



Vlaams
Parlement

stuk **950** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 9 februari 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Vera Van der Borgh, de heer Jean-Jacques De Gucht,
de dames Fientje Moerman en Annick De Ridder
en de heren Marnic De Meulemeester, Filip Anthuenis
en Sas van Rouveroij

betreffende de ondertunneling van het kruispunt
van de N9 met de R41 in Aalst en
de doortrekking van de N41
van Dendermonde tot in Aalst

TOELICHTING

Ondertunneling kruispunt N9 Gentsesteenweg/R41 Siesegemlaan

Het kruispunt N9 Gentsesteenweg/R41 Siesegemlaan is een van de belangrijkste verkeersknooppunten in het Aalsterse stedelijke gebied, omdat het heel wat verkeer uit de regio – en dan vooral uit Aalst en Dendermonde – samenbrengt. Zo is de R41 drager van vele verschillende omliggende functies, zoals handel, onderwijs, diensten en dient de R41 ook als verzamelweg van verschillende stedelijke woonwijken en als ontsluitingsweg voor het Algemeen Stedelijk Ziekenhuis (ASZ Aalst).

Dat heeft ertoe geleid dat het knooppunt dagelijks een massa verkeer moet verwerken, iets waar het minder en minder toe in staat is. Ellenlange verkeersfiles zijn het gevolg en maken een vlotte verkeersdoorstroming op de Aalsterse ring eigenlijk onmogelijk tijdens de spitsuren. Dat heeft uiteraard ook zijn consequenties voor de verkeersveiligheid. Een herinrichting van het kruispunt R41/N9 in Aalst werd dan ook al bijna tien jaar geleden gepland in het kader van het wegwerken van de zogenaamde ‘zwarte punten’, zeer gevaarlijke kruispunten waar de verkeersveiligheid prioritair moet worden verbeterd. In een streefbeeldstudie voor de ring om Aalst werd voor het kruispunt R41/N9 uiteindelijk geopteerd voor een ondertunneling als beste oplossing.

In het overzicht van de ‘missing links’ in het Oost-Vlaamse wegennet, dat op 4 november 2005 in een Staten-Generaal werd besproken, werd dit project opgenomen met als streefdatum het jaar 2010 met een geraamd bedrag van 15 miljoen euro. Het Vlaamse Gewest heeft de optie van de tunnel als gewenste aanpak op middellange termijn dus onderschreven, zo luidde het in een antwoord van de toenmalige bevoegde minister Kris Peeters op een schriftelijke vraag van 22 februari 2006 van Vera Van der Borgh (Vr. en Antw. VI. Parl. 2005-06, nr. 316).

In een antwoord op een volgende schriftelijke vraag van Vera Van der Borgh van 16 maart 2007 (Vr. en Antw. VI. Parl. 2006-07, nr. 348) stelt de minister dat het “de ambitie is om de werken voor de ondertunneling te laten starten in 2009, zodat een realisatie tegen 2011 haalbaar is”.

Eind 2007, opnieuw na een schriftelijke vraag van Vera Van der Borgh, (Vr. en Antw. VI. Parl. 2007-08, 12 december 2007, nr. 192) stelt de nieuwe minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, dat “de bouw van een tunnel in het traject van de Ring om Aalst (R41) zal geschieden in het kader van de versnelde aanpak van gevaarlijke punten. De hoofdprincipes zijn aangenomen in de Provinciale Auditcommissie. De technische studie en het overleg met de betrokken partners zijn opgestart. Op basis van de eerste schetsontwerpen is de kostprijs geraamd op 14,5 miljoen euro. De aanvang van de werken is gepland tegen 2011.”. Uit die laatste zin blijkt dus dat de aanvang der werken op amper een jaar tijd al met twee jaar achteruit is geschoven, met name naar 2011 in plaats van 2009.

Gevraagd naar een verantwoording voor die beslissing in maart 2008 klinkt het dat “in het antwoord dat u citeert (van Kris Peeters in maart 2007) een ambitie werd vooropgesteld die niet meer haalbaar is.”. Bovendien wordt opnieuw een batterij van studies aangekondigd: “De studie voor de ondertunneling van het kruispunt R41/N9 in Aalst wordt voortgezet.”. En: “Zo is er, in samenspraak met de Vlaamse Bouwmeester, een landschapsstudie uitgevoerd om het project op degelijke wijze te integreren in het stedelijke weefsel. Het voorontwerp is, samen met de conclusies van die landschapsstudie, besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie en wordt op 21 april voorgelegd

aan de Provinciale Auditcommissie. Na goedkeuring door de Auditcommissie zullen het onteigeningsplan en de detailstudie worden opgemaakt.” (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 2007-08, 6 maart 2008, nr. 486).

Op dat moment is het duidelijk dat een snelle aanvang der werken verder af is dan ooit en dat de prangende mobiliteitsproblematiek in Aalst blijkbaar op weinig of geen gehoor kan rekenen bij de opeenvolgende Vlaamse ministers, bevoegd voor de openbare werken.

In september vorig jaar werd via een nieuwe schriftelijke vraag van Vera Van der Borgh (Vr. en Antw. Vl. Parl. 2010-11, 28 september 2010, nr. 1) nog eens geïnformeerd naar een datum voor de aanvang van de werken, aangezien men intussen toch al enkele jaren aanvullend studiewerk heeft kunnen verrichten en men dus toch mocht hopen dat de procedurele en administratieve weg stilaan zijn einde naderde. Minister Crevits gaf een antwoord dat we mogen beschouwen als de laatste stand van zaken in dit dossier: “De start- en projectnota werden reeds conform verklaard. Er werden extra geotechnische proeven uitgevoerd en op basis hiervan wordt het dossier verder uitgewerkt (uitvoering tunnel met onderwaterbeton). Momenteel wordt het aanbestedingsdossier (bestek, meetstaat, plannen) opgemaakt. Er wordt ingeschat dat de onteigeningen (afhankelijk van onderhandelingen en/of gerechtelijke procedures) twee jaar in beslag zullen nemen.”. De laatste zin in het antwoord van de minister maakt komaf met enige hoop op een snelle aanvang der werken: “De uitvoering van de werkzaamheden (afhankelijk van voortgang onteigeningen) wordt voorzien in het jaar 2013-2014. De voorlopige raming bedraagt 20,5 miljoen euro.”.

Met de ervaringen van de voorbije jaren in het achterhoofd, lijkt de kans dan ook reëel dat er vóór 2015 geen sprake zal zijn van een ondertunneling van het kruispunt en dat alleen een sterk signaal vanuit het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering ertoe kan aanzetten om in dit dossier sneller over te gaan tot actie. Via een versneld opstellen van een aanbestedingsdossier en het versneld overgaan tot onteigeningen moet het mogelijk zijn om met de werken al in de loop van 2012 aan te vangen. Bij het opstellen van de begroting 2012 kunnen daartoe ook de nodige investeringskredieten worden uitgetrokken.

Doortrekking van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot in Aalst

De doortrekking van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot in Aalst moet voor een betere verbinding zorgen tussen beide regionale centrumsteden en een betere verbinding van Aalst met de E17. De doortrekking is dus ook van vitaal belang voor de economische ontsluiting van de regio. Tot slot moet de doortrekking er ook voor zorgen dat het zware en drukke verkeer niet langer langs dorpskernen in Lebbeke en Gijzegem moet passeren, zodat de leefbaarheid en verkeersveiligheid daar verbeterd wordt.

Dit dossier wordt al zeer lang aan de orde gesteld. In 1996 antwoordde toenmalig minister van Openbare Werken, Eddy Baldewijns, aan John Taylor dat “de verdere aanleg van deze geplande gewestweg (N41) ten zuiden van Dendermonde en in de richting van Aalst pas gepland is na 1999” (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 1996-97, 4 december 1996, nr. 135).

In oktober 1999 volgde een vraag van Jos De Meyer aan toenmalig minister Steve Stevaert (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 1999-00, 12 oktober 1999, nr. 29), waarop die antwoordde dat “met de verwezenlijking van de ontworpen gewestweg N41 tussen Lebbeke en Aalst budgettaire rekening wordt gehouden in het driejarenprogramma 2000-2001-2002 van de administratie Wegen en Verkeer”.

In de jaren daarop blijven vragen gesteld worden en het is op de Staten-Generaal in 2005 dat de doortrekking opnieuw aan bod komt en aangeduid wordt als weg te werken missing link.

Eind 2007 informeert Vera Van der Borghet via een schriftelijke vraag (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 2007-08, 12 december 2007, nr. 192) naar de stand van zaken. Minister Crevits antwoordt op dat moment dat men bezig is met het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor het gedeelte van de doortrekking van de N41 ten zuiden van Dendermonde (het vak tussen de gewestwegen N406 in Oudegem en N17 in Lebbeke): “De conclusies en goedkeuring van het MER worden in de loop van 2008 verwacht.”.

De minister voegt er evenwel aan toe dat ook het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) nodig is voor de doortrekking en dat het Vlaamse Gewest en het provinciebestuur Oost-Vlaanderen daarover nog tot een definitieve afspraak moeten komen. Toch ziet ze hier geen grote problemen in, want ze stelt dat het ruimtelijk uitvoeringsplan en het MER voor een deel ook gelijk kunnen lopen. De minister besluit door te stellen dat “in 2009 de nodige vergunningen kunnen worden afgeleverd voor de eerste fase van aanleg, namelijk de bouw van een brug over de Dender.”. Het vak vanaf Dendermonde tot in Aalst (de tweede fase van de doortrekking, zijnde de omlegging van de N41 rond Gijzegem) zal in een latere fase gepland worden en daarvoor zijn vóór 2010 nog geen kredieten uitgetrokken in het investeringsprogramma.

Het is in maart 2008 dat in antwoord op een nieuwe schriftelijke vraag (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 2007-08, 6 maart 2008, nr. 486) duidelijk wordt dat het hele project toch ernstig van de sporen dreigt te raken. Door een decreetswijziging die in december 2007 in uitvoering ging, moet er vanaf dat moment bij het opstellen van een RUP ook telkens een (ruimer) plan-MER worden opgesteld voor de milieubeoordeling. De minister stelt enigszins gerust door te stellen dat het al uitgevoerde studiewerk van het eerdere MER nuttig kan ingepast worden in dat plan-MER “zodat niet alles dient overgedaan te worden en de afronding van het plan-MER in 2008 mogelijk blijft.”. Ze voegt eraan toe dat intussen ook het provinciebestuur het opstellen van een RUP op zich heeft genomen en dat plan-MER en RUP nu verder hun afronding kunnen krijgen zonder extra tijdsverlies.

Een antwoord op een schriftelijke vraag van Jos Stassen eind september 2008 (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 2008-09, 30 september 2008, nr. 8) bracht echter al snel ontnuchtering: “voorlopig is nog geen plan-MER opgestart bij de dienst MER zodat nog niet definitief werd afgebakend welke alternatieven het voorwerp zullen uitmaken van onderzoek in het plan-MER.”. En verder: “Het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen zal opdrachtgever zijn voor het opmaken van een RUP en een plan-MER. Beide studieopdrachten worden nog voorbereid.”. Daaruit blijkt dus dat in het najaar van 2008 noch een plan-MER noch een RUP worden opgesteld. Dat terwijl er in maart van dat jaar nog geen vuiltje aan de lucht was volgens de minister. En vergeten we daarbij ook niet dat na een plan-MER en een RUP ook nog een project-MER moet worden opgesteld, iets waarover tot dan toe eigenlijk maar weinig was gesproken.

In september vorig jaar wordt via een nieuwe schriftelijke vraag van Vera Van der Borghet (*Vr. en Antw.* Vl. Parl. 2010-11, 28 september 2010, nr. 1) geïnformeerd naar een laatste stand van zaken. Minister Crevits antwoordt daarop het volgende: “Momenteel is de opmaak van het PRUP aan de gang, waarbij de provincie Oost-Vlaanderen de trekkende rol op zich neemt. Volgens de huidige prognose wordt de definitieve vaststelling van het provinciaal RUP voorzien in april 2012. Daarnaast zal dan ook het plan-MER afgerond zijn. Eenmaal de PRUP-studie is afgerond, kan de studie voor de technische uitwerking van deze nieuwe verbindingsweg worden opgestart en worden de nodige budgetten voor de uitvoering van dit project op het meerjarenprogramma gereserveerd.”.

Daarmee is duidelijk geworden dat ook dit dossier slachtoffer is geworden van een jarenlange procedurele en administratieve lijdensweg die tot op vandaag enkel en alleen maar heeft geresulteerd in veel studies en plannen, maar nog geen enkele spadesteek. Erger zelfs, vorig jaar leek minister-president Kris Peeters vraagtekens te zetten bij de toekomstperspectieven van de doortrekking van de N41. Bij een ontmoeting met een

actiecomité tegen de doortrekking naar Aalst stelde hij dat hij de standpunten van het actiecomité ten volle begrijpt en ernstig in overweging neemt. De bezwaren leken volgens hem terecht en goed onderbouwd te zijn. Dergelijke uitspraken roepen vanzelfsprekend nog meer onzekerheid op en zijn geen hoopgevend signaal voor een doorstart in dit dossier.

Daarbij komt dat de realisatie van de doortrekking van de N41 tot in Aalst slechts een realistische optie is indien eerst ingrijpend wordt gesleuteld aan de verkeersproblematiek op de Aalsterse ring. Vooral ook omdat een doortrekking van de N41 zou aansluiten op de R41 en dus ook het knooppunt met de Gentsesteenweg N9, hetgeen zonder ondertunneling van dit kruispunt zal leiden tot een nog grotere verkeersknoop en een de-factostilstand van het verkeer rondom de stad.

Uit de toelichting bij het dossier van de ondertunneling van het kruispunt R41/N9 (supra) bleek al dat zonder versneld ingrijpen er geen ondertunneling moet worden verwacht vóór 2015, hetgeen dus ook betekent dat een doortrekking van de N41 naar Aalst geen optie is vóór 2015. Een scenario dat verstrekkende negatieve gevolgen kan hebben voor de hele regio. Het maakt duidelijk dat versneld ingrijpen niet langer een kwestie is van willen, maar van moeten.

Met dit voorstel van resolutie willen de indieners dan ook een krachtig signaal sturen naar de Vlaamse Regering, en ervoor pleiten om dringend in te grijpen en versneld werk te maken van de realisatie van de plannen. De tijd van mooie woorden, beloftes en studies is voorbij. Het is tijd voor daden en actie.

Vera VAN DER BORGHT
Jean-Jacques DE GUCHT
Fientje MOERMAN
Annick DE RIDDER
Marnic DE MEULEMEESTER
Filip ANTHUENIS
Sas VAN ROUVEROIJ

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de Staten-Generaal van de provincie Oost-Vlaanderen op 4 november 2005, waarop zowel de ondertunneling van het kruispunt R41/N9, als de doortrekking van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot in Aalst in aanmerking werden genomen als belangrijke ‘missing links’ in het wegennet van de provincie Oost-Vlaanderen die zo snel mogelijk moeten worden weggewerkt;
 - 2° het cruciale belang van de ontwarring van de verkeersknopen op de Aalsterse ring, in het bijzonder het kruispunt van de R41 Siesegemlaan met de N9 Gentssteenweg, met het oog op het tot stand brengen van een vlottere verkeersdoorstroming voor het verkeer in en rondom Aalst en voor de ruime regio, evenals met het oog op het tot stand brengen van een verkeersveilige omgeving voor alle weggebruikers;
 - 3° het grote belang van een doortrekking van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot in Aalst voor de sociaal-economische ontsluiting van de regio en voor een betere afwikkeling van de drukke verkeersstromen die nu langs dorpskernen passeren, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van die woongebieden;
 - 4° de herhaaldelijke engagementen van de bevoegde Vlaamse ministers van Openbare Werken in de voorbije vijf jaar om voor beide cruciale missing links in een oplossing te voorzien door de nodige investeringskredieten vrij te maken;
- overwegende dat:
 - 1° uit de antwoorden van de ministers op de talloze parlementaire vragen die over beide dossiers in de loop der jaren zijn gesteld, telkens gebleken is dat de geplande aanvang der werken continu werd uitgesteld, waardoor het er op dit moment zelfs naar uitziet dat vóór 2013 de eerste spadesteek niet zal worden gezet;
 - 2° het telkens uitstellen van die infrastructuurwerken zeer negatieve gevolgen met zich meebrengt voor de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de sociaal-economische ontsluiting in en van het regionaalstedelijk gebied Aalst;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° wat het dossier van de ondertunneling van de R41/N9 betreft, over te gaan tot een versneld opstellen van een aanbestedingsdossier, het versneld doorvoeren van de noodzakelijke onteigeningen en het uittrekken van de nodige investeringskredieten op de begroting 2012, zodat in de loop van volgend jaar de eerste werken kunnen aanvangen;
 - 2° wat het dossier van de doortrekking van de N41 Sint-Niklaas-Dendermonde tot in Aalst betreft, zo snel mogelijk in overleg te treden met het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen om er alles aan te doen om het plan-MER (milieueffectrapport) en het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) nog voor het einde van dit jaar af te ronden, zodat begin volgend jaar kan worden aangevangen met de studie voor de technische uitwerking van die nieuwe verbindingsweg en ten laatste in 2013 de eerste fase van de infrastructuurwerken kan worden aangevat.

Vera VAN DER BORGHT

Jean-Jacques DE GUCHT

Fientje MOERMAN

Annick DE RIDDER

Marnic DE MEULEMEESTER

Filip ANTHUENIS

Sas VAN ROUVEROIJ