

Persbericht stRaten-generaal

9 september 2008

**Onderwerp:** persbericht stRaten-generaal over onverantwoorde houding Vlaamse regering in dossier Oosterweelverbinding

### **Kunnen en niet willen, willen en niet kunnen**

*Vlaamse regering vervangt ene welles-nietesdiscussie door andere in dossier van Oosterweelverbinding*

*Halfslachtige houding herleidt het opgestarte alternatievenonderzoek tot een onoprecht gebaar en een oefening zonder eindwaarde*

*stRaten-generaal waarschuwt voor mogelijke patsituatie en nodeloos tijdverlies*

*Verantwoording door regering over eigen handelswijze dringt zich op*

Onder druk van de publieke opinie bestelde de Vlaamse regering vlak voor het zomerreces een onafhankelijk onderzoek naar alternatieven voor de geplande Oosterweelverbinding. Een van die alternatieven werd in september 2005 door stRaten-generaal naar voor geschoven. Na jaren strijd voor een dergelijk onderzoek reageerde stRaten-generaal dan ook verheugd op de beslissing van de regering.

Begin juli stapte stRaten-generaal vol goede moed in de opgestarte procedure. Op vraag van een ambtelijke werkgroep overhandigde stRaten-generaal een grondig beargumenteerd dossier, inclusief tekeningen en cijfermateriaal. Zie hiervoor:

<http://www.verkeerscentrum.be/bestekinfo/>

Tegelijk waarschuwde stRaten-generaal in die periode ook voor het leveren van half werk door de regering. Op 1 juli verspreidden we hierover een persbericht met als titel **Wordt het onafhankelijke onderzoek dan toch een maat voor niets?** Daarin stelden we:

‘Bij de huidige randvoorwaarden van dit project hoort: vrachtverbod in de Kennedytunnel.

stRaten-generaal heeft zich altijd verzet tegen dit verbod, omdat dit zal leiden tot nodeloos omrijgedrag voor het vrachtverkeer, dat dan alleen nog via de Oosterweeltunnel de Schelde zal mogen kruisen. stRaten-generaal wil de verkeersstromen die de Schelde kruisen niet scheiden op basis van met welk voertuig je rijdt (auto of vrachtwagen), wel op basis van de kortst mogelijke route voor de chauffeur. In functie van de bestemming dus i.p.v. het type voertuig. Op die manier beperk je per dag tienduizenden nodeloos gereden kilometers op de ring rond Antwerpen, en dus ook congestie, uitstoot, verkeersonveiligheid, enzovoort.

Het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer is onlosmakelijk verbonden met het alternatief tracé van stRaten-generaal.

stRaten-generaal bepleit daarom uitdrukkelijk dat de randvoorwaarde i.v.m. geplande sluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer geschrapt wordt. Zoniet wordt dit onafhankelijk onderzoek een maat voor niets en moet stRaten-generaal er zich in deze fase al van distantiëren.

Meer nog: als integraal onderdeel van dit onderzoek moet de kwestie van al dan niet vrachttol heffen aan de Kennedytunnel (niet voor autoverkeer) de Vlaamse regering ertoe aanzetten om in de loop van de volgende weken al een formele vraag te richten aan de Europese Commissie waarin het tol heffen voor vrachtverkeer aan de Kennedytunnel binnen de Europese tolrichtlijn bepleit wordt in functie van het optimaliseren van de verkeersstromen in en rond Antwerpen. In april van dit jaar deed de regering dit reeds voor het tegengestelde model, nl. alleen tol heffen aan de Oosterweeltunnel.

Wanneer de regering in deze nieuwe onderzoeksfase geen dergelijke vraagnota bezorgt aan Europa i.v.m. het alternatief van stRaten-generaal, verraadt ze niet alleen onoprechtheid bij haar bestelling van een alternatievenstudie maar stelt ze ook een daad van slecht bestuur. Het alternatievenonderzoek (over grosso modo de drie t's tracé, techniek en tolsценario) kan immers niet worden afgerond zolang de Vlaamse regering niet minstens een voorlopig

antwoord heeft van de Europese Commissie op een door de regering ingediende nota i.v.m. het tolheffingsscenario zoals naar voor geschoven door stRaten-generaal.

### **Vlaamse regering kiest opnieuw voor onvruchtbaar welles-nietesspel**

Omdat de regering geen aanstalten maakte om initiatief te nemen richting Europa, richtte stRaten-generaal op 14 juli 2008 volgende vraag aan het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters:

Conform het decreet van 26 maart 2004 wensen wij graag een digitaal afschrift (doc of pdf) te ontvangen van onderstaande stukken.

Het document van de Europese Commissie op grond waarvan leden van de Vlaamse regering oordelen dat de tolheffing zoals stRaten-generaal ze binnen het kader van het bouwen van de geplande Oosterweelverbinding voorstelt aan de Kennedytunnel niet toegestaan is volgens de Europese regelgeving.

Eerder werd deze vraag gesteld aan de NV BAM die hierop liet weten dat een dergelijk document althans bij hen onbekend is.

Misschien beschikt de Vlaamse regering wel over een dergelijk stuk, aangezien leden van de regering in de pers bij herhaling en stellig hebben verklaard dat tolheffing aan de Kennedytunnel zoals stRaten-generaal dat voorstelt (= gelijke tolhoogte voor vrachtverkeer aan beide tunnels) niet mag van Europa.

Als dergelijk stuk niet bestaat, zouden wij graag vernemen of de Vlaamse regering van plan is om in dat verband een officiële vraag te richten aan de Europese Commissie.

stRaten-generaal wil graag een toelichting komen geven over haar zienswijze, ten einde een grondig gemotiveerd schrijven aan Europa mee mogelijk te maken.

Dergelijk schrijven is immers een essentieel onderdeel van het onafhankelijk onderzoek naar drie tracés voor de Oosterweelverbinding, waarvan de procedure recentelijk door de Vlaamse regering is geïnitieerd.

Meer nog: zonder kennis van de concrete visie van de Europese Commissie in deze, wordt dat onderzoek zelfs nutteloos.

Op 11 augustus ontvingen wij volgende reactie:

In antwoord verwijzen we naar de Europese regelgeving en de stukken die ons via officiële publicatie bekend zijn, nl de tolrichtlijn zelf (Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen) en in dit verband gestelde Europese parlementaire vragen.

Vooreerst kunnen we het artikel uit de tolrichtlijn citeren, nl. artikel 7 lid 9:

" 9. Toltarieven zijn uitsluitend gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten.

Meer bepaald moeten de gewogen gemiddelde toltarieven gerelateerd zijn aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde toltarieven mogen eveneens rendement op kapitaal of een winstmarge op basis van de marktvoorwaarden omvatten."

In bijlage bezorgen we u de richtlijn.

Bovendien bezorgen we u in dit verband hierbij de vragen van de heer Bart Staes (vraag van 4 mei 2006 / E-1936/06 en van 14 juli 2006 / P-3392/06) en de antwoorden die daarop zijn gegeven.

De Commissie antwoordt o.m. dat tol op het gebruik van de Kennedytunnel en

de Oosterweel zou kunnen geheven worden uitgaande van hun respectievelijke infrastructuurkosten en dat in de Kennedytunnel tol voor zware vrachtwagens mag geheven worden, maar dat deze alleen de kosten van de bestaande infrastructuur mag weerspiegelen.

Uit deze informatie blijkt ons inziens dat de tolheffing zoals stRaten-generaal ze voorstelt aan de Kennedytunnel niet in overeenstemming kan worden gebracht met de bepalingen van de tolrichtlijn.

Vriendelijke groeten,

Raf Suys

Kabinetschef Vlaams minister-president Kris Peeters

stRaten-generaal vindt dit een ontoereikende en verontrustende reactie:

1. Waarom als Vlaamse regering nog een alternatievenonderzoek laten opstarten, wanneer je er toch van overtuigd bent dat een van die alternatieven ‘niet mag van Europa’?

*Enige mogelijke antwoord:* omdat je uit bent op window-dressing om het aanzwellende protest tegen het project tot bedaren te brengen. In de ogen van de regering is het onderzoek blijkbaar niets meer dan een verplicht nummer, een pro forma operatie bedoeld om de publieke opinie te sussen.

Als deelnemer aan het onderzoek wil stRaten-generaal deze houding klaar en duidelijk hekelen. Het geeft geen pas om als regering de ene welles-nietesdiscussie (tussen BAM en stRaten-generaal over beider alternatieven) te vervangen door een nieuw welles-nietesspel (tussen regering en stRaten-generaal over al dan niet toestaan van tolheffing aan Kennedytunnel door Europa).

2. Waarom als Vlaamse regering het houden bij een interpretatie (‘ons inziens’) van de tolrichtlijn en een schrijven van een Europese Commissaris? Waarom weigeren om die voor het alternatievenonderzoek essentiële tweede stap te zetten, nl. een formele vraagnota te richten aan de Europese Commissie – zoals dat in april van dit jaar reeds gebeurde voor het BAM-scenario met verbod voor vrachtverkeer in de Kennedytunnel?

*Verondersteld antwoord:* uit angst voor een debat ten gronde over het beheer van mobiliteitsstromen in en rond Antwerpen. De politieke beslissing genomen in 2000 om op termijn de Kennedytunnel te sluiten voor vrachtverkeer is niet gebaseerd op de uitkomst van dergelijk debat, noch op overleg met de transportsector of ernstig mobiliteitsonderzoek, wel op – toen al – gissingen over hoe de tolrichtlijn dient geïnterpreteerd en op populisme (wijzend op de bestaande verkeersdruk in de tunnel).

Ook deze weigering om i.v.m. een essentiële component van het voorstel van stRaten-generaal (= tol heffen voor vrachtverkeer aan de Kennedytunnel) officieel navraag te doen bij de Europese Commissie kan niet anders begrepen worden dan als een signaal dat de Vlaamse regering het alternatievenonderzoek slechts liet opstarten bij wijze van futloos gebaar van goodwill, om druk van de ketel te halen.

### **Domme houding**

De onwil van de Vlaamse regering om een officiële vraag in te dienen bij de Europese Commissie i.v.m. tolheffing aan de Kennedytunnel is behalve hoogmoedig ook dom.

Want in geval van onduidelijkheid over mogelijkheid tot tolheffing aan de Kennedytunnel blijft het alternatievenonderzoek noodgedwongen zonder eindoordeel. Het onderzoek over het alternatief van stRaten-generaal kan dan immers slechts gebeuren op basis van hypothesen (interpretaties van de tolrichtlijn), waardoor het resultaat van het onderzoek kwetsbaar blijft

voor kritiek.

Concreet kan de discussie zich blijven toespitsen op interpretaties van de begrippen 'infrastructuurnet' (tolrichtlijn) en 'bestaande infrastructuur' (antwoord Europese Commissaris op parlementaire vraag). Een infrastructuurnet kan groter zijn dan de Kennedytunnel zelf, om maar iets te zeggen. Bij bestaande infrastructuur kun je dan weer de vraag stellen hoe het zit met tolheffing enkel aan de Oosterweeltunnel om de (gratis toegankelijke) Lange Wapper af te betalen.

Wanneer in december zou blijken dat het alternatief van stRaten-generaal op het gebied van tracékeuze (noordelijker sluiting van de ring) en techniek (boortunnel) als beste uit de bus komt, moet de Vlaamse regering op dat moment alsnog beginnen met uitsluitel zoeken bij Europa over het derde element binnen de discussie over alternatieven (tolscenario). Een officieel antwoord van de Commissie bekom je niet op een paar weken tijd. Dit betekent dat de Vlaamse regering op dat moment beschouwd moet worden als de bewuste veroorzaker van maandenlang tijdverlies – iets wat ze nooit nog uitgelegd krijgt.

Hoe dan ook: de huidige passieve houding van de Vlaamse regering over deze kwestie zal ergens in december, bij het voorlopige afsluiten van het onderzoek, als een boemerang terugkeren. Het kunnen maar niet willen indienen van een gemotiveerde nota bij de Europese Commissie zal dan resulteren in een amateuristisch willen maar niet kunnen landen.

### **Adding injury to insult?**

De Vlaamse regering maakt zichzelf nog voor het effectieve onderzoek van start gaat ongeloofwaardig als opdrachtgever voor dit onderzoek. Op haar vergaderingen van 1 en 8 september 2008 heeft stRaten-generaal desondanks beslist om niet uit het onderzoek te stappen. We willen de best mogelijke oplossing voor Antwerpen gerealiseerd zien en ook een half gevoerd alternatievenonderzoek kan daarvoor elementen aanreiken, meer specifiek over tracés en technieken.

Tegelijk wil stRaten-generaal de dubbele houding van de regering hekelen en duidelijk stellen dat in deze omstandigheden welk studiebureau dan ook geen sluitend eindrapport zal kunnen voorleggen.

In het begin van de zomer communiceerden de BAM en regeringsleden dat reeds tijdens het alternatievenonderzoek een bouwaanvraag zou worden ingediend voor een van de projecten uit het onderzoek, nl. de BAM-Oosterweelverbinding.

Volgens stRaten-generaal zou een dergelijk initiatief de hoger geschetste blijf van desinteresse in de resultaten van het alternatievenonderzoek alleen maar nog versterken.

Manu Claeys

Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal

[www.stratengeneraal.be](http://www.stratengeneraal.be)