



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 21 MAART 1994

Interpellatie van de heer J. De Mol tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het moratorium voor nieuwe wegen en de maatschappelijke relevantie van de afwerkingsprojecten in het kader van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit
Met redenen omklede motie

VOORZITTER: de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 14.05 uur.*

Interpellatie van de heer J. De Mol tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het moratorium voor nieuwe wegen en de maatschappelijke relevantie van afwerkingsprojecten in het kader van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Mol tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het moratorium voor nieuwe wegen en de maatschappelijke relevantie van afwerkingsprojecten in het kader van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

De heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil nog even de belangrijkste punten van mijn interpellatieverzoek toelichten door middel van onder meer een aantal citaten uit teksten en uitspraken van de minister zelf.

In de regeringsverklaring lezen we dat "nieuwe infrastructuurwerken worden ingepast in een lange-termijnvisie. Met een aangepaste me-

thodologie zal de rendabiliteit van infrastructuurwerken globaal beoordeeld worden. Een mobiliteitseffectenrapport zal worden ingevoerd onder meer bij de uitvoering van grote werken en de inplanting van grote vestigingen."Einde citaat.

Bij de bespreking van de begroting 1992 in de commissie voor Openbare Werken en Verkeer verklaarde de minister : "indien de projecten betwist of achterhaald zijn, dient er een mobiliteitseffectenrapport te worden opgesteld." Bij de bespreking van de begroting 1993 in plenaire vergadering verklaarde hij letterlijk dat "inzake de afgewerkte projecten, enzovoort, de maatschappelijke relevanties ervan moeten worden aangevoerd vooraleer men daarin kan investeren." Minister Sauwens zat toen duidelijk op dezelfde golflengte en zei : "Ter zake stel ik mij uiteraard ook een aantal vragen, vooral in de zin van : wat is een begonnen en wat is een nieuw werk in dit Vlaanderen, dat bijna helemaal is volgebouwd ?"Einde citaat.

In de brochure van minister Kelchtermans van 1 juli 1992, "Veiligheidsplan 2002", staat in een voetnoot vermeld : "Prioriteiten bij de voltooiing van begonnen projecten zijn : de noodzakelijkheid in functie van een hogere veiligheid, de verhouding tot het bedrag dat reeds geïnvesteerd is en de voldoende afwerking, zodat geen knelpunten blijven bestaan."

Bovendien vinden we in "Vlaanderen-Europa 2002" het volgende terug : "Er worden objectieve criteria en parameters gehanteerd om het veiligheidsprogramma vast te leggen. Om dit te realiseren zal in eerste instantie en op systematische wijze de opgelopen achterstand in het wegenonderhoud worden weggewerkt en zullen noodzakelijke werken, die reeds gestart werden, worden voltooid." In de conclusie refereert men hieraan als "het versneld afwerken van begonnen rendabele projecten". Hierbij rijst vanzelfsprekend de vraag wat die twee laatste termen inhouden als men die rendabiliteit niet eens onderzoekt.

Met deze citaten wil ik u erop attent maken dat het afwerken van begonnen projecten geen automatische mag zijn en dat men ten minste met een aantal criteria en parameters rekening zou moeten houden. Ik kan geen enkel voorbeeld bedenken waarbij dit effectief gebeurt. Als er al iets wordt overwogen, dan gebeurt dat binnen de diensten die dikwijls zelf de plannen mee hebben opgesteld en kan het bezwaarlijk een onafhankelijke en kritische analyse worden genoemd. Het gros van dergelijke projecten vindt zijn oorsprong in de periode dat iedereen nog geloofde dat rond elke middelgrote stad een ring moest worden aangelegd en elk industrieterrein via nieuwe snelle verbindingen aansluiting moest vinden. Het afwerken van wegenprojecten is op zijn minst toch betwistbaar te noemen wanneer men

De Mol

pleit voor een duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Aan de afwerking van een project zal een compleet nieuwe maatschappelijke afweging moeten voorafgaan, vermits heel wat van die plannen vorm kregen toen begrippen als "duurzame ruimtelijke ordening en mobiliteit" nog niet golden. Binnen het concept van een duurzame ontwikkeling moet men zich overigens de vraag stellen in hoeverre overwegingen die louter voortvloeien uit de wensen van bestaande politieke, sociale en economische machtsstructuren, daarin een plaats hebben. Meestal zijn dergelijke wensen niet eens aan een eenvoudige kosten-batenanalyse gekoppeld, hoewel die als criterium ook betwistbaar is naargelang de ingebrachte parameters.

De gevolgen van het verder afwerken van wegen voor de totale mobiliteit en de verdere uitdeining van functies wordt niet onderkend, noch onderzocht, hoewel in "Vlaanderen-Europa 2002" uitdrukkelijk is aangegeven dat de noodzakelijke economische, ecologische en financiële doorlichtingen zullen gebeuren. Er is zelfs sprake van een "Milieueffectenrapport met mobiliteitseffecten". De vier voorwaarden waaraan volgens "Vlaanderen-Europa 2002" een mobiliteitsbeleid moet voldoen — bereidheid tot gedragswijziging, coherentie van het beleid, budgettaire discipline en geïntegreerd management — zijn nog lang niet vervuld. De afwerking van een project stoelt niet op grondige overweging, laat staan dat er ruimte wordt vrijgemaakt om aan die voorwaarden tegemoet te komen.

Om de willekeurigheid van die beslissingen te illustreren, kan ik refereren naar een analyse van de SERV — een gezaghebbend orgaan — in het kader van het Veiligheidsplan 2002 : "Men zou verwachten dat een dergelijke analyse uitgaat van een aantal criteria, die meer in het bijzonder aangeven wat als strikt

noodzakelijk moet worden beschouwd voor een normale veiligheid en leefbaarheid. Deze criteria moeten het bovendien mogelijk maken om de verschillende voorstellen van de buitendiensten op een gelijkwaardige wijze te beoordelen. In het voorgelegde programma is van dergelijke criteria geen sprake. De voorgelegde analyse staat — meer in het bijzonder voor deze onderdelen — niet toe te beoordelen wat eigenlijk de graad van prioriteit van het voorgestelde budget is." We stellen dan ook vast dat verschillende provincies een verschillende benadering hanteren. Limburg en Oost-Vlaanderen zijn daarvan voorbeelden bij uitstek. De SERV merkt op dat vooral de verdeling van Oost-Vlaanderen afwijkt van het gemiddelde : het budgettaire aandeel voor verkeersveiligheid ligt opmerkelijk laag, terwijl dat voor het afwerken van begonnen projecten uitgesproken hoog is. Het beeld wordt stilaan duidelijker als men daarenboven uit de vaststellingen van het fysisch programma voor 1992 kan opmaken dat in dat jaar niet één frank van de voorziene bedragen voor doortochtenprojecten werd vastgelegd. In Oost-Vlaanderen moet de verkeersveiligheid plaats ruimen voor de afwerking van bestaande projecten, dat is de enige conclusie die men uit die cijfers kan trekken. Binnen de marges van een totaalbudget maakt men keuzen, stelt men prioriteiten, en op dat ogenblik wordt het absolute gebrek aan coherentie tussen de provincies duidelijk. Oost-Vlaanderen houdt tot vandaag hardnekkig vast aan die politiek en de middelen ter bevordering van de verkeersveiligheid worden maar mondjesmaat ingeschreven. Een voorbeeld dat mij erg na aan het hart ligt in dit verband, is de afwerking van de N41, die nog meer dan 1 miljard frank zou kosten. Om de gedachte daaraan langzaam te laten doorsijpelen, zet men nu alle middelen in om in Denderbelle een brug te bouwen, met in het achterhoofd de idee dat als die er eenmaal is, de afwerking van de N41 niet lang

op zich zal laten wachten. Ik krijg dan telkens weer het argument te horen dat het plannen van een brug meer tijd in beslag neemt dan voor een weg het geval is. Ik ben evenwel van mening dat een voorafgaande analyse noodzakelijk is om het nut van een dergelijk project te bepalen. Het ging zelfs zo ver dat, om de brug sneller klaar te krijgen, men voorstelde kredieten van impulsgebieden aan te wenden. We zien hier dus dezelfde fout terugkeren die er in Limburg voor heeft gezorgd dat in het landelijk panorama een aantal bruggen nutteloos verspreid liggen en een natuurgebied wordt verstoord. Het feit dat deze weg met gelijkgrondse kruisingen nu al onoverkomelijke problemen oplevert, komt natuurlijk pas ter sprake als het te laat is. Als we dit project met de verwezenlijking van de A12 vergelijken, dan is het meer dan waarschijnlijk dat de N41 precies dezelfde problemen zal meebrengen. De weg zou worden verbonden met de vooropgestelde ring rond Aalst en de N41 moet dan het verkeer van Zuid-Oost-Vlaanderen als een zogenaamde "sluikroute" opvangen. De A12 all over, hoewel die nu een volwaardige verbinding vormt tussen Brussel en Antwerpen. Vóór de uitvoering van dergelijke plannen, moet toch eerst de zin of onzin en de doelstelling ervan worden nagegaan. De N41 was in eerste instantie door de ontwerpers bedoeld als een snelle verbinding met Brussel via Aalst. Als die filosofie stand houdt, dan zal de file naar Brussel alleen nog wat langer worden. De concrete problemen die hiermee gepaard gaan, dienen nu grondig te worden ingeschat, want de voorbeelden zijn nu al legio. Denk maar aan het grote aantal ongevallen in Hamme. Om van de N41 een absolute dodenweg te maken, moeten er vooral twee maal twee rijstroken worden aangelegd. Diegenen die daarvoor pleiten, wiiven dergelijke problemen weg als zorgen voor later. Het toverwoord bij uitstek vandaag is "economische ontsluiting", hoewel ik nog steeds geen

De Mol

afdoende definitie daarvan heb kunnen ontdekken.

In welke filosofie passen de — op zijn minst trendy — begrippen "duurzame mobiliteit" en "duurzame ruimtelijke ordening"? Ik wacht al geruime tijd op een beleidsoptie in die zin, maar tevergeefs. De voltooiing van projecten gaat immers door zonder dat er maatschappelijke afwegingen bij komen kijken. Ik verwijs in dit verband naar het Brundtlandrapport, maar recent verscheen daarover een werk, "L'évaluation de l'impact des routes sur l'environnement", dat de directe gevolgen analyseert van dit soort politiek op het globale probleem omtrent de verbin-tenissen die wij in Rio aangingen. Mijn interpellatie in dit verband die ik morgen tot minister-president Van den Brande wilde richten, werd verdaagd. Zodoende zal ik eerst-daags alle betrokken ministers hier-omtrent moeten interpellieren, want het is onvoorstelbaar dat nog langer een beleid wordt ontwikkeld dat tot-taal geen raakvlakken vertoont met andere beleidsopties die op federaal niveau zijn ingevoerd. Hoe kan men met het oog op de budgettaire schaarste over projecten beslissen zonder dat er een mobiliteitseffec-tenrapport voorhanden is? In dit geval is er zelfs geen sprake van een simpele kosten-batenanalyse. Waar-op stoelt dan een dergelijke afwe-ging, welke criteria hanteert men? Een persoonlijk oordeel kan toch onmogelijk ten grondslag liggen aan zo een beslissing, terwijl er zoveel aspecten een rol spelen. Zodra een project waardevol blijkt voor de mo-biliteit en men daar bewijzen voor kan aanvoeren, hoort u me niet meer protesteren. Tot dit moment heeft niemand mij evenwel afdoende argu-menten aangereikt en steunt men louter op studies. Eén plan dat als af-werkingsproject kan worden be-schouwd, de A24 in Limburg, is voor zover mij bekend, het enige waar-voor een milieueffectenrapport werd opgesteld en waaraan daarna indrin-

gende wijzigingen zijn aangebracht. Er is niet veel fantasie nodig om tot de conclusie te komen dat er nooit enige maatschappelijke afwegingen gebeurden en dat entiteiten als de wegencommissie overbodig worden als andere criteria en vooral de afwe-zigheid ervan telkens weer de door-slag geven. Ik pleit voor een objec-tieve beoordeling van dergelijke af-werkingsprojecten. Als echt nie-mand criteria kan bedenken, dan moeten we eerlijk toegeven dat prin-cipes zoals duurzame mobiliteit en het aantonen van maatschappelijke relevantie louter "windowdressing" zijn.

Om duidelijke taal te spreken, for-muleerde ik een aantal zeer specifie-ke vragen. Uit wat u daarop ant-woordt, zou men kunnen afleiden in hoeverre de regeringsverklaring, be-leidsverklaringen en teksten van uzelf dode letter zijn gebleven.

Voor welke afwerkingsprojecten werden de maatschappelijke rele-vantie en de mobiliteitseffecten on-derzocht? Zijn de onderzoeksresul-taten gepubliceerd? In welke geval-len werd en wordt een milieueffec-tenrapport opgesteld? In hoeverre werd de opwaardering van het open-baar vervoer in de totale mobiliteit ingecalculeerd bij de maatschappelij-ke afweging van afwerkingsprojecten en welke mobiliteitsalternatieven werden onderzocht bij het evalueren van de afwerkingsprojecten? Bij welke projecten gebeurde dit? Waarop baseert men de verdere af-werking van deze projecten?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, het is niet de eerste keer dat dit onderwerp op de agenda staat. Het vooropgestelde beleid van Openbare Werken houdt vast aan de oorspronkelijk gestelde prioriteit, namelijk de veiligheid. In dit verband zijn de instandhouding van het bestaand patrimonium — het structureel onderhoud ervan — en het stimuleren van doortochten-

projecten van groot belang. Globaal kan men overigens spreken van "leefbaarheidsprojecten", denk maar aan het aanleggen van fietspaden, enzovoort.

Ook op andere infrastructuurdomei-nen zoals bijvoorbeeld de waterwe-gen en havens, werd deze optie gere-flecteerd en gecordineerd in wat wij nu het Vlaams Infrastructuurpro-gramma noemen. Omdat het hier een actie op eerder internationaal en vooral Europees niveau betreft, con-centreerden wij ons ook op de grote transporttassen. Terzelfdertijd wor-den de verscheidene projecten in di-verse rubrieken ondergebracht. In eerste instantie komen ze bij de "on-vermijdbare uitgaven" terecht waar de absolute prioriteit bij veiligheid en onderhoud ligt.

Over de strategische waarde van projecten kan dan bijvoorbeeld wor-den gedebatteerd om uit te maken in hoeverre ze ertoe bijdragen dat Vlaanderen zijn positie binnen de Europese regio handhaaft, voorna-melijk inzake distributie. Bovendien bestaat er ook een klasse projecten "op lange termijn", die aan bod komen als het streefprogramma — de andere categorieën dus -zijn afge-werkt. Zodra men bijvoorbeeld een sluis van Terneuzen, een storm-vloedkering of verdiepingswerken heeft goedgekeurd en er voldoende tijd is voorzien om het project voor te bereiden, kan men de nodige mi-delen uittrekken. Daarover bestaat geen discussie. Wij hebben enkel op een rijtje gezet wat we onder de noe-mer van een strategisch projectpro-gramma op middellange termijn kunnen verstaan. Vanzelfsprekend brengt elke beleidsbeslissing in die zin ook budgettaire consequenties mee.

Ik probeer de volgorde van uw vra-gen enigszins aan te houden. Vooral op het aspect maatschappelijke rele-vantie wil ik inpikken. Wie moet daar uiteindelijk een uitspraak over doen? Wie bepaalt de definitie? Het lijkt wel alsof alles kan worden geobjectiveerd, alsof het hier louter

Kelchtermans

om een optelsommetje van waardeeringspunten gaat. De verleiding is in elk geval altijd groot, maar de inschatting van een bepaald criterium moet ook verantwoord zijn. Met de havencommissie ervaar ik nu al dat dit niet altijd zo gemakkelijk is als het wel lijkt.

De havencommissie brengt advies uit in verband met het havenbeleid van het Vlaamse Gewest. Toen drie belangrijke projecten, waarover inzake prioriteit bij de havens geen enkele discussie mogelijk was, op stapel stonden, vroeg ik de leden van de commissie welke afwegingscriteria zij in aanmerking zouden nemen om uiteindelijk te bepalen wat het belangrijkste was. Het betrof het Verrebroekdok, het Kluisendok en het Wielingendok. De havencommissie verklaarde zich niet bij machte hierover uitspraak te doen en naar aanleiding daarvan kwam bij mij het idee op dat het wel eens nodig zou kunnen blijken de zin van een dergelijke commissie aan de kaak te stellen. Van mensen die in zo een commissie zetelen, veronderstelt men immers dat zij in staat zijn over dergelijke zaken te oordelen. Iemand moet tenslotte een beslissing treffen, hoe onoplosbaar de vragen ook lijken.

Datzelfde probleem rijst bij de wegencommissie : vragen mogen niet altijd met vragen worden beantwoord en er moet uiteindelijk een oplossing worden gedistilleerd uit de voorbereiding van de commissie die op gedecentraliseerde wijze tot stand komt via de GOM's. Het gaat niet op telkens weer bijkomende vragen te formuleren of academische smoesjes voor te houden waarover men nog geen definitief antwoord verwacht. De taak van de wegencommissie bestaat erin uitspraak te doen over voorgestelde of aan te passen programma's, ook met het oog op de maatschappelijke relevantie. Of gaat men er misschien van uit dat de commissie niet-representatief is samengesteld en zodoende niet geschikt is

om maatschappelijk relevante oplossingen te leveren ? Hoeveel waarde hechten wij nog aan democratische besluitvorming ? Daar wordt al te gemakkelijk aan voorbijgegaan. Een aantal projecten, waar toch een grote democratische meerderheid zich achter schaaft, blijven omstreden, ook vanuit maatschappelijk standpunt. De onherroepelijk terugkerende klacht blijkt dan telkens weer dat een aantal criteria onvoldoende aan bod kwamen. Ook daarvan bestaan voorbeelden.

Met betrekking tot uw eerste vraag inzake de maatschappelijke relevantie, kan ik u mededelen dat in 1981 vier professoren — de heren Blauwens, Vertongen, De Donnea en Gleyser — een sociaal-economische rendabiliteitsstudie uitvoerden in opdracht van minister Chabert en met betrekking tot de verdere uitbouw van het Belgisch wegennet. Voor verscheidene ontworpen en in uitvoering zijnde projecten werd tevens een kosten-batenanalyse opgemaakt. In 1985 werd deze studie aangevuld met een multi-criteria-analyse op verzoek van de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer Louis Olivier. Beide onderzoeken zijn bekend en liggen ter inzage, samen met de resultaten. De economische en sociale rendabiliteit van projecten die momenteel worden voltooid, blijkt onweerlegbaar uit de vermelde studies. Dat is de informatie waarover ik via mijn administratie kan beschikken. Zij voegde daar zelf nog een aantal gerichte verkeersstudies aan toe voor bepaalde projecten.

Vervolgens deel ik u mee dat voor de huidige afwerkingsprojecten nog geen specifieke mobiliteitseffectenrapporten werden opgesteld, gewoon omdat daarvoor geen wettelijke grondslag bestaat. Voor de MER is dat bijvoorbeeld wel het geval, hoewel bij ieder MER-rapport toch systematisch een luik inzake verkeersmobiliteit hoort. Er circuleren momenteel wel voorstellen om het vereiste wettelijke kader voor de

mobiliteitsrapporten leven in te blazen.

Voor de volgende projecten werd een MER-rapport afgeleverd : de Noord-Zuidverbinding in Limburg, de E40-verbredingswerken op het rijvak Leuven-Sterrebeek, de omvorming van de N49 tot autosnelweg, de A18 Veurne-Franse grens, de A12 Antwerpen- Bergen-op-Zoom en de N45 voor de verbinding Geraardsbergen-Ninove. Met betrekking tot het laatste project moet men de studie nog aanvatten, maar de opdracht is hoe dan ook al gegeven. Vervolgens stelde de administratie nog een aantal uitgebreide tracénota's op, waarin zowel milieu- als verkeers-technische aspecten ruimschoots aan bod kwamen. Het gaat hier om de verkeersontsluiting van Zeebrugge en de grote ring rond Antwerpen. Bovendien werden voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg behalve een MER-rapport ook nog bijkomende onderzoeken uitgevoerd: een milieuknelpuntenanalyse van tracés — in opdracht van mijn voorganger opgemaakt en dikwijls ontcrecht voor een MER aanzien — en een verkeerstechisch onderzoek voor de N74 en de N715. De studiegroep Swartenbroeckx stond voor deze beide studies in. Tevens kan men zich in dit geval beroepen op een kosten-batenanalyse, opgesteld door professor Vertongen van de faculteit toegepaste economische wetenschappen van de KUL.

Ik moet toegeven dat in het verleden de wegenprojecten niet geïntegreerd werden bestudeerd binnen een globale mobiliteitsvisie. Nu kan dat wel en in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn we daar dan ook volop mee bezig.

Wij gaan daarbij uit van duurzame mobiliteit en de grote verbindingen zijn op geïntegreerde wijze weergegeven voor heel Vlaanderen, naar gelang daar ruimtegebruik voor nodig is. De economische, sociale en ecologische componenten moeten tegen elkaar worden afgewogen. Veel vragen die u stelde wijzen trou-

Kelchtermans

wens uit dat beslissingen ter zake niet louter op Brussels niveau kunnen worden genomen. Bij deze oefening inzake ruimtelijke ordening dienen we behalve met het gewestelijk niveau — het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen — dus rekening te houden met een provinciale planning — onder meer met een aantal veiligheidsinvesteringen binnen de provinciegrenzen. De specifieke invalshoek van de subregio's speelt in deze gevallen een niet te miskennen rol en dat geldt evenzeer voor de gemeente als entiteit. Ook in die sfeer moet het mogelijk zijn aan structuurplanning te doen, weliswaar binnen de mate van de beleidsmogelijkheden. Onder meer Antwerpen en Vlaams-Brabant zetten al de stap naar multimodale verkeersstudies. De resultaten daarvan zouden mee de aanblik van een provincie, gemeente of zelfs het gewest, indien het om verbindingen gaat die de provinciegrenzen overstijgen, op het structuurplan moeten bepalen. De vragen die bijvoorbeeld rezen in verband met de belangrijke verbinding van de E17 met de N49, de afwerking van de ring, zijn daarin opgenomen. Als die multimodale verkeersstudie ertoe leidt dat die verbinding wordt aangelegd, dan zal men toch weer de conclusies en de uitgangspunten in twijfel trekken. Daaruit blijkt nog maar eens dat uiteindelijk iemand het laatste woord moet hebben over de al dan niet maatschappelijke relevantie van een project, ook als daar tientallen onderzoeken aan vooraf gaan. Naar mijn weten ligt die taak bij het politieke niveau, hoe onaangenaam dat ook mag zijn en hoezeer het ook mag indruisen tegen bepaalde streekopvattingen. Democratische meerderheden moeten boven alles worden gerespecteerd, zelfs als het om maatschappelijke relevantie gaat.

U hebt het vervolgens over eventuele mobiliteitsalternatieven. Bij het evalueren van afwerkingsprojecten zijn vooral nog geen dergelijke alter-

natieven naar voren geschoven, aangezien er geen mobiliteitseffectenrapporten aan zijn gekoppeld. Er is geen wettelijke procedure die daarin voorziet, maar deze oefening lijkt me ideaal in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Om ten slotte uw laatste vraag te beantwoorden, verwijs ik naar een eigen initiatief waarvoor de SERV zich heeft georganiseerd. Ik doel hier op de wegencommissie — waarin de SERV-partners en externe deskundigen vertegenwoordigd zijn — die zich over projecten uitsprekt. Deze functioneert via permanent overleg tussen de commissie binnen de SERV en de administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer. De buitendiensten dragen in dit systeem dan ook een grote verantwoordelijkheid en moeten zelf ook met voorstellen op de proppen komen. Het verbaast me daarom niet dat de klemtoon van provincie tot provincie enigszins anders wordt gelegd en het hoeft overigens niet allemaal zo uniform te gebeuren. Als men de verantwoordelijkheid wil decentraliseren, moet men ook vrede nemen met persoonlijke accenten in zoverre dat deze passen in het globale kader van prioriteiten die binnen het Vlaamse beleid als richtlijn gelden, met name de veiligheid en onderhoud.

Een duidelijk meerjarenprogramma dat de uitvoering en de continuïteit van de werken beoogt en de investering zodoende optimaliseert, is onontbeerlijk voor de administratie zowel als voor diegenen die op de investeringen moeten inspelen. Van die laatste verwacht men immers dat zij zich organiseren conform de prioriteiten en met een zeker engagement, opdat er geen verwarring zou ontstaan in de volgende fase bij de uitvoering.

Mijnheer de Mol, u onderbouwde uw vragen dit keer met stellingen uit het verleden en voegde er illustratief voorbeelden van bepaalde projecten aan toe. Ik blijf er evenwel bij dat uiteindelijk iemand een oordeel moet formuleren en dat dit ongetwij-

feld nooit op algemene instemming zal kunnen rekenen. Daarover maak ik mij geen illussies. Ik geloof dan ook dat ik uw vragen zo gedetailleerd mogelijk heb beantwoord.

De voorzitter : De heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol : Het antwoord was overduidelijk, maar biedt mij geen uitkomst. Er is weinig nieuws gebeurd. U verwijst naar de kostenbatenanalyse van minister Chabert, maar die bestaat ook voor de waterwegen. Het wordt misschien tijd dat we die ook weer eens onder de loep nemen. Dat zal hoogstwaarschijnlijk heel wat vreemde bemerkingen meebrengen.

Een veelgehoorde kritiek op die studie was dat de parameters die werden ingebracht in feite de resultaten bepaalden. Minister Olivier week overigens zo adequaat mogelijk van de resultaten van de studie af. Hij kondigde alsmaar een multi-criteria onderzoek aan, iets waarover ik toen al een aanzienlijk aantal vragen op hem afvuurde in parlementaire context. Ik herinner me niet dat er ooit een dergelijke studie effectief werd uitgevoerd. Minister Olivier maakte daar in elk geval geen gewag van, maar nu blijkt dat dus wel zo te zijn. Niemand kan me trouwens vertellen waar ze werd gepubliceerd.

Minister T. Kelchtermans : Het volledige onderzoek ligt ter inzage.

De heer J. De Mol : Als dat zo is, zal ze toch wel in een diepe lade verdwenen zijn, want ik heb ze nooit onder ogen gekregen. U vermeldt tevens aanvullende studies bij bepaalde projecten. Kunt u me even zeggen waar die dan wel zijn gebleven ? Ze werden niet gepubliceerd en kunnen enkel worden ingezien. Ik haalde in die optiek al meerdere keren het concreet voorbeeld van de brug aan en men stuurde me telkens weer wandelen met de belofte dat het zou worden onderzocht. Toch merk ik daar niets van, terwijl voortdurend beslissingen worden genomen in dat

De Mol

verband. Binnenkort worden de werken aan de brug ongetwijfeld aanbesteed en wat er gebeurt nadat ze eenmaal is gebouwd zal men dan morgen wel weer zien. Wat met de 600 miljoen frank die nog nodig is om onder meer de twee maal twee rijvakken aan te leggen? Want dat gaat door, vast en zeker. En dat terwijl voor- en tegenstanders het er roerend over eens zijn dat de afwerking van die weg alleen maar tot conflicten en dus verkeersonveiligheid kan leiden. Denk maar aan de Expresweg en de A12. Het verkeer op de kruispunten wordt daar geregeld met verkeerslichten en het enige dat daarmee werd bereikt, is een ontelbaar aantal dodelijke verkeersslachtoffers — vooral voetgangers — in Hamme. Stel u even voor hoe die situatie zal escaleren als in de plaats van de huidige een maal twee rijstroken er twee maal twee vakken liggen. De mensen uit Hamme maken dagelijks van die weg gebruik.

U zegt dat mobiliteitseffectenrapporten geen wettelijke basis hebben. Dat belet natuurlijk niet om ze toch op te stellen in het kader van de afwerkingsprojecten.

Minister T. Kelchtermans : Ze worden als een onderdeel van de MER opgevat.

De heer J. De Mol : Bij het voorbeeld dat ik aanhaalde, is zelfs van een MER geen sprake, laat staan dat een mobiliteitseffectenrapport er een gunstig advies over zou kunnen geven.

In 1981 en 1985 was het dus de bedoeling een alternatieve verbinding met Brussel aan te leggen. Die operatie heeft nu toch totaal geen zin meer, als men de huidige evolutie in acht neemt.

Minister T. Kelchtermans : Inzake de N41 is nog geen definitieve beslissing genomen.

De heer J. De Mol : Neen, omdat beslissingen stelselmatig worden uitgevoerd. Ik hoor dat de brug zal worden aanbesteed, of dat is misschien zelfs al gebeurd. Moet ik echt wachten tot ze af is om het nut ervan in vraag te stellen?

Minister T. Kelchtermans : Ik zal in dat verband even informatie voor u inwinnen. Ik kan niet voor de vuist weg zeggen of de aanbesteding al een feit is. Een definitieve beslissing is er echter nog niet over de N41.

De heer J. De Mol : U zal hoe dan ook veel tegenkanting afwenden als u ten aanzien van wegeninfrastructuur eens een mobiliteitseffectenrapport zou publiceren. Concreet blijkt bijvoorbeeld dat in Oost-Vlaanderen geen middelen zijn vastgelegd voor een doortochtenproject, terwijl alle veiligheidsprojecten zijn teruggeschroefd om middelen vrij te maken voor onder meer de afwerking van de N41. Het stoot uiteindelijk toch tegen de borst dat de buitendiensten de gestelde prioriteiten gewoon aan hun laars lappen. Hoe evalueert u dit? Ik heb deze visie geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld waar ik heel vertrouwd mee ben en waarvan ik enkel het aspect veiligheid aan de kaak heb gesteld. Niemand praat daarover, maar iedereen weet dat het project als dusdanig onredelijk is. Het gedeelte bij Elversele bijvoorbeeld wordt met twee maal twee rijvakken een slagveld van verkeersongevallen. Gelijkgrondse kruisingen maken de boel alleen nog minder veilig. Het voorbeeld van de A12 spreekt toch voor zichzelf.

Minister T. Kelchtermans : Ik ben geen absolute voorstander van gelijkgrondse kruisingen, noch van verkeerslichten. Als het verkeer dan toch moet worden geregeld, dan gebeurt dat optimaal, van bij het begin, door middel van rotonden. Alle instrumenten om dat te doen, zijn voorhanden.

De heer J. De Mol : Wat niet wegneemt dat daar op elk kruispunt nu verkeerslichten staan.

De heer M. Cordeel : U verwacht toch niet dat bij elk kruispunt een viaduct wordt aangelegd?

De heer J. De Mol : Dat betekent voor mij dat alles wat in de regeringsverklaring en de beleidsnota's werd vastgesteld, geen zin meer heeft, als het niet wordt gestaafd via mobiliteitseffectenrapporten. Bij concrete projecten valt dit alsmear meer op: men kan enkel kleine aanwijzingen geven inzake bestaande wegen en de verkeersproblemen daaromtrent. Het totale mobiliteitsprobleem raakt daarmee niet opgelost. Ik wil op dat vlak meer duidelijkheid, want duurzame mobiliteit wordt stilaan een onmogelijke zaak voor de toekomst als we zo verder gaan. Bent u dus van plan voor de afwerkingsprojecten een mobiliteitseffectenrapport op te maken? Zelfs zonder wettelijke basis kan de overheid dit doen.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer M. Cordeel : In de economische driehoek van het Waasland klinkt de vraag naar een ontdubbeling van de Scheldebrug steeds luider. Ik besef dat de heer De Mol daar niet gelukkig mee zal zijn, maar vanuit het Waasland loopt momenteel geen perfecte verbinding meer naar Brussel. Wij zitten als het ware klem. Binnenkort zal de brug worden vernieuwd en het lijkt me daarom het geschikte ogenblik om voor die ontdubbeling te pleiten.

Over de doorgangsweg van de E17 naar de Liefkenshoefunnel wil ik alleen nog even aanstippen dat we daar tien jaar te laat mee komen aanzetten.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : De heer Cordeel prikkelt mij door een ontdubbeling van de weg aan te bevelen. Als de Vlaamse regering stelt dat de automobilititeit moet worden beperkt en voor bijkomende mobiliteit het openbaar vervoer moet wor-

Van Dienderen

den ingezet, dan zie ik niet in hoe men ontubbeling zelfs nog in overweging kan nemen. Er moet alleen voor worden gezorgd dat het openbaar vervoer voldoende faciliteiten en verbindingsmogelijkheden biedt om bijvoorbeeld naar Brussel te pendelen. De smalle wegen laten we zoals ze nu zijn en passen op die manier een principe toe dat ook al in het Groenboek van de Europese Commissie wordt beschreven. Dit stipuleert dat bepaalde knelpunten van het wegennet een aansporing

moeten vormen om alternatieve vervoerswijzen te bevorderen. Die moeten dan wel aantrekkelijk en volgens een frequent patroon beschikbaar zijn voor de potentiële gebruiker en daar moet het gemeenschapsgeld aan worden besteed. U hanteert verouderde begrippen, mijnheer Cordeel.

De voorzitter : Alle standpunten zijn klaar en duidelijk naar voren gebracht en zoals altijd in deze commissie kunnen we pro en contra-argumenten onderscheiden.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer De Mol werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Deze moet uiterlijk 24 uur na de vergadering zijn ingediend.

— *Het incident wordt gesloten om 14.51 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid