningaanvraag tot op heden nog niet ingediend.

Op 24 juni 1999 werd door de cel MER van Aminoal het milieueffectenrapport 'Laguneren en bergen van baggerspecie in een voormalige kleigroeve te Steendorp' conform verklaard. De initiatiefnemer van dit MER was de CVBA Steendorp. De doelstelling van het project waarvoor het MER is opgesteld, is het bergen van maximaal 300.000 ton droge stof geconsolideerde baggerspecie per jaar. De netto laguneringsoppervlakte van de kleigroeve bedraagt 8 hectare.

Het MER bestudeert de milieu-effecten van twee verschillende opvulhoogtes, namelijk een opvulling tot plus 26 meter, waarbij de bergingscapaciteit wordt geraamd op 1.750.000 kubieke meter of 1.250.000 ton droge stof, en een opvulling tot plus 32 meter met een bergingscapaciteit geraamd op 2.350.000 kubieke meter of 1.700.000 ton droge stof baggerspecie. Daarnaast worden vier verschillende aanvoeralternatieven voor de baggerspecie bestudeerd. Gezien het MER conform verklaard werd, is het rapport een openbaar document dat ter inzage ligt bij de Cel MER van Aminoal. De conclusies van de studie kunnen dan ook bij deze dienst worden geraadpleegd.

Het Vlaams Gewest baseert zich voor de behandeling en verwerking van de onderhoudsbaggerspecie

uit de Beneden Zeeschelde op de voorstellen die zijn opgenomen in het Beleidsplan Sanering Waterbodembeneden Zeeschelde, dat aan de Vlaamse regering is voorgelegd op 19 december 1996. In dit beleidsplan werden volgende behandelingsmethoden voor de baggerspecie uit de Beneden Zeeschelde voorgesteld: het ontwateren van de natte specie in laguneringsvelden in het haven- en industriegebied op de Linkerscheldeoever; het aanwenden van de ontwaterde specie in bufferdijken door middel van terreinverhogingen;

en het bergen van ontwaterde specie in ontginningssputten met herstel van het oorspronkelijk terrein.

De projectgroep die bij de beslissing van de Vlaamse regering op 19 december 1996 is opgericht tengevolge van de voorlegging van het beleidsplan, heeft in de voorbije jaren de nodige acties ondernomen om de uitvoerbaarheid van de voorstellen van het beleidsplan te onderzoeken. Naast een studie met het oog op de aanleg en ingebruikname van laguneringsvelden in het Linkerscheldeoevergebied, wordt eveneens een studie uitgevoerd met betrekking tot de mogelijke bergingszones voor de ontwaterde specie.

Voor de resterende vrije inplantingsplaats, gelegen ten noorden van de toegangsgeul van de Kallosluis, met een benaderende oppervlakte van 50 hectare, is een MER in uitvoering. Dit zal afgewerkt zijn tegen 1 augustus 2000.

In de studie over de bergingszones zijn de drie potentiële bergingszones betrokken die in het beleidsplan waren vermeld: de bufferzones rondom het haven- en industriegebied op de Linkerscheldeoever, een verlaten kleiput te Steendorp en de kleiput van de NV Argex op de grens tussen de gemeenten Kruibeke en Zwijndrecht. Deze studie omvat vijf deelopdrachten voor elk van de drie onderzochte potentiële bergingszones, namelijk een topografische terreinopmeting, een grondonderzoek, een oriënterende uitvoeringsstudie, een MER en een eindbeoordeling.

Momenteel zijn de eerste vier deelopdrachten afgewerkt. Er wordt verwacht dat de MER's voor de drie bergingszones in de loop van maart 2000 conform verklaard zullen worden. De eindbeoordeling zal opgesteld zijn tegen 1 mei 2000. De resultaten van de eindbeoordeling zullen door de administratie Waterwegen en Zeewezen aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Bij de eindevaluatie dient met meer subjectieve maar niet minder relevante elementen, zoals leefbaarheid en draag-

Stevaert

kracht voor de omwonenden, rekening gehouden te worden.

Ik deel u iets mee over de verontreinigingsgraad van de specie. De specie afkomstig van de Beneden Zeeschelde wordt sinds 1985 jaarlijks bemonsterd en geanalyseerd. De resultaten worden gepubliceerd door de Vlaamse Milieumaatschappij onder de titel 'De chemische kwaliteit van baggerspecie in de Westerschelde en de Zeeschelde'. Hieruit blijkt dat de specie in de Beneden Zeeschelde in het algemeen niet zwaar vervuild is. De gemiddelde kwaliteit van de specie voldoet aan de Vlaarnormen voor vrij gebruik als bodem in gebieden van bestemmingstype V.

De projectgroep, opgericht in het kader van het Beleidsplan Sanering Waterbodembeneden Zeeschelde, heeft een werkgroep belast met de studie van alternatieve verwerkingsmethoden voor slib. Een aantal procédés voor slibverwerking, zoals vergrinding en verbranding, zijn reeds onderzocht. Deze procédés bieden voorlopig nog geen alternatief voor de verwerking van de grote hoeveelheden onderhoudsbaggerspecie die uit de Beneden Zeeschelde te verwijderen zijn en blijven. Ik benadruk het woordje 'voorlopig'. Optimalisering van de procédés wordt opgevolgd en nagestreefd om in de toekomst tot meer duurzame behandelingsmethoden van slib te komen, op een schaal die beantwoordt aan de reële problematiek. Ook andere technieken worden verder onderzocht.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Belangrijk is zijn belofte dat de eindbeoordeling van die studies nog dit jaar, in het late

voorjaar zal gebeuren. Ik onthoud dat er naast objectieve beoordelingscriteria nog een aantal andere, subjectieve criteria zijn. Ik hoor u dat zeer graag zeggen.

Ik weet niet of alternatieve slibverwerking voor dat soort slib uit de Zeeschelde, dat toch een massaal product is, een oplossing kan bieden. Dat laat ik over aan de onderzoekers. Ik meen dat dit op termijn sowieso moet gebeuren voor zwaar vervuild slib. Er zijn procédés waarbij men slib verzwaart en bakt samen met andere klei. Onder meer Argex, die de put in Zwijndrecht uitbaat, is hiermee bezig. Dit kost inderdaad veel geld en men moet zich afvragen wat de milieueffecten zijn. In deze milieubalans moet immers ook rekening worden gehouden met de luchtverontreiniging. We stellen vast dat de alternatieve slibverwerking in Vlaanderen min of meer stil ligt. Dat heeft grotendeels te maken met de monopoliepositie van de baggeraars in Vlaanderen, waardoor zij de overheid naar een bepaalde beleidsbeslissing kunnen leiden. Dan zou met een groot aantal subjectieve beoordelingscriteria geen rekening worden gehouden. Dat is mijn vrees, en daarom stelde ik ook deze vraag.

Ik pleit er dus voor dat die alternatieve verwerkingstechnieken ernstig worden onderzocht, en dat men zeer snel het signaal geeft dat het definitief bergen van slib in Steendorp een onmogelijke optie is. Alleen de twee andere opties zijn mogelijk, en het plan van de bufferzones op Linkeroever zal waarschijnlijk de uiteindelijke keuze worden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.34 uur.*
