



Vlaams
Parlement

stuk **833** (2010-2011) – Nr. 2
ingediend op 24 maart 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Cindy Franssen en de heren Matthias Diependaele,
Kurt De Loor, Robrecht Bothuyne, Bart Van Malderen,
Lieven Dehandschutter en Veli Yüksel

betreffende de prioritaire wegendossiers in
Zuid-Oost-Vlaanderen

Amendementen

AMENDEMENT Nr. 1

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, voor 1°, dat 1°/3 wordt, een nieuw 1°, een 1°/1 en een 1°/2 invoegen, die luiden als volgt:

“1° om in opvolging van het Masterplan multimodale verkeersnetwerken Oost-Vlaanderen en de tweede Staten-Generaal Mobiliteit Oost-Vlaanderen, te kiezen voor:

- a) een modal shift van het goederenvervoer over de weg naar vervoer via spoor- en waterweg;*
- b) een modal shift van het personenvervoer, met name een optimalisering van het openbaarvervoersaanbod, zoals voorzien in de provinciale openbaarvervoersstructuur vastgelegd in het wensnet voor Oost-Vlaanderen binnen het Pegasusplan van De Lijn, met onder meer een sneltram Aalst-Dendermonde-Sint-Niklaas en de opwaardering van het bestaand stadsnet in Ronse;*
- c) een geïntegreerde benadering van ruimte en mobiliteit;*
- d) een betere verkeersdoorstroming voor de weggebruikers in combinatie met een verhoogde verkeersleefbaarheid voor de omwonenden;*
- e) werk te maken van belangrijke functionele fietsroutes;*

1/1° om op deze wijze effectief werk te maken van de transitie naar duurzame vervoers- en verplaatsingswijzen in Oost-Vlaanderen;

1/2° om dus geen nieuwe snelwegen of wegvakken aan te leggen, maar de bestaande doortochten te verbeteren;”.

VERANTWOORDING

Vlaanderen transitland: geen ecologisch en geen economisch model

Groen! wil de mythe van Vlaanderen Distributieland doorprikken. In het ViA-plan van de Vlaamse Regering (ViA : Vlaanderen in Actie) gaat daar bijzonder veel aandacht naar. De Vlaamse Regering denkt de huidige crisis te lijf te gaan door te kiezen voor een ongeremde groei van alle wegverkeer.

Op sociaal en ecologisch vlak zadelen de nieuwe infrastructuurinvesteringen van de regering-Peeters de Vlamingen op met veel extra overlast: meer fijn stof, meer NO_x, meer lawaai, ruimtebeslag, onveiligheid en stress.

Uit economische hoek komt er zware kritiek. Economen waarschuwen ervoor dat eenzijdig investeren in logistiek onvoldoende meerwaarde zal creëren. Ivan Van de Cloot, econoom van de denktank Itinera, vindt het model van Vlaanderen Distributieland economische nonsens. “Voor onze kleine, open economie kan dat model zelfs catastrofaal zijn, want de macro-economische opbrengst komt grotendeels in het buitenland terecht.”, stelt hij. Etienne de Callataÿ, hoofdeconoom van Bank Degroef zegt: “Logistieke investeringen zijn niet gericht op de toekomst en ze zijn bovendien vervuilend. Ik denk dat de negatieve aspecten van infrastructuurwerken voor de mobiliteit en de begroting niet opwegen tegen de positieve effecten op de toegevoegde waarde.”. Economisch verliezen we twee keer: omdat de logistiekinvesteringen te weinig meerwaarde en bijna geen jobs creëren, maar ook omdat deze werken massa's geld verslinden die veel beter konden besteed worden aan echt productieve investeringen, in de omschakeling naar een groene economie en een groene industrie. En daar kunnen wel duizenden groene jobs geschapen worden.

Meer wegen = Meer verkeer

Nieuwe wegen trekken extra verkeer aan: dit is niet enkel een slogan van actiegroepen, het is een these die intussen wetenschappelijk werd onderbouwd. In de VS en Engeland heeft men het over ‘induced demand’: de aanleg van nieuwe wegen induceert de vraag naar meer verkeer. Het ‘Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment’ (officieel adviesorgaan van de Britse minister van Vervoer) toonde dit effect al aan in 1994¹.

¹ Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (1994). *Trunk roads and the generation of traffic*. Department of Transport, Verenigd Koninkrijk.

Bijna onmiddellijk na de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur ligt het totale verkeer 8 tot 20 procent hoger dan voorheen. Het totale verkeer omvat het verkeer op de oude routes en op de nieuwe infrastructuur. Op de al bestaande wegen neemt het verkeer wel af, maar in het geheel neemt het verkeer toe. Op korte termijn lijken er voor elke auto die verdwijnt op een bestaande route, twee bij te komen op de nieuwe route. Op langere termijn komen de files op alle wegen terug.

Ook volgens het rapport 'Generated traffic' van het Victoria Transport Policy Institute uit Canada², wordt de capaciteit van een nieuwe weg binnen enkele jaren voor 40 procent opgevuld met nieuw verkeer. Op langere termijn wordt quasi de volledige bijkomende capaciteit ingenomen door nieuw verkeer.

Volgens de stelling van Lewis-Mogridge zal verkeer steeds toenemen tot de beschikbare wegruimte terug opgevuld is. Verkeer zoekt zijn weg zoals water. In dit verband wordt dikwijls ook gesproken van de 'ijzeren wet van de congestie' (Anthony Downs). Chris Tampère, verkeersdeskundige van de K.U.Leuven, verwijst in dit verband naar het voorbeeld van de sluiting van de ring rond Amsterdam door de aanleg van de Zeeburgertunnel. Doordat er meer ruimte kwam, gingen meer mensen de ring gebruiken en waren na enkele jaren de files weer even weg. Tampère spreekt van het 'back to the peak syndrome'. Een ander bekend voorbeeld is dat van de Seto Ohashi-brug tussen Okayama en Kagawa in Japan.

Vlaanderen heeft geen ruimte meer voor nieuwe wegen

Officieel worden er in Vlaanderen geen nieuwe autostrades meer bijgebouwd. Er wordt enkel nog werk gemaakt van de invulling van enkele ontbrekende stukjes autosnelweg, de zogenaamde missing links. Het probleem is dat vele kleine stukjes samen uiteindelijk toch weer veel nieuwe wegen opleveren.

In de praktijk gaat de discussie nu meestal over het al dan niet opwaarderen (upgraden) van wegen, over het verhogen van de capaciteit van bestaande wegen. Krijgen wegen al dan niet een rangverhoging in de wegenhiërarchie, bijvoorbeeld van secundaire naar primaire weg, van primaire weg II naar primaire weg I?

Open ruimte in Vlaanderen is een bijzonder schaars goed. De laatste 20 jaar ging er gemiddeld 10 hectare open ruimte in Vlaanderen verloren per dag.

In 2006 bestond het Vlaamse wegennet uit 875 kilometer snelwegen, 5400 kilometer gewestwegen, 635 kilometer provinciewegen en 63.277 kilometer gemeentewegen (verhard en niet-verhard), samen goed voor 70.187 kilometer wegen. Daarmee hebben we het dichtste wegennet van heel Europa. We beschikken over maar liefst 4,6 kilometer weg per vierkante kilometer. En daarmee scoren we gevoelig hoger dan distributieland Nederland (3 kilometer per vierkante kilometer).

	België	Nederland	Europa
Oppervlakte (km ²)	32.500	41.500	3.236.200
Bevolking (miljoen)	10,3	16,2	378,7
Bevolkingsdichtheid (inw/km ²)	316	390	117
Totale lengte van het wegennet (1000km)	149	126	3789
Dichtheid van het wegennet (km/100km ²)	458	303	117
Dichtheid van het wegennet (km/1000inw)	14,5	7,8	10,0

De verharde oppervlakte ingenomen door verkeersinfrastructuren werd voor 2006 geschat op 73.701 hectare. Dat komt neer op 5,5 procent van de totale oppervlakte van Vlaanderen. De ingenomen oppervlakte door verharde wegen werd op 56.868 hectare geraamd. Meer wegen zijn een belangrijke factor in het probleem van de toenemende verharding van de oppervlakte in Vlaanderen (18,3 procent in 2000 – volgens de prognoses 41,5 procent tegen 2050).

En dat terwijl talloze woonwijken nu al doorsneden of omsingeld zijn door belangrijke verkeersassen. De vervuiling door uitlaatgassen en het lawaai zijn een permanente overlast in bijna heel Vlaanderen. Daardoor is het bijzonder moeilijk om de Europese gezondheidsnormen te halen bijvoorbeeld voor fijn stof, voor stikstofoxiden, voor ozon, of voor geluidshinder. Ook de leefbaarheid van onze steden en gemeenten heeft zwaar te lijden.

En er is het probleem van de versnippering van de al zo schaarse natuurgebieden en open ruimten: de grootste bedreiging van plant- en diersoorten in Vlaanderen.

² Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning, Victoria Transport Policy Institute, February 2009, zie <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>.

Meer verkeer leidt nooit tot meer veiligheid

Op veel plaatsen worden omleidingswegen, ringwegen of extra rijvakken verdedigd om de verkeersveiligheid of verkeersleefbaarheid op bestaande wegen en in doortochten door kernen te verbeteren. Op sommige plaatsen klopt dit verhaal ook en soms kan het kiezen voor een bypass ook echt noodzakelijk zijn, omdat sommige wegen te onveilig geworden zijn.

Maar men gaat te gemakkelijk voorbij aan het feit dat het aanleggen van een nieuwe weg extra verkeer genereert. De omleidingsweg leidt niet enkel bestaand verkeer om, maar trekt ook nieuwe autostromen aan. De kans dat de omleidingsweg op haar beurt dichtslibt, is dan ook reëel. Intussen blijft ook de oude weg in gebruik en wordt dan meestal met de nodige inventiviteit door plaatselijke bewoners opnieuw als sluiptweg gebruikt, op het moment dat de omleidingsweg steeds drukker wordt.

Op de omleidingsweg ontstaan ook nieuwe zwarte punten voor de verkeersveiligheid. Een omleidingsweg zal in een eerste fase voor ontlasting zorgen, maar in een latere fase voor extra belasting. Feit is dat de voorstanders van een grotere wegeencapaciteit het argument van de verkeersveiligheid maar wat graag gebruiken, om hun plannen door te zetten. Terwijl er dikwijls een verborgen economische agenda speelt.



AMENDEMENT Nr. 2

voorgesteld door de heer Filip Watteuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, de woorden “voor de N42:” vervangen door de volgende zinsnede:

“voor de N42 af te zien van de geplande verbreding en in functie van de verkeersveiligheid te kiezen voor de volgende werken.”.

VERANTWOORDING

Nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan. Dat geldt ook voor de verbreding van de N42, de verbinding tussen Wetteren en Geraardsbergen-Lessines. Men werkt toe naar een bredere noord-zuidverbinding richting Frankrijk (of een verbinding tussen de E40 en de E42). Men wil het stuk N42 tussen de E40 en de Langestraat in Zottegem upgraden tot een primaire weg en verbreden (van 2x1 naar 2x2 rijstroken). Tussen de Langestraat en Geraardsbergen zouden het twee rijstroken blijven. De verbreding vormt vooral een bedreiging voor de leefbaarheid in Oosterzele en in Herzele. In Herzele wordt gekozen voor een ‘rechttrekking’ van de N42, met name de aanleg van een nieuw tracé of omleidingsweg ter hoogte van de Herzeelse deelgemeenten Steenhuize-Wijnhuize en Sint-Lievens-Esse.

De verbreding dreigt ook heel wat sluikverkeer aan te trekken en verkeersproblemen te verplaatsen. De voorstanders schermen vooral met het thema van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de mensen die nu vlakbij de bestaande kronkelige N42 wonen. Een rechttrekking en verbreding zal echter niet noodzakelijk tot meer veiligheid leiden. Uit de ongevallencijfers van de laatste jaren op de N42 te Herzele en Zottegem blijkt dat de tol van verkeersongevallen op de 2x2 rijstroken (op het reeds gerealiseerde nieuwe stuk) bijna even groot is als op het kronkelige stuk N42 te Herzele. De verkeersonveiligheid dreigt zich dus gewoon te verplaatsen naar het nieuwe tracé. Als de extra capaciteit van de weg ook extra verkeer aantrekt, zou het aantal ongevallen zelfs kunnen toenemen. In feite wil men de capaciteit van de weg verhogen en verkoopt men dat onder het mom van veiligheid en leefbaarheid.



AMENDEMENT Nr. 3

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, a) vervangen door wat volgt:

“a) een verbreding, maar dan enkel van het stuk E40 tot aan kruispunt met de Gijzenzelestraat om een veilige afwikkeling van het verkeer van de E40 te verzekeren en de verhoging van de verkeersveiligheid van het wegvak Gijzenzelestraat (Oosterzele) tot aan de N46 in uitvoering van de streefbeeldstudie;”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

**AMENDEMENT Nr. 4**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, c) vervangen door wat volgt:

“c) de aanleg van een carpoolparking binnen de lussen van het afrittencomplex van de E40;”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

**AMENDEMENT Nr. 5**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, e) vervangen door wat volgt:

“e) de aanleg van een rotonde aan het kruispunt met de N9 (‘Bourgondisch Kruis’) en verkeersveilige heraanleg van de rotonde over de E40, kruispunt Vantegem;”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.



AMENDEMENT Nr. 6

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, f) en g) schrappen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

**AMENDEMENT Nr. 7**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, een e)/1 invoegen, dat luidt als volgt:

e)/1 de aanleg van fietspaden lang de N465a;”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

**AMENDEMENT Nr. 8**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, een i) invoegen, dat luidt als volgt:

“i) de aanleg van de rotonde aan de Langestraat (N454);”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.



AMENDEMENT Nr. 9

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 1°, dat 1°/3 wordt bij amendement nr. 1, een j) invoegen, dat luidt als volgt:

“j) een gefaseerde aanpak van het stuk Langestraat–Geraardsbergen: op basis van het streefbeeld, met waar nodig ongelijkgrondse kruispunten;”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 2.

**AMENDEMENT Nr. 10**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje 2° vervangen door wat volgt:

“2° voor de N60: af te zien van de geplande omleiding van de N60 en te kiezen voor een verbetering van de bestaande wegen, zonder deze op te waarderen tot primaire wegen, met name:

- a) de bestaande N60 vanaf de rijksweg te Nukerke tot aan de Zandstraat;*
- b) de Zandstraat en de Zonnestraat;*
- c) de Zonnestraat en de N48/N60;”.*

VERANTWOORDING

Punt van discussie is de aanleg van de N60 als primaire weg op het grondgebied van de gemeenten Maarkedal, Kluisbergen en Ronse en de aansluiting op de bestaande N60b richting Leuze ten zuiden van de stadskern van Ronse. De plan-MER-procedure loopt nog. Op het gewestplan staat het tracé al ingekleurd, maar er moet nog een nieuw provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) komen en de onteigeningen moeten nog worden uitgewerkt. De N60-rondweg zou in Ronse het zwaar verkeer uit het centrum bannen. De ontsluiting moet Ronse als toegangspoort van en naar Wallonië economisch opnieuw aantrekkelijk maken. De werken zouden ten vroegste starten midden 2012. Het gevaar is daardoor reëel dat de N60 een alternatieve noord-zuidroute wordt voor het verkeer naar Frankrijk en de N60 aldus een ontdubbelingsweg wordt voor de E19. Daardoor zou het (zwaar) verkeer op deze expresweg sterk toenemen, terwijl de leefbaarheid evenredig zal afnemen.

De N60 rond Ronse loopt ook door een overstromingsgebied en zal elders wateroverlast veroorzaken.

Om al die redenen stellen we voor dat het Vlaams Parlement de regering oproept om af te zien van de aanleg van deze missing links en integendeel te kiezen voor meer duurzame en meer efficiënte alternatieven, vanuit het standpunt veiligheid en leefbaarheid.



AMENDEMENT Nr. 11

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 3°, na de woorden “voor de N41” het volgende streepje invoegen:

“– *om rekening houdend met de ligging van grote bedrijven als VPK te Oudegem en DESSO te Dendermonde aan de Dender, maximaal in te zetten op een modal shift van transport over de weg naar transport over het water;*”.

VERANTWOORDING

Dat nieuwe wegen meer verkeer aantrekken, zal ongetwijfeld ook gelden voor de N41. De Vlaamse Regering wil de bestaande N41 tussen Sint-Niklaas en Dendermonde doortrekken tot Aalst. Daardoor komt een nieuwe noord-zuidverbinding op Vlaams niveau tot stand, tussen de E17 en de E40. Voor de verlenging van de N41 van Dendermonde naar Aalst is vooral het tracé tussen het kruispunt N41/N47 (Dendermondsesteenweg/Heirbaan te Lebbeke) en de N406 (Steenweg naar Oudegem ten zuiden van Gijzegem) van belang. Hiervoor werd een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt met vier varianten. Het sluitstuk te Aalst zou een tunnel zijn onder de Gentssesteenweg om direct aan te sluiten op de E40. Bovendien bestaan er plannen om de N41 in noordelijke richting door te trekken naar de expresweg Antwerpen-Knokke (N49). Het gevaar is dat deze verbinding heel wat sluikverkeer en vrachtvervoer zal aantrekken dat de autosnelwegen wil vermijden. Van Stekene, Sint-Niklaas, Hamme, Dendermonde, Lebbeke tot in Aalst zal de onveiligheid op tientallen kruispunten toenemen. Nu al zijn de drie gelijkgrondse kruisingen op de N41 in Hamme zwarte punten op het wegennet. En in Stekene plant men zeven ronde punten waarlangs doorgaand zwaar verkeer de verkeersveiligheid van fietsers nog meer in het gedrang zal brengen.

Om de N41 door te trekken, wordt ook de verkeersveiligheid ingeroepen. Ten onrechte. De nieuwe weg zal bijna volledig parallel liggen aan de bestaande N406, maar zal geen oplossing bieden voor de verkeersonveiligheid op de N406. De nieuwe weg zal enkel meer verkeer aantrekken en door het creëren van extra kruisingen extra verkeersonveiligheid genereren in Denderbelle, Gijzegem en Hofstade. Het gevaar is dat er grote verkeersproblemen ontstaan op de plaats waar de twee wegen zullen samenkomen (aan het Chinees restaurant in Hofstade). Gijzegem zal een onleefbaar dorp worden, dat in drieën gesplitst wordt door beide N-wegen.

En ten slotte moet er heel wat mooi natuur- en landbouwgebied wijken voor deze nieuwe weg. Zo loopt het nieuwe tracé van de N41 door het waardevolle natuurgebied Denderbellebroek in Lebbeke en Dendermonde. Bovendien doorsnijdt het tracé eveneens een natuurlijk overstromingsgebied dat in het recente verleden meermaals blank stond. Met een 2x1 weg zal ongeveer 115.000 vierkante meter verhard worden, waardoor het water in het gebied niet meer op een natuurlijke manier kan infiltreren in de bodem.

■

AMENDEMENT Nr. 12

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 3°, na de woorden “voor de N41” het volgende streepje invoegen:

“– *ook in te zetten op meer transport over de spoorweg Dendermonde-Gent en aan te dringen op een heropening van de spoorweg Aalst-Dendermonde en daartoe eventueel een vorm van medefinanciering te overwegen;*”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 11.

■

AMENDEMENT Nr. 13

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 3°, na de woorden “voor de N41” het volgende streepje invoegen:

“– *om als alternatieven over water en spoor niet volstaan, het alternatief voor het huidige voorstel van wegtracé ten noorden van Denderbellebroek grondig te onderzoeken;*”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 11.

**AMENDEMENT Nr. 14**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 3°, a) vervangen door het volgende streepje:

“– *af te zien van het doortrekken van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot Aalst;*”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 11.

**AMENDEMENT Nr. 15**

voorgesteld door de heer Filip Watteeuw en mevrouw Elisabeth Meuleman

In het tweede streepje, 3°, b) vervangen door het volgende streepje:

“– *om een ondertunneling van het kruispunt Boudewijnlaan-Gentsesteenweg los te koppelen van de doortrekking van de N41 omdat een dergelijke doortrekking meer verkeer zou aantrekken en de veiligheid voor zwakke weggebruikers zou verminderen en om een dergelijke ondertunneling uitsluitend in het teken te stellen van meer verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers, bromfietsers en het verkeer van en naar de grote scholen op deze verkeersassen.*”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 11.

