

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

8 maart 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsmanager

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkeersknooppunt Geel-Punt (grens Westerlo-Geel) en de nieuwe oplossing voorgesteld door de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), afdeling Antwerpen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 8 maart 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.12 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsmanager

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsmanager.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, Ik wil het hier hebben over het op 8 januari 2001 in een krant aangekondigde optreden van de provinciegouverneurs als mobiliteitsmanagers. In die krant stond in grote letters te lezen dat de gouverneurs het fileprobleem moeten oplossen. Mijns inziens is dit echter de taak van de minister van Mobiliteit.

De minister-president heeft in een interview gesteld dat hij de provinciegouverneurs zou vragen om als mobiliteitsmanagers op te treden. Die opdracht zou voor elke provincie tot een totaalplan inzake de mobiliteit moeten leiden. Het opstellen van dit totaalplan zou tevens de financiering ervan omvatten.

Momenteel zijn de provincies bevoegd voor de provinciewegen en voor de categorisering volgens het RSV van de secundaire wegen. In het kader van het nieuwe decreet op de intergemeentelijke samenwerking is dit onderwerp gisteren, met het oog op het kerntakendebat voor de provincies en

de gemeenten, al ter sprake gekomen in de commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden. Tot op heden hebben we hieromtrent echter nog niet veel duidelijkheid gekregen.

Ik heb hier zelf een voorstel van decreet ingediend inzake mobiliteitsplanning. Ik heb in dit verband ook gepleit voor een verfijning van de rol van de provincies, die mijns inziens de mogelijkheid moeten krijgen om hun rol inzake structuurplanning naar behoren uit te voeren. Hoewel dit voorstel van decreet tijdelijk is teruggetrokken, hebben de uitspraken van de minister-president over de nieuwe taken van de provinciebesturen me danig verrast.

Hoewel we nog steeds op het Mobiliteitsplan Vlaanderen wachten, is het zeer belangrijk dat de minister-president heeft verklaard dat hij tot een breed overleg wil komen. Hij wil dat de gouverneur als coördinator optreedt bij het opstellen van een provinciale mobiliteitsprioriteitenlijst. Vanuit democratisch oogpunt had ik liever gehad dat een bestendig afgevaardigde deze taak kreeg toebedeeld, maar het blijkt hier wel degelijk om de gouverneur te gaan.

Het is blijkbaar niet de bedoeling om deze inspanningen te beperken tot de autowegen, die nog steeds onder de ministeriële bevoegdheid vallen. De gouverneur zou zich ook moeten inspannen voor de verbetering van het openbaar vervoer, de waterwegen en de fietspaden. Het gaat hier met andere woorden om een geïntegreerde mobiliteitsaanpak. Volgens het reeds aangehaalde krantenartikel zou de gouverneur zelf als mobiliteitsmanager moeten fungeren.

Mijnheer de minister, ik zou u graag vier concrete vragen stellen. Bent u op de hoogte van het bestaan van deze plannen? Bent u van mening dat de provinciegouverneurs de opdracht moeten krijgen om namens het Vlaams Gewest als mobiliteitsma-

Decaluwe

nagers op te treden ? Welke concrete budgettaire, organisatorische en reglementaire repercussies heeft dit voorstel op het provinciale en het gewestelijke vlak ? Hoe zal men de provincieraad betrekken bij de uitwerking van mogelijke maatregelen ? Hoewel ik me niet tegen een inschakeling van de provincies wil kanten, blijf ik waakzaam wat het democratisch gehalte van het gegeven betreft.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, wat de mogelijke rol van de provincies en de gouverneurs inzake een gebiedsgericht mobiliteitsbeleid betreft, zitten minister-president Dewael en ikzelf op dezelfde golflengte.

De Vlaamse regering wil de gouverneurs een belangrijke rol in het mobiliteitsdebat toebedelen, vooral met betrekking tot de verkeersveiligheid. Ik heb de gouverneur van Vlaams-Brabant zelf gevraagd om voorzitter te worden van het Vlaams Overlegforum voor Verkeersveiligheid. Ook wat het gebiedsgericht beleid betreft, wordt soms aan een gouverneur gevraagd om een bijzondere opdracht uit te voeren. De gouverneur van Antwerpen heeft de vraag gekregen om de Staten-Generaal aangaande het Masterplan Antwerpen voor te zitten.

De provincies hebben bovendien belangrijke taken uit te oefenen bij het totstandkomen van een provinciaal ongevalen-GIS, bij het afbakenen van de bebouwde kommen, bij het omschrijven van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, bij het selecteren van secundaire wegen in het kader van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en in de toekomst ook bij het uitwerken van streefbeelden voor deze secundaire wegen.

Mijns inziens is dit reeds een uitgebreid takenpakket. Het lijkt me op korte termijn dan ook niet verstandig om de gouverneurs een bijzondere opdracht inzake de mobiliteitsplanning te geven of om hen te vragen als volwaardige mobiliteitsmanagers op te treden. De Vlaamse regering wil rond een aantal specifieke problemen nog wel enkele afspraken maken met de gouverneur van Oost-Vlaanderen.

De samenwerking met de provincies gebeurt ofwel op ad-hocbasis, ofwel op basis van overeenkomsten. Dit betekent dat er geen organisatorische of reglementaire repercussies zijn op provinciaal of gewestelijk vlak. De budgettaire repercussies zijn

voor beide partijen gelijk. Voor elke frank die het gewest de provincies betaalt, besteden de provincies zelf een frank.

De discussie over de structurele taken van de verschillende bestuursniveaus maakt deel uit van een globaal debat over de kerntaken van de verschillende Vlaamse bestuursniveaus. Op 9 februari 2001 heeft de Vlaamse regering een nota goedgekeurd betreffende de 'elementen voor het vaststellen van de kerntaken van de Vlaamse bestuursniveaus'. Tijdens de besprekingen met de drie bestuursniveaus zullen deze elementen als richtsnoer fungeren. Deze besprekingen zullen op termijn in een kaderdecreet uitmonden.

De huidige samenwerkingsvormen voorzien niet in een specifieke betrokkenheid van de provincieraad.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik wil de minister bedanken voor zijn duidelijk antwoord, dat een heel ander beeld ophangt dan het daarnet door mij vermelde krantenartikel. Ik zou evenwel toch een bijkomende vraag willen stellen. De minister heeft daarnet verwezen naar het principe 'een frank voor een frank'. Dit lijkt me een goede opvatting. De vraag is echter over welke investeringen het hier specifiek gaat.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, het gaat hier niet om specifieke investeringen als het masterplan. Deze regeling geldt voor studies die in het kader van de convenants worden uitgevoerd. Mijns inziens houdt dit geen overschrijding in van de draagkracht van de provincies.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het verkeersknooppunt Geel-Punt (grens Westerlo-Geel) en de nieuwe oplossing voorgesteld door de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), afdeling Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Voorzitter

Energie, over het verkeersknooppunt Geel-Punt (grens Westerlo-Geel) en de nieuwe oplossing voorgesteld door de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), afdeling Antwerpen.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, het verkeersknooppunt Geel-Punt is gelegen op de grens tussen Geel en Westerlo. Dit knooppunt, dat zich eigenlijk grotendeels op het grondgebied van de gemeente Westerlo bevindt, is een bottleneck en veroorzaakt problemen op de hele noord-zuidas die de Kempen doorkruist.

Het verkeersknooppunt omvat een complex systeem van twee bruggen en de op- en afritten die de toegang tot twee grote industriezones verzekeren. Momenteel wordt bovendien een KMO-zone aangelegd die zelf ook een ontsluiting vereist. Dit betekent een zware belasting voor dit kleine stukje weg.

De analyses, die trouwens door de diensten van de AWV worden ondersteund, stellen dat twee factoren een belangrijke rol spelen bij het ontstaan van files en andere verkeersproblemen. De twee grote kruispunten die toegang geven tot de industriezones liggen te dicht bij elkaar. De brug over het Albertkanaal is te smal en te laag. Ze halveert eigenlijk de breedte van het kanaal. Zowel de scheepvaart als het spoorwegverkeer ondervinden hiervan ernstige hinder.

Omstreeks een jaar geleden heb ik deze problematiek in deze commissie al eens ter sprake gebracht. De minister heeft toen gesteld dat de aanbesteding voor de aanleg van twee rotondes tussen de twee bruggen ter hoogte van Geel-Punt nog voor het einde van 2000 kon gebeuren. Ondertussen is duidelijk dat de twee rotondes er niet zullen komen, omdat ze geen vlottere verkeersstroom tot gevolg zouden hebben, al zouden ze de verkeersveiligheid wel verhogen. Niet getreurd, want ondertussen zijn nieuwe plannen in de maak. Het wegvak is gecategoriseerd als een primaire weg van categorie 1. Het RSV bepaalt dat de tussenafstand tussen twee opeenvolgende kruispunten op primaire wegen drie kilometer moet bedragen. Er is dus sprake van een belangrijke afwijking van de norm, want op de weg bevinden zich vier kruispunten over een afstand van 1 kilometer.

De nieuwe plannen van de administratie Wegen en Verkeer, de AWV, wijzen in de richting van een fly-

over. Dat is een reuzenbrug die de twee bestaande bruggen omvat in de hoogte en wordt gecombineerd met een grote rotonde onder de brug voor het bestemmingsverkeer van de industriezones. Er wordt ook gesleuteld aan het op- en afrittencomplex. Het uitgangspunt van het plan is het scheiden van het doorgaand verkeer van het bestemmingsverkeer, waardoor de noord-zuidas wordt gespaard.

Ik begrijp de uitleg van de AWV wel, maar wil u toch een aantal vragen stellen. Ik heb immers een aantal vaststellingen gedaan. Het knooppunt is wel degelijk overbelast, want per dag worden er meer dan 24.000 voertuigen gemeten. Het idee van de twee rotondes werd dan wel afgeblazen, maar toch werd ervoor in 60 miljoen frank voorzien in het investeringsprogramma 2000-2002. Iedereen is het eens over het belang van een snelle oplossing voor een vlotte doorgang van de verkeersstromen op de N19 en N71, niet enkel omwille van het gewone verkeer, maar ook omwille van de werknemers van de bedrijven zowel uit de Kempen als uit Noord-Limburg. Bovendien is vanaf 2002 een bedrag van 174 miljoen frank ingeschreven op het rollend investeringsprogramma 2001-2003 van de AWV.

Mijnheer de minister, kunt u een snelle beslissing nemen ten gunste van de oplossing voorgesteld door de AWV, afdeling Antwerpen ? Kunt u garanderen dat de timing van de AWV wordt gehandhaafd inzake een aanbesteding op het eind van 2002 en het begin van een uitvoering in 2003 ? Kunt u bevestigen dat het voorziene bedrag van 174 miljoen frank op het investeringsprogramma niet volstaat voor de bouw van een fly-over ? Kunt u zorgen voor een drastische verhoging van de gebudgetteerde middelen ?

Ik heb nog een slotbedenking. De diensten van de AWV stellen dat voor het project ter hoogte van Geel-Punt sowieso een oplossing moet worden gevonden. Wachten op de streefbeeldstudie die een langetermijnvisie zoekt voor de bestemming van het wegvak met primair karakter op die plaats, lijkt ons bijgevolg niet verantwoord.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, mijnheer De Cock, de dagelijkse files ter hoogte van de gewestweg N19 Geel-Punt bezorgen inderdaad kopzorgen aan de Kempense bedrijfswereld en zelfs aan de bedrijven gelegen in Lommel en Neerpelt. Het knelpunt is immers gelegen op de kortste verbinding tussen Noord-Limburg en Antwerpen. Het zal u dan ook niet verba-

Stevaert

zen dat de gewestweg in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd geselecteerd als primaire weg.

Mijn administratie wenste in eerste instantie een snelle oplossing te realiseren door middel van de aanleg van een dubbele rotonde. Uit verder verkeerskundig onderzoek is ondertussen echter gebleken dat deze oplossing niet voldoet. Om een einde te stellen aan de verkeersellende, is een meer duurzame oplossing noodzakelijk.

Uit de analyse van de gegevens is gebleken dat twee factoren verantwoordelijk zijn voor de files. De brug over het Albertkanaal kan met slechts twee rijstroken het piekverkeer niet langer verwerken. De dicht bij mekaar gelegen kruispunten van de gewestweg N19 en de Nijverheidsstraat en de Bell-Telephonestraat, kunnen de drukke en talrijke verkeersstromen evenmin verwerken, ondanks de uitrusting van beide kruispunten met verkeerslichten.

We moeten een oplossing zoeken in de bouw van een nieuwe brug over het Albertkanaal en in de scheiding van het bestemmingsverkeer naar de bedrijven langs de Nijverheidsstraat en de Bell-Telephonestraat, en het doorgaand verkeer. Het ontwerp voorziet in de eerste en meest dringende stap in de richting van een reductie van het aantal kruispunten conform de categorisering van het RSV.

De vervanging van de niet meer aan het huidige verkeer aangepaste brug over het Albertkanaal, zal ook worden aangegrepen om tegelijk de hinder

voor de scheepvaart en de spoorweg weg te nemen. Ter hoogte van de bestaande brug wordt de breedte van het Albertkanaal immers gehalveerd en moeten de goederentreinen een slalom maken op de linkeroever.

Het is duidelijk dat de realisatie van deze ingrijpende maar duurzame oplossing meer tijd vergt dan de aanleg van een simpele dubbele rotonde. Het is de bedoeling om het ontwerp in de loop van 2001 uit te voeren zodat de onteigeningen kunnen plaatsvinden in de loop van 2002. Eind 2002 kunnen de werken worden aanbesteed. In het meerjarenprogramma is hiervoor in een bedrag voorzien van 174 miljoen frank voor 2002. De werken zullen in het begin van 2003 starten en zijn afgerond tegen het eind van 2003 of het begin van 2004. Het bedrag van 174 miljoen frank is een voorlopige raming. Het zal worden aangepast op basis van de verdere uitwerking van het dossier.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, ik ben tevreden met het antwoord van de minister, want ik heb eruit begrepen dat het plan zal worden uitgewerkt aan de hand van de voorgestelde timing en dat te gepasten tijde in de nodige middelen zal worden voorzien. Iedereen is het ermee eens dat 174 miljoen frank niet zal volstaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.29 uur.*
