



Vlaams
Parlement

stuk **1749** (2012-2013) – Nr. 2
ingediend op 21 december 2012 (2012-2013)

Voorstel van resolutie

van de heren Pieter Huybrechts en Jan Penris
en mevrouw Marleen Van den Eynde

betreffende het dichtslibben
van onder meer de E313
door het toenemende vrachtverkeer

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heer Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1749 (2012-2013) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 6 december 2012 het voorstel van resolutie van de heren Pieter Huybrechts en Jan Penris en mevrouw Marleen Van den Eynde betreffende het dichtslibben van onder meer de E313 door het toenemende vrachtverkeer (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1749/1).

1. Toelichting door de heer Pieter Huybrechts

De heer *Pieter Huybrechts* wijst op de ellenlange files en onveilige toestanden op de E313, die een economische en ecologische ramp veroorzaken. De files nemen almaar toe, niet alleen bij slecht weer of ongevallen, maar ook op doorsnee dagen. De dichtslibbende E313 belemmert de ontwikkeling van de Kempen en de Limburgse regio. Minister Crevits heeft enkele positieve maar onvoldoende maatregelen genomen voor de veiligheid en de doorstroming van de E313 en de E34, onder meer de aanpassing aan de op- en afritten en de spitsstrook tussen Antwerpen en Ranst. Die maatregelen, maar ook de vrije busbanen op E313 hebben maar een heel beperkte impact op de congestie. Zelfs een kilometerheffing zou het wegverkeer maar met vier procent doen dalen. Daarbij komt nog dat een kilometerheffing enkel maar zin heeft als ze toegepast wordt op alle wegen, zo niet geraakt het onderliggende wegennet overbelast.

De automobilistenvereniging VAB (Vlaamse Automobilistenbond) waarschuwde dat vooral op de E313, een snelle verbinding tussen Oost-Europa en Engeland en Frankrijk, binnen dit en drie jaar het toenemende vrachtverkeer de auto's dreigt weg te drukken. De tactische studie over de E313 van 2009 vraagt drastische ingrepen, waaronder extra rijstroken¹. Die uitbreiding van de weginfrastructuur is noodzakelijk, ook als de bruggen op het Albertkanaal verhoogd, de IJzeren Rijn geheractiveerd, extra openbaar vervoer aangeboden en een kilometerheffing opgelegd worden.

De noodzakelijke derde rijstrook van Lummen tot Antwerpen is volgens VAB geen oplossing, tenzij eerst andere problemen opgelost worden: de aansluiting tussen de E313 en de E34 in Ranst, het rondpunt van Wommelgem en de Antwerpse Ring, verzadigd en conceptueel verouderd. Extra lange files op de E313 en E34 worden meestal veroorzaakt door problemen op de ring. Een snelle aanleg van de A102 en de R11bis, de zogenaamde oostelijke tangent rond Antwerpen, is broodnodig. Daarom vraagt dit voorstel van resolutie de Vlaamse Regering om onverwijld de nodige maatregelen te nemen en de financiële middelen vrij te maken om te voorkomen dat de E313 op korte termijn volledig vast zit met alle negatieve gevolgen van dien voor Antwerpen en zijn haven, voor de Kempen en de Limburgse regio en voor heel Vlaanderen.

2. Bespreking

Mevrouw *Griet Smaers* wijst erop dat de oostelijke verbinding rond Antwerpen en de aansluiting op en het eerste deel van de E313 deel uitmaken van het Masterplan 2020. De commissie heeft de projectfiches voor E313 en E34 enkele weken geleden besproken², zonder veel vragen van de heer Huybrechts trouwens. Ook dit lid wil een visie over een noodzakelijke capaciteitsuitbreiding van de E313. De tactische studie E313 is in het voorjaar 2010 door de commissie besproken, met drie categorieën van maatregelen voor een betere doorstroming en veiligheid. Ondertussen zijn de bochtcirkels aan de op- en afritten verlengd met meer verkeersveiligheid tot gevolg. Daarnaast heeft de nieuwe pechstrook de doorstroming verbeterd in de richting van Hasselt. Op langere termijn stelde de studie een capaciteitsuitbreiding voor: overal een extra rijstrook en in het deel Antwerpen-Ranst

¹ Zie: Gedachtewisseling over de 'Tactische studie E313'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers en de heer Pieter Huybrechts (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 306).

² *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/12.

een tweede. Minister Crevits heeft meermaals erkend dat een capaciteitsuitbreiding onontbeerlijk is.

Het Masterplan 2020 bevat het eerste deel van het traject, van de ring tot aan Ranst-Wommelgem. Voor dat deel is er een plan-MER (milieu-effectrapportage) gestart in januari 2011. De daaraan gekoppelde publieke consultatie heeft gelopen van 13 maart 2012 tot 30 april 2012. De definitieve goedkeuring van de plan-MER wordt verwacht tegen mei 2013. Niet alleen de capaciteitsuitbreiding van dat eerste deel, maar ook het ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal) met de tweede spoorontsluiting zijn daarin vervat. Die procedure kost tijd, maar is onontbeerlijk. De heer Huybrechts zou graag hebben dat de capaciteitsuitbreiding van het deel Ranst-Lummen ook al aangepakt wordt. Die is echter, zoals ook minister Crevits zegt, zinloos, als de bottleneck aan de ring niet eerst weggewerkt wordt. Kortom, wat mogelijk is, is al gedaan. Nu is het afwachten.

Ook de heer *Bart Martens* verwijst naar de bespreking van het voortgangsrapport Masterplan 2020, waar een stand van zaken gegeven is. De kennisgevingsprocedure over de plan-MER E313 is afgerond; er is een richtlijnennota verschenen. Op basis van die nota worden nu enkele scenario's en alternatieven onderzocht, in samenhang met de tweede goederenspoorontsluiting en met het Livanproject, met onder meer een sneltramverbinding tot Ranst. Verbreden heeft echter geen nut zonder de aansluiting aan de Antwerpse Ring aan te pakken. De plan-MER daarvoor zou half 2013 rond zijn, waarna een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) en vergunningen kunnen volgen. Sneller gaat het niet. Plan-MER's zijn immers Europees verplicht. Het lid suggereert het probleem te blijven volgen en de regering tot bekwame spoed aan te manen bij de voortgangsrapportages van het Masterplan 2020. Het heeft immers weinig zin om voor elk onderdeel van het masterplan aparte resoluties goed te keuren.

Gezien de samenhang met de tweede goederenspoorontsluiting stelt het lid voor om, eens het investeringsplan van de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) klaar is, met Infrabel, de NMBS en minister Crevits de Vlaamse spoorstrategie te bespreken. In één van de varianten van het plan-MER voor de goederenspoorontsluiting zit immers een verbinding langs de E313 van Wommelgem tot aan de lijn Lier-Herentals, gekoppeld aan een geheractiveerde IJzeren Rijn. Wat eventueel mogelijkheden biedt voor minder vrachtverkeer over de weg, maar ook voor reizigersverkeer, een soort voorstadsnet met snelle en frequente spoorverbindingen.

Mevrouw *Lies Jans* treedt dat laatste verzoek bij. De knelpunten van de E313 zijn in kaart gebracht, de oplossingen worden bestudeerd, een bijkomend voorstel van resolutie is ook volgens dit lid nutteloos. De aanpak van de E313 is en blijft echter een prangende kwestie, die door de commissie van nabij moet worden gevolgd.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat de meerderheid de heer Huybrechts volledig gelijk geeft. Het parlement moet echter ambitieuzer zijn dan gewoon voortgangsrapportages te houden. Met een voorstel van resolutie kan het de regering in een bepaalde richting stuwen. De meerderheid is het eens met de inhoud, de heer Penris vraagt dus ook hun steun. Ook de heer *Pieter Huybrechts* heeft genoeg gewacht. De tactische studie dateert wel degelijk van 2009; het is nu drie jaar later. Het is tijd voor actie.

Mevrouw *Griet Smaers* wil helemaal niet afwachten, maar de procedures om de capaciteit zo snel mogelijk te verhogen, lopen.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter wijst er tot slot op dat het parlement dit jaar in een resolutie de actiepunten van het Masterplan 2020 herbevestigd heeft³. In de beleidsbrief⁴ valt te lezen wat de regering tot nog toe met die resolutie gedaan heeft. Hij heeft begrepen dat de NMBS in zijn investeringsplan 2013-2025 een prefinanciering van de gewesten verwacht van in totaal ongeveer twee miljard euro, onder meer voor de tweede spoortoegang. Hij zal het plan opvragen, dan kan het volgend jaar besproken worden.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie betreffende het dichtslibben van onder meer de E313 door het toenemende vrachtverkeer wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Griet SMAERS,
verslaggever

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1388/1-3.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1778/1-4.