

15-10-2014

Plenaire middagvergadering nummer 6

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Actuele vraag van de heer Paul Van Miert tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van het fileprobleem op de E34/E313 via extra rijstroken - 40 (2014-2015)

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, vanmorgen las ik het nog in de pers: dagelijks gemiddeld 168 kilometer file in Vlaanderen, een groter fileleed ondanks geen extra voertuigen. In het artikel wordt ook een trieste en wrange conclusie getrokken: van alle westerlingen is de Vlaming degene die het meeste zijn broek verslijt en stilstaat in de files.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat de verkeers- en mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen een van de topics zal zijn van dit parlement, van dit halfrond. Er zal nog veel over gediscussieerd worden; vele debatten en betogen zullen daarover gaan. En waarschijnlijk zal de nadruk daarbij liggen op het Antwerpse verkeersgebeuren. De afgelopen weken zijn er al een aantal betogen en vragen geweest over Oosterweel. Ook de quickwins zijn al een paar keer ter sprake gekomen.

Een van die quickwins is momenteel in uitvoering, in Wommelgem aan het rondpunt. De oprijstrook voor de E313 wordt verlengd om in een betere doorstroming te voorzien. Die werken zijn in volle gang. Afgelopen weekend konden we de boodschap lezen van het Agentschap Wegen en Verkeer, dat het in het licht van het masterplan van drie naar vijf rijstroken zou willen gaan op datzelfde tracé Ranst-Wommelgem. Er werd ook gesuggereerd dat beter al zou worden begonnen met het toevoegen van een vierde rijstrook om nu al in een betere doorstroming te voorzien.

Minister, kunt u duiden welke verbetering de toevoeging van die vierde rijstrook met zich meebrengt? Binnen welke tijdspanne zouden de werken kunnen worden uitgevoerd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, mijnheer Van Miert, dit betreft de problematiek waarbij twee snelwegen samenkomen. Het zijn twee keer 2x2-banen die samenkomen en vervolgens op één 2x3-baan moeten uitkomen. Dat zorgt natuurlijk voor een flessenhals en voor files.

Hierover werd gecommuniceerd in het weekend. Eigenlijk is dit de opstart van het openbaar onderzoek met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER) waarin verschillende scenario's zitten. Er zitten scenario's in van 2x4 en van 2x5. U kunt dit alles consulteren op de website van 'MER Vlaanderen'. Er liggen nog verschillende scenario's op tafel. In de pers worden specifieke genoemd.

Voor alle duidelijkheid, er is nog geen keuze gemaakt. Het openbaar onderzoek van de MER is opgestart. Dat verklaart de communicatie en de persaandacht. Een en ander hangt af van de timing van andere elementen van het masterplan, zijnde de bretellen of de R11bis en A102. Als de timing kan gelijklopen, zal worden gegaan naar een oplossing van 2x5 rijstroken. Is er vertraging bij de bretellen, dan zal dat leiden tot een alternatief van waarschijnlijk 2x4.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik hoop dat u begrijpt dat ik het als Kempenaar erg op prijs zou stellen om een betere doorstroming naar Antwerpen en verder naar dit parlement te zien. Ik ben een neofiet in dit halfroond. Ik heb beroepsmatig heel wat kilometers door heel Europa afgelegd en iedereen kent de problemen rond Keulen en Parijs. Maar het is schrijnend dat je vanaf Oud-Turnhout over de 94 kilometer naar dit parlement tegenwoordig een kleine drie uur doet. Voor een goede wielertoerist is dat met de fiets goed te doen in die tijd. De N-VA-fractie hoopt dat u in uw beleidsnota Mobiliteit de quickwins in overweging zult nemen om het grootste fileleed in en om Antwerpen op korte termijn te verlichten. *(Applaus bij de N-VA)*

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp.a): Minister, het knooppunt aan de E34/E313 is effectief een groot knelpunt met een structureel fileprobleem. Er is een onderzoek gebeurd naar de heraanleg van de E313. Ik hoor een nogal selectieve lezing van de aanbevelingen. Als tussenoplossing wordt de aanleg van een vierde rijstrook gesuggereerd. Feit is dat een gewone capaciteitsuitbreiding van de E313 geen structurele oplossing is. Er wordt in de studie aangegeven dat er twee cruciale voorwaarden zijn om de E313 te saneren, meer bepaald de aanleg van de A102 en de aanleg van een tramlijn van het servicecenter in Ranst naar Antwerpen. Waar wacht u nog op? U kunt de aanleg van de A102 versnellen.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Minister, u zegt dat het aantal rijstroken van de E313 afhangt van de timing van de aanleg van de A102 en R11bis. Ik vraag om er ook rekening mee te houden dat de R11bis misschien niet zal worden gerealiseerd. Er is nog een milieueffectrapportage bezig. Het zou kunnen dat die een negatieve uitkomst heeft, en bovendien worden er in de gemeentes daarrond – trouwens ook door N-VA-mandatarissen – heel grote vraagtekens geplaatst bij de ruimtelijke inplanbaarheid van de R11bis.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Het antwoord van de minister ontkracht de illusie als zou de schop klaarstaan om te beginnen. Het gaat inderdaad over het openbaar onderzoek. Dit alleen is niet de oplossing. Er zijn bijkomende ontsluitingen nodig. Louter de snelweg verbreden, betekent dat de file korter maar ook breder wordt en dus in de feiten even groot.

Er wordt hier de indruk gewekt dat dit een Antwerps probleem zou zijn. Dit probleem behelst heel Vlaanderen. We spreken over een zeer belangrijke ontsluiting van onze haven. Er wordt een tramlijn gesuggereerd, maar vooral het vrachtverkeer moet grondig in overweging worden genomen.

Er is trouwens ook altijd gesteld dat het Economisch Netwerk Albertkanaal hierin zou worden meegenomen. Dus denk ik ook dat de E313 tussen Ranst en Lummen mee onderdeel moet uitmaken van deze totaaloplossing.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, meer algemeen is de capaciteit van onze autosnelwegen vandaag berekend op de verkeersstromen van midden jaren 80. Vandaag is de verkeersdrukke verdubbeld of verdrievoudigd ten opzichte van die periode. Ik denk dat er eigenlijk maar één oplossing is voor het probleem van de file, en Nederland wijst ons daarin de weg, namelijk een tweesporenbeleid. Ten eerste is dat een performant openbaar vervoer. Vandaag bereikt De Lijn slechts 4 procent van het reizigersvervoer. Ten tweede is dat extra wegcapaciteit. Ook daar kan men niet aan ontsnappen. Je kunt dat doen op de plaats zelf of door in de buurt extra wegcapaciteit te creëren. Maar wil je de logistieke roeping van de Vlaamse regio realiseren, dan moet je die twee dingen doen: én performant openbaar vervoer én extra wegcapaciteit.

Minister Ben Weyts: De scenario's vervat in de MER, heb ik niet geschreven. Dat is momenteel in onderzoek. Er wordt al geanticipeerd, afhankelijk van de timing en de realisatie, op de zogenaamde bretellen. Ook daar wordt rekening mee gehouden in de verschillende scenario's. Dat is ingecalculeerd. Dat is een goed gegeven, zowel naar realisatie als naar timing. Vanzelfsprekend is dat verschrikkelijk belangrijk, niet alleen voor Antwerpen maar, gelet op de E313, voor heel Limburg en uiteindelijk voor heel Vlaanderen. Vandaar ook dat de procedures lopen, zowel met betrekking tot enerzijds de R11bis en de A102 en anderzijds de oplossing Ranst E34 en E313. We zijn er dus mee bezig.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.