

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



Zitting 1999-2000

18 mei 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiering van de sluiting van de ring rond Antwerpen

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de besluitvorming in het dossier betreffende de sluiting van de ring rond Antwerpen

Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere Scheldeverdieping

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 de coördinatie van openbare werken

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 18 mei 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-Demeyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.48 uur.*

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiering van de sluiting van de ring rond Antwerpen

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de besluitvorming in het dossier betreffende de sluiting van de ring rond Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiering van de sluiting van de ring rond Antwerpen, en van de heer Malcorps tot minister Stevaert over de besluitvorming in het dossier betreffende de sluiting van de ring rond Antwerpen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele weken geleden heeft de zogenaamde Staten-Generaal in Antwerpen een voorstel gedaan voor een tracé voor het sluiten van de ring. Over de noodzaak van die sluiting groeit reeds geruime tijd een politieke consensus.

Er werden discussies gevoerd over het mogelijke tracé, met alle consequenties. Er werd ook ruimschoots gediscussieerd en overlegd over de aanleg van een brug of een tunnel, over de juiste plaats daarvoor, enzovoort. Het is een verdienste dat er

nu finaal een voorstel is. Uit de raming van de kostprijs blijkt dat het een betaalbaar en redelijk voorstel is, dat geen aanleiding zal geven tot onoverkomelijke kosten.

Na het indienen van mijn interpellatie vond de havenscheper van Antwerpen het nodig om de consensus te doorbreken. Ik heb echter begrepen dat dat als een betreuenswaardige lapsus mag worden beschouwd. Nu er een bepaalde lijn is uitgezet, kan men daar het best mee doorgaan. We ervaren immers nog elke dag ten volle de nood aan deze infrastructuurwerken.

Eén van de discussiepunten is uiteraard de vraag hoe dit zal worden gefinancierd. Zal daarvoor geheel of gedeeltelijk een beroep worden gedaan op een vorm van publiek-private samenwerking (PPS) ? De discussie die onmiddellijk na het voorstel op gang is gekomen, heeft me verwonderd. Als minister vroeg u aan Antwerpen om de knoop door te hakken. Dat is toch bevreedend. Eerst moest Antwerpen een consensus bereiken over het tracé, en nu dit. Kunnen we dan niet beter meteen beslissen dat Vlaanderen zijn kredieten voor wegenbouw overdraagt aan de provincies en stadsgewesten, zodat ze zelf de noodzakelijke beslissingen kunnen nemen ?

Zolang dit een verantwoordelijkheid is van het Vlaams Gewest, moet het beleid door de minister worden uitgestippeld. In het Vlaams regeerakkoord staat al heel veel over de PPS. Er worden onderzoeken uitgevoerd, en men is van plan om voorstellen te doen. Het lijkt me dan ook niet meer dan logisch dat we een voorstel van de minister mogen verwachten.

Hoe zal de verdere procedure verlopen, na het voorstel dat door de Staten-Generaal werd gedaan ? Beschouwt de Vlaamse regering dat voorstel als het definitieve tracé, en wordt nu nagedacht over de vraag naar de wijze van financiering ? Ik

Caluwé

neem aan dat de Vlaamse regering daarover voorstellen zal formuleren. Of is er helemaal nog geen consensus, en ligt het tracé nog niet vast? Terzijde rijst de vraag naar de tunnel onder 't Eilandje. De fundamentele vraag is of de Vlaamse regering zich bij het voorstel voor het tracé zal aansluiten, dan wel of men de discussies over financiering en tracé nog steeds door elkaar wil weven en als een geheel wil bekijken. Kan hier meer duidelijkheid over worden gegeven?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 7 april werden de activiteiten van de Staten-Generaal over mobiliteit in Antwerpen afgerond, en werd een concreet tracé voorgesteld. Dat werd als een definitieve beslissing aangekondigd. Toch zijn aan deze keuze nog een aantal onzekerheden verbonden.

Er zou worden gekozen voor het afzinken van een tunnel. Het blijft onduidelijk wat daarvan de effecten zullen zijn. Die tunnel moet plaats bieden voor twee keer drie baanvakken in het beschermd natuurgebied Blokkersdijk op linkeroever. Ik heb daar vroeger al op gewezen. Natuurverenigingen vrezen dat dit het einde zal betekenen van dit unieke vogelrichtlijngebied. De milieueffecten worden nu nader bestudeerd, zo luidt de consensus. Volgens mij impliceert dit dat de keuze nog niet definitief kan zijn, tenzij men nu stelt dat de tunnel in elk geval zal worden aangelegd, wat ook de kost voor de natuur is.

Tevens blijkt er onduidelijkheid te bestaan over de leefbaarheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van 't Eilandje – en ruimer gezien ook van Luchtbal en een stuk van Merksem – als er een brugconstructie komt, hoe futuristisch ook, in de onmiddellijke omgeving van dit belangrijke stadsherwaarderingsproject 't Eilandje.

Ten slotte blijft er de vraag naar de band tussen de beslissing over de tunnel en een totale aanpak van de mobiliteit in Antwerpen, dit in het verlengde van het Antwerpse masterplan. Er heerst grote eensgezindheid in Antwerpen dat er prioritair werk moet worden gemaakt van een versnelde investering in het voorstedelijk tramnetwerk en in een hoger bus- en tramaanbod in de stad zelf.

De timing van de uitvoering van nieuwe sneltramlijnen, die aan deze commissie werd meegedeeld bij een recent bezoek aan Antwerpen, is zorgwek-

kend. Bij het huidige investeringsritme zal in 2008 nog lang geen sneltramnet tot aan de eerste gordel rond Antwerpen gerealiseerd zijn, laat staan dat er al sprake zou zijn van de tweede gordel. Ten vroegste in 2008 zou er een sneltram naar Ekeren rijden. Een belangrijke randgemeente als Brasschaat zou pas ver na 2008 worden bediend. Hieruit blijkt voorsnóg een aanzienlijk onevenwicht in de investeringen. Een versnelling van de investeringsinspanningen is nodig, ook en in het bijzonder in het openbaar vervoer.

Overigens kan ook hier indien nodig een beroep worden gedaan op PPS. Het succesvolle project van voorstadsverkeer dat we met de commissie bezochten in Greenwich (Londen), illustreert andere, reële mogelijkheden. Voor ons moeten de budgettaire inspanning en de timing van de investeringen in de ring én in het openbaar vervoer, gelijk lopen.

Of de uiteindelijke afwerking van de ring een ecologische investering is – zoals de minister in de pers beweerde – laat ik liever in het midden. Ik vrees dat de milieubeweging, de fietsersbond en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers dat enigszins anders zien. Ik ben blij met de uitspraak van de minister dat door de aanleg van dit stuk ring de realisatie van een grote ring definitief wordt afgevoerd. Ik hoop dat het dan gaat over de trajecten Kallo-Haasdonk en Merksem-Wommelgem. Voor de volledige grote ring rond Antwerpen heb ik de laatste jaren niemand meer horen pleiten.

Een advies van de Staten-Generaal is pas volledig als men ook kleur bekend over de financieringswijze. Op de Staten-Generaal werd expliciet een tolheffing naar voren geschoven, wat inderdaad iets anders is dan rekeningrijden. Ook een tolheffing roept vragen op. Verschillende opties liggen open : een echte tolheffing of een schaduwtoelheffing, een kilometerheffing zoals Nederland wil invoeren, veel variaties op het thema van de 'road pricing', al dan niet in combinatie met formules van PPS.

Deze discussie moet ook ruimer worden gevoerd, bijvoorbeeld in het kader van de federale plannen voor een ecologische belastinghervorming inzake mobiliteit. Een principiële beslissing om over te gaan tot een variabilisering van de autokosten kan immers niet los worden gezien van gewestelijke initiatieven inzake 'road pricing', al dan niet verbonden met PPS. Dit hangt dan weer samen met de eigen middelen van de overheid of de extra middelen die men kan genereren via bijvoorbeeld de privatisering van de GIMV.

Malcorps

De minister verwees al herhaalde malen naar de lopende studies over de financieringskwestie. Die moeten samen met het Vlaams Mobiliteitsplan begin volgend jaar worden afgerond. De vraag is dan natuurlijk of een Antwerpse beslissing, los van de gewestelijke en de federale plannen, veel zin heeft. Meer zelfs, als we uitgaan van de nood aan een kenniscentrum voor PPS en de gemengde financiering van zulke infrastructuurmegaprojecten, dan is er nog heel wat voorbereidend werk nodig. Ervaringen met PPS en tolheffing uit het verleden nopen zoals bekend tot enige voorzichtigheid.

Wat is het statuut van de zogeheten beslissing van de Staten-Generaal? Hoe verloopt de besluitvormingsprocedure verder? Hoe wordt een beslissing in de Vlaamse regering voorbereid? Hoe wordt het Vlaams Parlement hierbij betrokken? Bij de Staten-Generaal waren we in elk geval niet betrokken. Op welke manier worden milieu-effecten voor Blokkersdijk verder onderzocht? Wie nam het initiatief daartoe? Wie maakt de definitieve afweging? Wat gebeurt er als blijkt dat het huidige tracé onherstelbare schade toebrengt aan het gebied? Ik heb dezelfde vragen in verband met de ontwikkeling van het Eilandje. Hoe wordt dit verder onderzocht en waar valt de definitieve beslissing?

Hoe kadert een beslissing over de sluiting van de ring in het hele mobiliteitsplan in en rond Antwerpen? In welke mate wordt feitelijk een tweesporenbeleid gevolgd? Wordt dit samen met de broodnodige investeringen in het voorstedelijk sneltramnet bekeken? Komt er een parallellisme inzake budgettaire inspanningen en timing? Hoe wordt de besluitvorming over de financiering verder georganiseerd? Kan de Antwerpse regio een systeem opzetten los van de gewestelijke besluitvorming over PPS en 'road pricing' en los van de federale besluitvorming over een ecologische belastinghervorming onder meer toegespitst op mobiliteit? Wat vindt u van het concept van een schaduwtoel?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, in tegenstelling tot de vorige sprekers heb ik vastgesteld dat er in Antwerpen geen politieke consensus bestaat voor dit project. Weliswaar werd er een overeenstemming bereikt in de zogenaamde Staten-Generaal, maar de politieke representativiteit van deze instelling wordt in Antwerpen terecht betwist.

Heel wat krachten en bewegingen in het Antwerpse zijn om diverse redenen tegen het project gekant. De milieubeweging haalt terecht aan dat de sluiting van de ring milieubelastend is. Onder meer het groene gebied Blokkersdijk zou in gevaar zijn. Heel wat mensen zeggen terecht, en in tegenstelling tot de heer Caluwé, dat het project te duur is. Voor de sluiting van de ring is maar liefst 22 miljard frank nodig. Een aantal mensen vindt het project ook te gevaarlijk. Het viaduct scheert immers rakelings langs een belangrijke chemische installatie van Fina. Het project legt ook een hypotheek op de ontwikkelingen op 't Eilandje. Er bestaat met andere woorden geen politieke consensus voor dit project.

Ook over de financiering ervan bestaat grote onduidelijkheid. 22 miljard frank vinden, is niet niets. De minister heeft ons al laten verstaan dat hij dat bedrag niet alleen zal ophoesten. De privé-sector zal bijgevolg belangrijke inspanningen moeten leveren. Ik verzeker u dat de Antwerpse privé-sector daartoe niet bereid zal zijn. Ik ben daar stellig van overtuigd. In Antwerpen loopt immers reeds een PPS-project waarmee nog geen 100 miljoen frank is gemoeid: het project Modenatie. Voor de financiering van dit project, dat Antwerpen een uitstraling kan geven, vindt men amper 70 miljoen frank. Waar zou men dan de nodige 11 of 12 miljard frank vinden voor de ring?

Het project is te duur, is milieubelastend en legt een hypotheek op een aantal ontwikkelingen. Het Vlaams Blok zal dit project zeker niet steunen. Bovendien zijn er betaalbare alternatieven. Die werden tijdens de vorige legislatuur door deze commissie uitgewerkt. Onder meer in de recente verkeersstudie die de heer Diego Tuerlinkx ons uiteenzette tijdens ons werkbezoek met de commissie te Antwerpen, worden de alternatieven gesteund.

Laat ons eerst de bestaande infrastructuur benutten. Laten we ervoor zorgen dat de Liefkenshoek-tunnel verkeerstechnisch rendabel wordt. Die tunnel wordt nog niet ten volle benut. Laten we zorgen voor de aansluiting tussen de Liefkenshoek-tunnel en de A17, die al jaren wordt gepland. Laten we de infrastructuur van de binnensingel eindelijk optimaliseren. Laten we zorgen voor de ondertunneling van de kruispunten die nu de vlotte doorstroming bemoeilijken. 30 percent van het verkeer op de grote ring is lokaal verkeer. Dat verkeer heeft de grote ring in principe niet nodig. Een VLD-studie heeft uitgewezen dat het lokaal verkeer kan worden omgeleid door een ondertunnelde Singel.

Penris

Ik ben verbaasd dat uitgerekend de Antwerpse VLD achter het PPS-project staat. Die partij deinst zelfs niet terug voor het heffen van tol of van een andere vorm van belasting. Ik heb altijd gedacht dat de Antwerpse VLD de geestelijke erfgenaam was van wijlen burgemeester Van Rijswijck, de man die Antwerpen tolvrij heeft gemaakt. We zullen ons in elk geval tegen het project verzetten, op dezelfde manier als we dat deden tegen andere dromerijen die nooit werden gerealiseerd, zoals het zogenaamde Eurostadion.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het verwondert me geenszins dat de heer Penris een vurig pleidooi afsteekt tegen de sluiting van de kleine ring. We moeten echter oog hebben voor de realiteit. Mijneer Penris, ik kan er gedeeltelijk inkomen dat u de ondertunneling van de Singel als een prioriteit beschouwt. Het klopt dat de ring wordt gebruikt voor lokaal verkeer, wat in feite niet nodig is. Dat is gedeeltelijk te wijten aan het teveel aan op- en afritten die zijn ontstaan bij de aanleg van de grote ring. In principe moet een ring hoofdzakelijk dienen voor doorgaand verkeer.

Algemeen wordt verwacht dat de trafiek nog 30 tot 40 percent zal stijgen de volgende tien jaar. We kunnen wel voortdurend herhalen dat we moeten zoeken naar alternatieven, maar als men de helft van de groei kan opvangen via andere verkeersmodi, zou men al heel wat kunnen bereiken. Mijns inziens zal men echter zelfs daar niet in slagen. Het vrachtverkeer heeft immers veel meer troeven dan de andere vervoerswijzen, zoals de spoor- of de waterwegen. We wonen nu eenmaal in een transitland. Daar moeten we rekening mee houden.

Aan de andere kant is het ook zo dat de sluiting van de kleine ring geen project is waarover vandaag wordt beslist en dat morgen wordt gerealiseerd. Dit project is toekomstgericht uitgewerkt. Daar gaat het om. Men moet nu beslissingen nemen om de mobiliteit ook in het jaar 2010 en later te garanderen. Ik ga volledig akkoord met een aantal collega's die zeggen dat men ook in openbaar vervoer moet investeren en dat men de Singel moet ondertunnelen. Men moet echter ook de ring als een volwaardige ring kunnen uitbouwen.

Mijnheer Malcorps, u zegt dat u verheugd bent dat men de laatste tijd nooit meer spreekt over de slui-

ting van de grote ring. Ik zou u daar mijn persoonlijke mening over kunnen geven, maar zal dat nu niet doen. Op die manier zouden we immers in een andere discussie belanden. U spreekt over eventuele milieuschade bij de ondertunneling van de Blokkersdijk. Misschien kan er inderdaad wel milieuschade zijn. Ik ben er echter van overtuigd dat men in het voorgestelde project al het mogelijke zal doen om deze zo veel mogelijk te beperken.

U mag trouwens ook niet vergeten hoeveel schade er dagelijks wordt aangericht door die ellenlange files van stationair draaiende motoren op de ring rond Antwerpen. Dat geldt natuurlijk ook voor de binnensingel en voor alle invalswegen. Men moet dus op termijn een afweging maken. Wat is nu het minst belastend : een eventuele beperkte beschadiging aan milieu en natuur in Blokkersdijk, die zich op korte termijn zal herstellen ; of de blijvende milieuschade die er momenteel dagelijks plaatsvindt ? Men moet proberen om een milieubalans op te maken, al is dat waarschijnlijk niet zo eenvoudig.

Ik heb nog een opmerking over de Staten-Generaal. Ik ben blij dat in Antwerpen verschillende actoren uit bedrijfseconomische, ecologische en sociaal-culturele kringen, zonder politieke banden, werden samengebracht om van gedachten te wisselen over dergelijke grote projecten. Dit is duidelijk in tegenstelling tot wat er jammer genoeg maar al te vaak gebeurt. Als de politieke partijen vanaf het begin bij de zaak worden betrokken, ontstaat er immers meestal een politiek welles-nietesspel. Nu werd een vrij grote consensus bereikt. Het zal natuurlijk onmogelijk zijn om iedereen op een en dezelfde lijn te krijgen. Deze consensus moet nu politiek worden vertaald. De Vlaamse regering moet duidelijk zeggen wat ze wil en wat de eventuele andere mogelijkheden zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de aanleg van de zuidelijke ring rond Antwerpen duurde vier en een half jaar, ontwerpperiode niet inbegrepen. Momenteel is de ontwerpprocedure zeker langer geworden ten opzichte van het verleden, onder meer door het invoeren van de MER-plicht. Een groter rendement bij de bouw zelf behoort nu wel tot de mogelijkheden. Alles hangt dus af van de tijd die nodig is voor de procedure van de voorstudie voor de bouwvergunning.

Het eindrapport over de haalbaarheidsstudie wordt tegen eind mei 2000 aan mij voorgelegd. Op basis van de voorliggende gegevens kan ik echter

Stevaert

nu reeds meedelen dat de voorkeur zal uitgaan naar variante 7. Het is deze variante die aan de Staten-Generaal werd voorgelegd. Rekening houdend met alle vereisten, veranderen de aanpassingen die momenteel nog aan het studierapport worden aangebracht, niets aan de grond van de zaak dat variante 7 de voorkeur krijgt.

De keuze voor deze variante betekent concreet dat mijn administratie vanaf nu enkel die variante verder in detail zal bestuderen. Enkel wanneer uit het verloop van de verdere detailstudies zou blijken dat het voorkeurtracé in extremis toch niet realiseerbaar is, wat evenwel op dit ogenblik op basis van de haalbaarheidsstudie niet wordt verwacht, zal er naar een andere oplossing worden gezocht. Het Vlaams Gewest neemt dus een klaar en duidelijk standpunt in ten aanzien van de Antwerpse regio. De Vlaamse regering zal bij het dossier worden betrokken wanneer het tracé op het gewestplan zal worden vastgesteld.

Op dit ogenblik worden reeds enkele financiële studies uitgevoerd. Een definitieve keuze wordt slechts gemaakt bij het onderzoek van de offerte van de concessieaanbesteding. Belangrijk is dat het financiële terrein nu wordt verkend. De randvoorwaarden voor de concessieaanbesteding moeten nu immers worden bepaald. Die concessieaanbesteding laat toe privé-kapitaal te betrekken in het project.

Uw vragen over de verschuiving binnen de Vlaamse begroting van gemeenschaps- naar gewestmateries en inzake de besteding van de GIMV-middelen belangen de voltallige Vlaamse regering aan. U dient deze vragen te stellen in de commissie voor Financiën. Een gedeelte van de vrijkomende middelen van de GIMV komt in aanmerking. Bovendien gaat het hier over niet-recurrente uitgaven, en zijn de middelen van de GIMV niet-recurrente middelen. Er is dus gemakkelijk een link te leggen.

De Staten-Generaal vormt een forum van zeer vele maatschappelijke actoren. Een project voorleggen aan dit forum betekent dus enerzijds informeren en anderzijds het toetsen van het maatschappelijk draagvlak voor een project bij de afgevaardigden van de diverse belanghebbende actoren. De Staten-Generaal is het best te vergelijken met een hoorzitting op hoog niveau. Een standpunt van de Staten-Generaal dient dus als een belangrijk maatschappelijk advies te worden beschouwd, dat juridisch gezien geen enkel statuut heeft.

Daarnaast moet een reeks van procedures die wel een juridisch statuut hebben, worden doorlopen vooraleer het project kan worden gerealiseerd. Het gaat bijvoorbeeld om een procedure tot wijziging van het gewestplan, een MER-procedure, een procedure voor de bouwaanvraag, een procedure met betrekking tot de wetgeving op de overheidsopdrachten, enzovoort. In een aantal van deze procedures is in de betrokkenheid van de Vlaamse regering wettelijk voorzien. Het Vlaams Parlement beschikt op zijn beurt over instrumenten om de werkzaamheden van de regering te volgen.

De nu uitgevoerde haalbaarheidsstudie ging reeds zeer ver in op de problematiek van de groengebieden op Linkeroever en kan dus worden beschouwd als een soort pre-MER. Uit die studie bleek de haalbaarheid van het project, ook op milieugebied. Een klassieke MER blijft echter noodzakelijk, evenals het afleveren van een bouwvergunning. Tijdens die procedures moet worden beslist of er kan worden gebouwd, en welke milderende of compenserende maatregelen eventueel nodig zijn.

Met betrekking tot de vraag over 't Eilandje geldt eveneens de stelling dat moest worden nagegaan wat al dan niet haalbaar was. Een bovengrondse oplossing blijkt de enige haalbare. Het werken met geboorde tunnels is zeer duur en technisch onhaalbaar. Het werken met tunnels gebouwd in een open sleuf, is eveneens quasi niet haalbaar. Er moet immers een diepe sleuf gemaakt worden vanaf het Noordkasteel, langs de Hogere Zeevaartschool, onder de toegangsgeul van de Royerssluis, op de plaats van de droogdokjes waarvoor een beschermingsprocedure is ingezet, en in de bedrijvenzone tussen het Straatsburgdok en het Houtdok. Die open sleuf zal niet alleen de afbraak vergen van heel wat gebouwen, ze zal ook het weg- en scheepvaartverkeer in die zone jarenlang hinderen of onmogelijk maken. Ook hiervoor geldt dat de uiteindelijke beslissing bij de behandeling van de bouw-aanvraag wordt genomen.

De sluiting van de kleine ring past in het masterplan voor Antwerpen. Dat plan, prioriteit der prioriteiten, heeft meerdere doelstellingen, onder meer het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad. Met de Oosterweelverbinding alleen kan die doelstelling niet worden waargemaakt. Er zal eveneens zeer veel aandacht moeten worden besteed aan het openbaar vervoer, park-and-ridezones, fietsen, enzovoort.

Als antwoord op de laatste vraag van de heer Malcorps wil ik u eraan herinneren dat in de regio Antwerpen al tweemaal een systeem van tolning

Stevaert

werd ingesteld : in de Imalsotunnel en de Liefkenshoektunnel. Het gaat dus niet om iets nieuws, ook niet in andere Europese landen waar tol moet worden betaald voor het gebruik van nieuwe infrastructuur. Ik denk aan de Franse 'péages' als alternatief voor de tolvrije 'routes nationales'.

De Europese Commissie gaat ermee akkoord dat een systeem van tolheffing wordt toegepast voor de financiering van specifieke infrastructuren zoals bruggen en tunnels en in aanvulling op andere heffingsystemen zoals bijvoorbeeld het wegenvignet. Het invoeren van tol, al dan niet schaduwtol, lijkt mij daarom niet te conflicteren met een belastinghervorming op federaal niveau inzake mobiliteit. Schaduwtol werd toegepast in de eerste jaren van de aanleg van de autosnelweg E3, en werd nadien afgeschaft. Het is vergelijkbaar met een lening voor de bouw van een huis. In plaats van per maand of jaar, betaalt men de lening per voertuig en per kilometer terug. In plaats van de weggebruiker betaalt de overheid de tol.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben blij dat de minister kiest voor variante 7. Ik raad hem aan daar zo snel mogelijk werk van te maken. De financiering moet inderdaad worden besproken in de commissie voor Financiën. Ik heb begrepen dat de minister dit als een verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering beschouwt, en niet van de Staten-Generaal of de Antwerpse betrokkenen. De Vlaamse overheid, en niet alleen de lokale verantwoordelijken, moet dit samen met andere projecten bekijken.

Ik ben verwonderd over de opmerkingen van de heer Penris. Zijn fractie doorbreekt de consensus. Hij komt hier volmondig verklaren dat dit project niet nodig is. Blijkbaar is het Vlaams Blok geen voorstander van een oplossing. (*Opmerkingen van de heer Jan Penris*)

Wilt u eerst proberen om in uw eigen fractie een consensus te bereiken over uw alternatief ? Het wordt door technici trouwens niet beschouwd als een geldig alternatief voor de verkeersproblemen. Maar u bent dus voorstander van de doortrekking van de Liefkenshoektunnel tot de E17. Wilt u de heer Wymeersch dan eens vragen om dit voorstel te komen verdedigen ? Kan het Vlaams Blok hierover duidelijkheid creëren ? Staat het voltallige Vlaams Blok achter uw standpunt om de Liefkenshoektunnel door te trekken ?

De heer Jan Penris : Absoluut !

De heer Ludwig Caluwé : Goed, dat is genoteerd. Ik moet u er toch op wijzen dat wetenschappelijke studies uw alternatief volledig afbreken. De Singel moet inderdaad worden verbeterd, maar die ingreep biedt geen oplossing bij incidenten. Daarvoor is een alternatieve weg over de Schelde nodig, en die is er niet. Er is een ruime consensus bereikt over dit voorstel. Iedereen heeft nog wel wat detailkritiek, maar laat ons de consensus snel uitvoeren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De minister erkent in algemene termen inderdaad dat het masterplan Mobiliteit Antwerpen ruimer is dan alleen de sluiting van de ring. We beseffen allemaal wel dat men met één infrastructuurproject, hoe groot ook, de problemen niet zal kunnen oplossen.

We zijn nu bezig met de opmaak van een mobiliteitsplan voor heel Vlaanderen. Daarbij moet een aantal beslissingen worden genomen over grote missing links. De allergrootste missing link wordt er eigenlijk vooraf uitgelicht. In het Vlaams regeerakkoord is er sprake van een tweesporenbeleid : investeringen en missing links. Met dat laatste bedoelen de meesten wegen, maar zoals de minister altijd zegt, kan het ook om andere soorten missing links gaan.

Ik herhaal nog eens dat het misschien geen goed idee is, maar als men dan toch een beslissing wil nemen over de sluiting van de kleine ring in Antwerpen, dan moet men dat bekijken in samenhang met andere investeringen in openbaar vervoer. Heel belangrijk is ook dat er een gelijkwaardige budgettaire inspanning wordt geleverd en dat er een gelijkwaardige timing is.

Er is natuurlijk een plan van De Lijn dat enkele jaren beslaat, maar dat is net het probleem. We moeten bekijken wat er mogelijk is in het kader van de missing links, maar we moeten ook zeer duidelijk zeggen dat de huidige investeringen moeten worden versneld. Dat wordt momenteel niet met zoveel woorden gezegd, maar mijns inziens moeten die twee zeker aan elkaar worden gekoppeld.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, ik zal me niet uitspreken over het inhoudelijke aspect van het traject. Als niet-Antwerpenaar kan ik me daar moeilijk over uitspreken. Ik wil wel reageren

Denys

op uw reactie op het voorstel van de Staten-Generaal. U zei dat we de financiering dienden te bespreken in de commissie voor Financiën. U sprak echter ook van een grotere responsabilisering van het lokale bestuur dan we tot nu gewoon zijn.

Ik ben het er wel mee eens dat er bij zulke financieringen sprake moet zijn van PPS en eventueel van tolsystemen. Het heffen van tol in ruil voor een bijkomende dienstverlening vind ik persoonlijk niet in strijd met de liberale principes. U hebt echter ook gezegd dat u voor de financiering van dergelijke projecten de lokale besturen in de toekomst in grotere mate wilt responsabiliseren. Vandaag is er een systeem van subsidiëring.

Ik vind dat een politiek belangrijke uitspraak. Kunt u dat toelichten? Hoe ziet u dat precies? Naast PPS betekent dit immers ook een samenwerking tussen de verschillende publieke niveaus. Heb ik dat goed begrepen?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik wil nog even reageren op twee uitlatingen van de heer Caluwé. Hij is iemand die zijn dossiers doorgaans goed kent. Daarom verbaast het me dat hij verwijst naar studies die aantonen dat onze alternatieven niet valabel zijn. Er is één studie die de sluiting van de kleine ring preferreert boven de sluiting van de E17-Liefkenshoek. Dat is de studie van het multimodaal model, waarin het vrachtvervoer in onvoldoende mate werd meegerekend. Nu is er de studie van de heer Tuerlinckx, die specifiek over dat vrachtverkeer gaat. Die studie bevestigt wat wij als alternatief voorstellen.

Ten tweede ben ik niet gekant tegen oplossingen, zeker niet als ze realistisch en betaalbaar zijn en de mobiliteitsknoop in Antwerpen kunnen ontwarren. Ik ben echter bang dat de meerderheid in Antwerpen het zoveelste luchtkasteel tracht te verkopen. Er werd ons al een reuzenaquarium beloofd op 't Eilandje en een Eurostadion bij het Sportpaleis. Nu belooft de meerderheid ons een brug van 22 miljard frank. Laten we alstublieft met onze beide voeten op de grond blijven staan en naar alternatieven zoeken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, het is absoluut niet mijn bedoeling om mijn verantwoordelijkheid te ontlopen. België zal in de toe-

komst niet langer over ontmiijners beschikken. In Antwerpen hadden we echter een ontmiijner nodig, en dat was de Staten-Generaal. De discussie die hier wordt gevoerd, levert het bewijs dat de Staten-Generaal nodig was. Ik ben als een Sioux moeten tewerk gaan : heel voorzichtig. Ik heb dat gedaan met een heel ruime kijk op de zaak. Ik heb niets op voorhand uitgesloten. Ik heb alle voorgestelde varianten aanvaard. Op een bepaald moment diende ik echter een keuze te maken. Ik heb toen zeven alternatieven behouden.

Mijnheer Penris, u beweert dat een aantal zinvolle zaken werden gezegd in de Staten-Generaal, maar dat de conclusie niet zinvol is. We zullen in Antwerpen alles tegelijkertijd moeten doen om tot een aanhef van oplossing te komen. Zelfs met een waanzinnig performant openbaar vervoer moet de kleine ring rond Antwerpen worden gesloten. Het probleem gaat over veel meer dan de kleine ring. Telkens ik hier iets zeg over Antwerpen, ontstaat er een psychose en zit ik hier voor uren vast. Ik zou me veel liever met het dossier bezighouden, dan opnieuw dezelfde discussie te volgen.

Mijnheer Malcorps, het probleem omvat niet enkel de sluiting van de ring, maar ook de Royerssluis, de Leietunnel en de verlenging van de tramlijnen. De financiering van heel dit verhaal is niet makkelijk. Ik wil een gedeelte van de middelen van de GIMV, die niet-recurrente middelen zijn, gebruiken voor de infrastructuur van het openbaar vervoer, de waterwegen en de wegen. De middelen die werden ingezet voor de wegen, zullen op hun beurt middelen genereren. De niet-recurrente middelen die worden besteed aan de infrastructuur van het openbaar vervoer, zullen geld blijven kosten. We moeten dus een link leggen tussen beide zodat we permanent kunnen instaan voor een goed openbaar vervoer. Dergelijke modellen onderzoeken we momenteel.

Mijnheer Caluwé, de commissie voor Financiën zal het geheel moeten onderzoeken. Uiteraard blijft de Vlaamse overheid voor alles verantwoordelijk. Ik wil kansen geven aan de lokale overheden, die een consensus kunnen trachten te bereiken. Zij moeten ook financiële systemen voorstellen. We mogen er immers niet van uitgaan dat wij alles beter weten.

De gouverneur wordt niet geïnterpelleerd. Misschien heeft dat een nadelige kant, maar het is zeker ook een groot voordeel : hij kan rustig voortwerken aan het dossier. De minister draagt de uiteindelijke verantwoordelijkheid, en kan daar wel over worden geïnterpelleerd. Via deze manier van werken kunnen verschillende voorstellen worden

Stevaert

getoetst. Elke keer dat ik iets zeg over een voorstel, worden er vragen gesteld en ontstaat er opnieuw een discussie. Op die manier kan een dergelijk groot dossier echter nooit worden opgelost. In een parlementaire democratie is het uiteraard het recht en de plicht van de parlementsleden om vragen te stellen. Ik benadruk nogmaals dat dit totaalproject meer behelst dan de sluiting van de ring rond Antwerpen.

Wat de financiële kant van de zaak betreft, wens ik me niet vast te pinnen op een bepaald bedrag. Dat bedrag zou dan immers weer een eigen leven gaan leiden. De flankerende middelen zullen waarschijnlijk even hoog zijn als de middelen die nodig zijn om de sluiting van de ring te realiseren. Het gaat om een gigantisch project.

Mijnheer Penris, ik hou me niet bezig met droomkastelen. Ik wil dit project realiseren. Ik kan dat echter enkel als er ook hier een consensus ontstaat. Uiteraard zijn de experts bezig met de problemen voor de petrochemie. Ik stel vast dat er nu heel wat mensen voorstellen indienen die niet wetenschappelijk zijn onderbouwd. We moeten daar goed voor opletten.

De gouverneur heeft zeer goed gewerkt. Variante zeven is de beste en meest realistische oplossing. Indien men kan rekenen op de inbreng van de GIMV, de Vlaams overheid en van middelen die op één of andere manier worden gegenereerd, dan is dit project financierbaar. Mijnheer Penris, u verwijst naar een project van 100 miljoen frank waarvoor men slechts 70 miljoen frank vindt. Voor de mobiliteit kan men tientallen miljarden genereren. Eén van de redenen is het fiscale aspect. Dit dossier is dan ook haalbaar. Het kan ook vanuit ecologisch, economisch en sociaal oogpunt winst opleveren.

De heer Malcorps heeft overschot van gelijk dat we rekening moeten houden met het schaarse groen. Ik wil de ecologische parameters in dit project opnemen. We moeten zeker zijn van een ecologische winst. Ik ben ervan overtuigd dat dit mogelijk is. We moeten nu vertrouwen schenken aan de mensen op het terrein, die ontzettend veel tijd steken in het dossier en op een informele manier zeer veel contacten leggen. Binnen afzienbare tijd kunnen we dan ook met de bouwwerken beginnen.

De parlementsleden hoeven zich geen zorgen maken over de procedure. Ze zullen de kans krijgen om hierover te interpellieren. We zullen dit pro-

ject niet exporteren naar het lokale niveau. We moeten wel met alles rekening houden. Ik ben zeker dat er een consensus zal bestaan in de Staten-Generaal.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Penris, door de heer Caluwé en door de heer Malcorps 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.

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

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere Scheldeverdieping

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere Scheldeverdieping.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, tijdens de begrotingsbesprekingen en bij de discussie over het rapport van het Rekenhof hebben we het al uitvoerig gehad over de tweede fase van de Scheldeverdieping. In haar voorstellen voor het memorandum aan de Nederlandse regering pleitte de Vlaamse regering recent onverkort voor de derde fase van de Scheldeverdieping. Men stelde dat de realisatie van een tij-ongebonden diepgang van 14 meter en dus van een rivierdiepte van 15,75 meter binnen een zo kort mogelijke termijn moet worden gerealiseerd. Daarnaast stelde men ook dat het wenselijk is zo snel mogelijk te komen tot een integraal gemeenschappelijk beheer van de Westerschelde, dat onder meer ook de zorg voor het milieu en de veiligheid zou omvatten. Het lijkt er echter sterk op dat milieu en veiligheid slechts als randvoorwaarden worden beschouwd voor een volgende fase van de verdieping.

Malcorps

Het rapport van het Belgische Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer klaagt aan dat bij de vorige fase van de Scheldeverdieping vooraf geen economische kosten-batenanalyse en MER werd opge maakt. Bovendien wees men op de afwending door Nederland van financiële middelen bestemd voor natuurcompensaties. Er is nood aan een procedure-regeling voor grote projecten. In eerste instantie moeten er echter uiteraard lessen worden getrokken voor de volgende fase van de Scheldeverdieping.

Belangrijk is ook dat zopas de Situatieschets Kortetermijn voor het Schelde-estuarium werd uitgebracht door de Technische Scheldec commissie, dit ter voorbereiding van een langetermijnvisie op de ontwikkeling binnen het Schelde-estuarium. Deze schets biedt een goed overzicht van de mogelijke problemen die op termijn kunnen rijzen in Westeren Zeeschelde : de bedreigingen voor de unieke natuurwaarde van slikke en schorre, het risico van een verzanding van het hele estuarium, naar analogie met wat is gebeurd met de Seine, en het toemen van het overstromingsrisico door de verhoging van het getij-indringingsvermogen.

In wetenschappelijke middens worden bovendien steeds meer vragen gesteld bij de evidentie van miljardeninvesteringen in haven- en transportinfrastructuur. De Nederlandse econoom Pols stelt in het tijdschrift Politiek en Samenleving dat 'de beleidsaspiraties om met miljardeninvesteringen in transportinfrastructuur de concurrentiepositie te verbeteren ten opzichte van buurlanden empirisch niet of nauwelijks onderbouwd is.'

Zo houdt men bijvoorbeeld geen rekening met de extra congestie die wordt veroorzaakt door investeringen in transportintensieve sectoren en het kostennadeel dat daardoor ontstaat voor andere economische sectoren en infrastructuurgebruikers. Een afweging van de kosten en baten van harde infrastructuurinvesteringen versus investeringen van eenzelfde grootteorde in nieuwe technologieën, bijvoorbeeld in de communicatiebranche – men heeft het soms over brain ports in plaats van main ports -, ontbreekt. Hetzelfde geldt voor vergelijkingen met investeringen in de herwaardering van de stedelijke leefomgeving of de uitbouw van een kringloopeconomie. Ten slotte wordt geen rekening gehouden met milieudoelstellingen die nochtans zijn vastgelegd in de nationale planning en via internationale verbintenissen. Denken we maar aan het verdrag van Kyoto.

Om het eufemistisch uit te drukken : harde infrastructuurinvesteringen dragen weinig of niets bij tot het behalen van deze doelstellingen. Dit betekent dat de druk in andere sectoren van economie en industrie toeneemt om toch die ecologische doelstellingen te behalen, tenzij het natuurlijk de bedoeling zou zijn die doelstellingen te verlaten. Ook de heer Notteboom, verbonden aan het RUCA, stelt dat in het licht van de recente havenontwikkelingen, bijvoorbeeld die in Vlissingen, een verdieping een maat voor niets zal blijken. Het is hooguit een kortetermijnoplossing voor acute problemen. Tijdens een termijn van dertig jaar kan zoveel veranderen dat men veel betere oplossingen zou moeten overwegen.

Ik heb twee concrete vragen aan de minister. Is hij het ermee eens dat er geen verdere besluiten kunnen worden genomen over de verdere verdieping van de Schelde als niet eerst het resultaat van de Langetermijnvisie op de ontwikkeling van het Schelde-estuarium aan het Vlaams Parlement is voorgelegd ?

Zal inzake de volgende fase van de Scheldeverdieping, al dan niet in samenhang met deze Langetermijnvisie, een volwaardige kosten-baten- en risico-analyse en een MER aan het Vlaams Parlement worden voorgelegd, waarin met alle rechtstreekse en onrechtstreekse investerings-, exploitatie- en externe kosten rekening wordt gehouden ? Dat laatste is, zoals u al hebt begrepen, een aanbeveling van het Rekenhof naar aanleiding van de bespreking van de vorige fase.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, voorafgaandelijk aan de evaluatie en elke politieke besluitvorming over een volgende fase in de verruiming van de Schelde en de aanlooproute op zee, wordt de studie Langetermijnvisie Schelde-estuarium opgesteld. Deze studie spitst zich toe op drie hoofdonderwerpen : de toegankelijkheid van de Scheldehavens, de veiligheid van de bevolking in verband met het overstromingsgevaar en de natuurlijkheid van het systeem.

De diverse deelstudieopdrachten samen getuigen van een integrale, multidisciplinaire benadering. Zoals ik reeds heb aangekondigd tijdens het debat over de gemeenschappelijke audit van het Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer, heb ik geen bezwaar tegen de voorafgaande bespreking in het Vlaams Parlement van grote grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Uiteraard geniet het ook mijn voorkeur een dergelijk debat omvattend te

Stevaert

voeren, vanuit een integrale, multidisciplinaire invalshoek. De toekomstige resultaten van de studie Langetermijnvisie Schelde-estuarium kunnen hier toe bijdragen. Begin januari 2001 zal deze langetermijnvisie in hoofdlijnen ambtelijk zijn afgerond.

Volkomen in overeenstemming met de opmerkingen van Rekenhof en Rekenkamer terzake, zal zowel een volwaardige kosten-batenanalyse als een risicoanalyse worden uitgevoerd. Hiertoe worden thans reeds ten gevolge van de studie Langetermijnvisie in de mate van het mogelijke alle kosten dragers geïnventariseerd als aanzet tot de uit te voeren kosten-batenanalyse. Ook zal er een MER worden uitgevoerd. Studies die deze MER kunnen onderbouwen, worden nu reeds in de mate van het mogelijke uitgewerkt in de Langetermijnvisie. Volgens het Nederlands recht kan een MER echter pas worden opgestart op het ogenblik dat over het project is beslist.

De voorzitter : 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 de coördinatie van openbare werken

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 de coördinatie van openbare werken.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, het is niet mijn gewoonte om vragen te stellen over niet-algemene zaken. In dit geval denk ik echter een uitzondering te mogen maken : het aspect van openbare werken waarover mijn vraag handelt, toont een ernstig coördinatieprobleem aan.

De E314 zorgt op twee manieren voor een aansluiting naar Diest. Er is de afrit in Bekkevoort, die zich bevindt op het grondgebied van Vlaams-Brabant en toegang geeft via de Leuvense poort. Er is de afrit Halen, die zich bevindt op het grondgebied van Limburg en toegang geeft tot Diest via de Has-

seltse poort. Het toeval wil dat er tussen de Leuvense poort en de Hasseltse poort openbare werken worden uitgevoerd. Aquafin heeft daar werken uitgevoerd, en van die gelegenheid hebben de stad en het gewest gebruikgemaakt om de volledige ringlaan te vervangen. Op een bepaald ogenblik werd beslist dat de ring volledig moest worden afgesloten voor het verkeer. Mensen die van de afrit Bekkevoort komen, vroeg men door te rijden tot de afrit Halen. Op dat ogenblik is de afdeling Wegen Limburg ook begonnen met de uitvoering van werken, namelijk de aanleg van een rotonde op de N2 Brussel-Hasselt-Maastricht.

Dat betekent dat in feite geen van beide afritten kan worden gebruikt. De afrit Bekkevoort kan weliswaar worden gebruikt, maar de mensen die hem gebruiken, zijn verplicht een enorme omweg te maken alvorens ze Diest kunnen binnenrijden. De stad heeft gevraagd aan de administratie van de Vlaamse Gemeenschap, met name aan de administratie Wegen en Verkeer, afdeling Wegen Limburg, om de werken aan de rotonde in Halen uit te stellen tot de werken in Diest waren voltooid. De ambtenaar in kwestie heeft echter nogal droogjes geantwoord dat dit voor Diest geen problemen kon opleveren. Men heeft die werken dus gewoon uitgevoerd.

Mijnheer de minister, hoe is een dergelijk gebrek aan coördinatie binnen Openbare Werken mogelijk ? Het is enkel door de welwillendheid van de aannemer dat een deel van de ringlaan toch open kan blijven, zodat het verkeer min of meer door kan. Mevrouw Van Cleuvenbergen stelde u op 25 april een schriftelijke vraag over de uitvoering van de resolutie van 6 mei 1999 over maatregelen tijdens wegwerkzaamheden. In uw antwoord zei u dat er initiatieven zijn genomen om de gemeenten of de omwonenden te betrekken bij die werken via de mobiliteitsconvenants.

Ik tref daar echter niets aan over afspraken die de provinciegrenzen overschrijden bij problemen tussen diverse gemeenten of provincies. Hoe komt het dat dergelijke coördinatieproblemen kunnen opduiken, wat de hinder van dergelijke wegwerkzaamheden ernstig vergroot ? Kunnen er in uitvoering van de resolutie van 6 mei 1999 terzake geen initiatieven worden genomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De uitvoering van wegenwerken gebeurt op basis van een contract dat met de aannemer werd afgesloten na aanbesteding van de werken op basis van een bijzonder bestek. Bij

Stevaert

het opmaken van het bestek voor de aanleg van de rotonde in Halen werd, zoals het bij de afdeling Wegen Limburg van de administratie Wegen en Verkeer de gewoonte is, bijzondere aandacht besteed aan de maatregelen om de verkeershinder te beperken. Niet alleen werd een zeer korte uitvoeringstermijn van tachtig werkdagen vooropgesteld, bovendien werd de uitvoering in drie fasen gesplitst. In overleg met politie en rijkswacht werden ook de te nemen verkeersmaatregelen vastgelegd voor de verschillende uitvoeringsfasen.

In de tweede fase, met een duur van 35 werkdagen en nu in uitvoering, moest op- en afrit 25 van de autosnelweg A2 worden afgesloten en het verkeer richting Diest en Halen worden afgeleid via afrit 24. Omwille van de werken in Diest zelf werd in de ontwerpfase overleg gepleegd met de afdeling Wegen Vlaams-Brabant van AWV. Daar werd bevestigd dat volgens het contract voor de werken te Diest, het verkeer komende van Leuven in de richting Hasselt, altijd doorgang kon vinden over de ring. Het verkeer in de andere richting zou in de laatste fase van de werken worden omgeleid in de richting van het station.

Al deze elementen, de omlegging gedurende een korte periode over de ring langs het gewone traject en het feit dat vele weggebruikers bij verkeershinder spontaan hun reisweg aanpassen, maken de invloed van het sluiten van afrit 24 op het verkeer op de ring van Diest heel beperkt. De te nemen verkeersmaatregelen voor de uitvoering van de werken in Halen werden dan ook, zoals dat bij AWV gebruikelijk is, in het bestek zeer gedetailleerd contractueel vastgelegd.

De werken tot aanleg van de rotonde werden aanbesteed op 23 september 1999 en de gunning werd aan de aannemer betekend op 13 januari 2000. Op 14 januari 2000 ontving de afdeling Wegen en Verkeer Limburg een vraag van het stadsbestuur van Diest om de werken in Halen uit te stellen totdat de werken in Diest beëindigd waren. De AWV Limburg liet aan het stadsbestuur weten dat de

werken in Halen bijna geen invloed zouden hebben op de verkeerssituatie in Diest, en dat een uitstel van de werken aanleiding zou geven tot een meerkost.

Op 13 maart 2000 zijn de werken in Halen gestart en was er zoals verwacht geen enkele invloed op de verkeerssituatie in Diest. Op 25 april 2000 zijn de werken van de tweede fase gestart en werd afrit 25 gesloten. In de volgende dagen deden zich in Diest in tegenstelling tot de verwachtingen toch grote verkeersopstoppingen voor.

Uit nader onderzoek bleek dat men in Diest het verkeer komende van de gewestweg N2, dit is de Leuvensesteenweg richting Halen, had omgeleid, dit in tegenstelling tot de vooraf verstrekte informatie. Bij navraag op de werf in Diest blijkt dat de geplande uitvoeringsfasen en de bijhorende verkeersregeling, op vraag van het stadsbestuur van Diest, herhaaldelijk werden gewijzigd. Men zit momenteel in fase veertien terwijl er oorspronkelijk slechts vier fasen waren gepland.

Coördinatie van werken kan enkel als er vooraf informatie wordt uitgewisseld en afspraken worden gemaakt die achteraf worden nageleefd. De problemen met de verkeerssituatie in Diest zijn hoofdzakelijk het gevolg van de maatregelen ter plaatse op vraag van het stadsbestuur van Diest, dit waarschijnlijk met de beste bedoelingen.

Ter informatie kan ik u nog meedelen dat de werken aan de rotonde in Halen vóór het bouwverlof beëindigd zullen zijn. De afrit van de autosnelweg zal zo snel mogelijk terug worden opengesteld. Met de huidige stand van de werken mag dat worden verwacht in de voorlaatste week van juni.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt om 11.49 uur gesloten.*