

E3 :

een nakende realiteit ?

LEOPOLD GILLON,

Bestendige Afgevaardigde,
Sekretaris van de Raad
van Beheer van de
Interkommunale E3

Er heerste op 9 februari jl. in het stadhuis te Gent een betekenisvolle feeststemming.

In aanwezigheid van de Premier Lefèvre, de Ministers Bohy, Gilson en Anseele, de Provinciegouverneurs d'Ydewalle en Mariën en tal van personaliteiten uit de regerings-, provinciale en stedelijke kringen, werd de Interkommunale plechtig gesticht.

Deze symbolische formaliteit bekroont de studie van de werkgroep opgericht door de Minister van Openbare Werken, nadat de Provincieraad van West-Vlaanderen in zitting van oktober 1960 eenparig een motie had gestemd, om bij de Regering aan te dringen op spoedige realisatie van de E3-weg, voedingsbron voor onze expansieve gewesten.

Deze commissie heeft in de loop van een twaalfstal zittingen belangrijk voorbereidend werk geleverd. Onder meer werden de statuten opgesteld die het intern leven van de interkommunale regelen en werd overgegaan tot de redactie van een overeenkomst tussen de Staat en de interkommunale, waarbij de Staat bepaalde verplichtingen — vooral op het vlak van de financiering — op zich neemt tegenover de interkommunale die de autosnelweg aanlegt. Een wet van 26 juli 1962 machtigt de koning concessies te verlenen tot het aanleggen van autosnelwegen; deze wet brengt trouwens vereenvoudigingen aan de ontogeningsprocedure.

De interkommunale heeft de vorm aangenomen van een samenwerkende vereniging. Zij omvat als leden de Staat, vertegenwoordigd door het Wegenfonds, drie provincies (Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen) en vijf steden die zijn, van noord naar zuid, Turnhout, Antwerpen, St. Niklaas, Gent en Kortrijk.

Het privé-kapitaal komt dus niet tussen, althans voorlopig niet. De interkommunale is de meester van het werk, d.w.z. dat zij de voorontwerpen en de ontwerpen opmaakt, ze verwezenlijkt en de financiering verzekert.

Zij wordt echter bijgestaan door de Staat die zijn medewerking verleent op technisch en administratief vlak, die trouwens toezicht en voogdijschap heeft op de verschillende operaties en beslissingen van de interkommunale en die haar tevens dekt op het financiële vlak, door het uiteindelijk ten laste nemen van de werkingskosten.

De autosnelweg zal een lengte hebben van ongeveer 150 km, waarvan 26 km in West-Vlaanderen.

Hij zal twee baanvakken hebben hetzij met drie rijstroken waarbij ieder baanvak een breedte zal hebben van 11,25 m, hetzij met twee rijstroken waarbij ieder baanvak een breedte heeft van 7,5 m.

In het eerste geval zal de totale breedte van de autosnelweg, zijstroken en bermen inbegrepen, 47,5 m bedragen, in de tweede hypothese slechts 40 m.

Ik geloof dat, gelet op de zeer hoge verkeersdrukke op deze verkeersweg die trouwens in de naaste toekomst nog in stijgende lijn zal verlopen, het verkeerd zou zijn niet onmiddellijk drie rijstroken te voorzien.

De telling van de voertuigen heeft uitgewezen dat het drukste verkeer veruit ligt tussen Deinze en Antwerpen, zodat zeker dit gedeelte over twee banen van 11,25 m breedte zal beschikken.

Gezien de tussenruimte van 12 m tussen de twee vakken, blijft het mogelijk in de toe-

komst de volledige weg over tweemaal 11,25 m te brengen, mits de tussenruimte op de verbrede plaatsen tot 4,50 m te reduceren.

Men voorziet volgend tijdschema voor het uitwerken van de voorontwerpen en de ontwerpen: 12 maanden voor het voorontwerp van het wegvak Antwerpen-Gent, 18 maanden voor de wegvakken Antwerpen-Nederlandse grens en Gent-Franse grens.

Dit zijn maximale termijnen, en wij hopen beroep te kunnen doen op ontwerpers, degelijk uitgerust om ons in de timing aangenaam te verrassen.

Het uitwerken van het ontwerp zal vlugger verlopen, namelijk in 4 maand. De voorontwerpen en ontwerpen moeten overgelegd worden aan de Heer Minister van Openbare Werken die binnen de 2 maand zijn advies moet verlenen.

Uiteindelijk komt men tot de konklusie — rekening houdend met het feit dat voor de toewijzing van de werken een aanbesteding zal moeten uitgeschreven worden — dat de aanvang van de werken niet mag verwacht worden voor de lente van 1965, uitzondering gemaakt voor de Schelde-oeververbinding. De einddatum van de werken is uiterst moeilijk vast te stellen. Bevoegde technici voorzien de voltooiing van het werk tegen 1968.

Het probleem van de Schelde-oeververbinding werd langdurig bestudeerd, maar heeft nog niet tot een beslissing geleid. Dit punt valt trouwens niet in de bevoegdheid van de interkommunale. De Minister van Openbare Werken gelast zich met de uitvoering van dit kunstwerk.

Het Ministerie heeft ondertussen een wedstrijd uitgeschreven voor de studie van een voorontwerp met kostprijsberekening hetzij voor een brug hetzij voor een tunnel; dit zal toelaten de meest interessante en de voordeligste ideeën te weerhouden. De autosnelweg zal een autosnelweg zijn met tolheffing, maar in de tegengestelde zin van de gewone betekenis.

De tolheffing veronderstelt gewoonlijk een bijdrage van de gebruiker ten voordele van de Staat. In onderhavig geval zal het de Staat zijn die een bijdrage zal betalen, niet aan de gebruiker maar wel aan de interkommunale.

Het idee van de tol ten laste van de gebruiker is in de bespreking gebracht geworden en is niet a priori onlogisch, aangezien aan de weggebruiker een belangrijk voordeel wordt toegekend door hem de mogelijkheid te bieden tijd te winnen en te besparen op het materieel. U zult echter begrijpen dat over-

wegingen van politieke aard deze formule deden verwerpen.

De autosnelweg Oostende-Brussel is reeds jaren open voor het verkeer; gedeelten van de autosnelweg Antwerpen-Aken zijn eveneens reeds verschillende jaren open en nooit heeft men enige bijdrage gevraagd aan de gebruikers van deze autosnelwegen.

Ik zie dan ook niet in hoe men anders had kunnen beslissen ten opzichte van de gebruikers van de E3-weg, zonder weerstanden uit te lokken en perskampagnes waarvoor de politieke overheid toch altijd gevoelig is.

Men raamt de totale kosten voor de aanleg op heden op 7,5 miljard F. Zich steunend op statistische gegevens meent de Overheid de totale last van de werken, aflossing van het kapitaal en de intresten, te kunnen dragen door het betalen van 77 centimes per km/voertuig. Dit betekent in andere woorden dat telkens als een voertuig een bepaald wegvak verlaat, een enregistreerapparaat het aantal doorlopen km zal opgeven dat men met 77 centimes zal vermenigvuldigen. Deze bijdrage moet toelaten, tegen het einde van de concessie, die 30 jaar bedraagt, aan de interkommunale de totaliteit van de uitgaven, zowel voor de realisatie van de werken als de vergoeding voor het geïnvesteerd kapitaal, terug te betalen.

Om nader te preciseren wil ik er aan toevoegen dat in de opvatting van de Staat, de operatie voor de interkommunale een blanco-onderneming weze, d.w.z. dat de interkommunale fondsen belegt die zij volledig zal rekupereren binnen een termijn die voorlopig op 30 jaar is gesteld, maar die, naarmate het meer of minder intens gebruik van de autosnelweg, kan verlengd worden of vroeger vervallen.

De financiering van de werken zal gebeuren door leningen die door de interkommunale op de kapitaalmarkt zullen geplaatst worden, zoals dit telkens gebeurt als de Staat beroep doet op kapitaal leningen in het eigen land.

Daar het te verwachten valt dat meerdere jaren zullen verlopen vooraleer de autosnelweg open gesteld wordt voor het verkeer en het de interkommunale mogelijk wordt een

gedeelte van de geïnvesteerde fondsen te recupereren door tol, was het noodzakelijk een systeem te bedenken om de periode te overbruggen tussen de aanvang en het ogenblik waarop de exploitatie van de autosnelweg voor de interkommunale zal renderen.

Daaruit vloeide de noodzaak voort van een kapitaal, dat moet dienen tot aflossing van de leningen in hoofdsom en intresten, ten bedrage van minimum 1.600.000.000 F waarvan 100.000.000 F door de Staat en het saldo 1.500.000.000 F naar pariteit te verdelen en voor de helft tussen de provincies en de steden. De provincies komen tussen voor 750.000.000 F, nl. Antwerpen 300.000.000 F, Oost-Vlaanderen 275.000.000 F, West-Vlaanderen 175.000.000 F. De onderschrijving door de steden is als volgt: Antwerpen: 350.000.000 F, Gent 225.000.000 F, Kortrijk 63.000.000 F, St. Niklaas 62.000.000 F, Turnhout 50.000.000 F.

Men hoopt echter dat dit kapitaal nooit volledig zal moeten volgestort worden, maar dat de leden zich zullen kunnen beperken tot het storten van 40 % of in totaal 640 miljoen F.

De doelmatigheid van dit werk wordt beïnvloed door de vordering van de werken bij onze naburen.

De Raad van Beheer zal aandacht moeten schenken aan de contacten met Nederland en Frankrijk, meer bepaald de Provincie Noord-Brabant en het Département du Nord.

Wat dit laatste betreft, heeft le Conseil Général — de tegenhanger van onze Provincieraad — de wens uitgedrukt tot oprichting ener Interkommunale in dezelfde geest als de onze, voor de voltooiing van de autoweg Parijs-Arras, met erbij het verlangen dat een strook autoweg Rijsel met Doornik zou verbinden, hetgeen de Fransen rechtstreekse verbinding zou geven met de Route de Wallonie.

De Raad van Beheer zal niet nalaten — met de steun van de Regering — bij de Franse Autoriteiten aan te dringen op de simultane

aanleg van de verbinding Rijsel-Belgische grens.

Vaak in de geschiedenis lag West-Vlaanderen op het knooppunt van de slagvelden.

Het kompleks van geplande autowegen maakt van onze Provincie morgen — dit wil zeggen binnen de eerste 10 jaren — het kruispunt van de voornaamste Europese verkeersaders.

Zo wij mochten betreuren dat de Route de Wallonie voorrang had op de E3, moeten wij ons niettemin absoluut om haar realisatie verheugen.

Eens doorgetrokken van Doornik over Kortrijk naar Zeebrugge, maakt zij voor de Provincie een onmisbaar komplement uit.

Vanuit Kortrijk wordt Duitsland rechtstreeks bereikt, hetzij in noord-oostelijke richting over de E3 en Nederland, hetzij in oostelijke richting over de Route de Wallonie.

De verlengde Route de Wallonie op het grondgebied van West-Vlaanderen zal vanaf Kooigem een autosnelweg vormen met de ontworpen autosnelweg Brussel-Oostduinkerke.

Vanuit Wevelgem zal de Route de Wallonie doorgetrokken worden tot Zeebrugge terwijl de autosnelweg Brussel-Oostduinkerke westwaarts doortrekt ten noorden van Ieper en ten oosten van Veurne tot aan de zee. Deze autosnelweg zal op het grondgebied van Veurne de autosnelweg Jabbeke-Calais kruisen.

Het kruispunt van de E3 en de Route de Wallonie situeert zich op de grens van Aalbeke-Marke.

Rechtstreeks verbindt de E3 de Antwerpse haven met de voorname industriële centra van St. Truiden, Gent, Kortrijk, Noord-Frankrijk met Parijs.

Grootser in de ruimte reikt de as van Stockholm naar Lissabon.

Aldus verzekert, naast politieke contacten en Europees Parlement, de E3 de Europese eenmaking.

