

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



Zitting 2000-2001

31 mei 2001

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over tolheffingen aan de Kennedytunnel

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van het wegwerken van verkeersonveilige situaties in Gent



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 31 mei 2001

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen**

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

### **Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over tolheffingen aan de Kennedytunnel**

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

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wie tijdens de spitsuren van de linker- naar de rechteroever van de Schelde wil of omgekeerd, weet wat fileproblemen zijn, of hij nu kiest voor de Kennedytunnel of voor de brug van Temse.

Met de regelmaat van de klok worden er ballonnetjes opgelaten betreffende tolheffing aan de Kennedytunnel om de files op te lossen. Onder meer professor Blauwens, mobiliteitsdeskundige aan de Antwerpse universiteit, pleitte voor rekeningrijden. Volgens hem zou dat de problemen met de Antwerpse ring kunnen oplossen. De grootste slachtoffers van het rekeningrijden zullen evenwel de Waaslanders zijn die in Antwerpen werken.

De mensen uit het Waasland vragen een bijkomende oeververbinding, maar dan wel zonder tolheffing aan de Kennedytunnel, en het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel voor vrachtwagens met gevaarlijke ADR-ladingen. We pleiten ook voor strengere controles. Vaak rijden vracht-

wagens illegaal met explosieve stoffen door de Kennedytunnel. Verder vragen we dat auto's gratis door de Liefkenshoektunnel zouden mogen als er zich problemen voordoen in de Kennedytunnel. Daarnaast zouden we graag zien dat de tramlijn naar Antwerpen wordt doorgetrokken tot in Beveren. Ten slotte hebben we al meermaals gevraagd om een nieuwe, ontdeubelde brug in Temse.

Mijnheer de minister, deelt u deze visie op een tolvrije oeververbinding ? Welke initiatieven zult u nemen om de Liefkenshoektunnel beter in te schakelen in de verkeersafwikkeling ? Wat is uw mening over de doortrekking van de tramverbinding met Antwerpen ? Blijft u zich verzetten tegen de ontdeubeling van de Scheldebrug in Temse ?

**De voorzitter :** De heer Cordeel heeft het woord.

**De heer Marc Cordeel :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben het volledig eens met de heer De Meyer. Ook ik ben vragende partij voor de ontdeubeling van de Scheldebrug en voor een betere aansluiting met de Liefkenshoektunnel. Ik ben al lang begaan met deze kwestie. Het is zeer belangrijk om in deze economische driehoek te zorgen voor een goede mobiliteit.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op 15 december 2000 keurde de Vlaamse regering het Masterplan Antwerpen goed. De Vlaamse regering verklaarde zich principieel akkoord met tolheffing voor de financiering van het Masterplan. Zonder tolheffing is de realisatie ervan bij voorbaat uitgesloten. Tolheffing is niet nieuw. Zowel in binnen- als in buitenland wordt de aanleg van nieuwe infrastructuur met tol gefinancierd. Ik denk hierbij aan de Liefkenshoektunnel.

Op dit ogenblik wordt door de administratie Wegen en Verkeer onderzocht welke tolszenario's

**Stevaert**

technisch en maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Die scenario's moeten uiteraard ook rekening houden met mogelijk sluipverkeer, met een goede oplossing voor gevaarlijke transporten en met het optimaal gebruik van de Scheldeovergangen. Het onderzoek van deze scenario's is nog niet afgerond, maar het ziet ernaar uit dat het probleem van sluipverkeer beperkt zal blijven, omdat de Schelde een natuurlijke barrière vormt.

Ik zal de Vlaamse regering nader inlichten als deze studies afgerond zijn. Voor de Vlaamse regering een beslissing neemt, zal zij in elk geval peilen naar het maatschappelijk draagvlak voor de voorgestelde tolszenario's. Het overleg terzake zal worden georganiseerd door gouverneur Paulus. De Vlaamse regering zal geen beslissing nemen zolang de gouverneur de Vlaamse regering niet heeft ingelicht inzake de mogelijke tolszenario's.

Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht om de Liefkenshoektunnel gratis open te stellen bij calamiteiten op de ring rond Antwerpen. Dit zal wellicht kunnen tegen begin 2002. Hiervoor zijn echter allerlei maatregelen nodig van infrastructurale aard, zoals variabele signalisatie, wegmarkeringen, en aanpassingen aan het wegennet. Voor 2001 is voorzien in de nodige kredieten voor een eerste reeks ingrepen. Een tweede reeks kan pas later worden uitgevoerd omdat ze langere procedures moeten doorlopen. Zodra de eerste reeks maatregelen is uitgevoerd, wordt begonnen met tests.

De verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer maakt integraal deel uit van het Masterplan Antwerpen. Het Masterplan voorziet in de doortrekking van een groot aantal tramlijnen tot de eerste gordel van randgemeenten. De doortrekking naar Beveren is een volgende stap, die pas zal gebeuren na de eerste fase van de uitbreiding van het tramnet.

Mijnheer De Meyer, u suggereert dat ik tegen de ontdebbling ben van de Scheldebrug in Temse. Dat is helemaal niet waar. Ik ben echter wel van mening dat het oplossen van de verkeersproblemen in de Kennedytunnel een verbetering zal inhouden van de verkeerssituatie op de brug van Temse. De problemen in Antwerpen zijn veel groter dan die in Temse, en dus moet er eerst in Antwerpen worden ingegrepen. Ik wil die volgorde aanhouden, anders pakken we de zaken averechts aan. Dat is niet alleen mijn mening, maar ook die van de experts.

**De voorzitter** : De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de minister, wat de tolheffing betreft, verwijs ik naar het advies van de SERV, waarin wordt gesteld dat een ruim maatschappelijk debat absoluut noodzakelijk is alvorens dergelijke maatregelen worden genomen. Volgens dit advies blijkt uit simulaties van de administratie dat tolheffing geen fundamentele impact heeft op de belangrijkste knelpunten. In elk tolszenario neemt het sluipverkeer toe. Dat is een belangrijk gegeven voor de discussie over deze kwestie.

Het stemt me tevreden dat er een mogelijkheid wordt gecreëerd om de Liefkenshoektunnel gratis open te stellen bij problemen op de ring. Ik hoop dat men voortmaakt met de voorbereidingen, zodat de eerste proeven inderdaad begin volgend jaar kunnen plaatsvinden.

Wat de tram naar Beveren betreft, zou ik toch graag zien dat daar meer spoed achter wordt gezet. Zo'n tramlijn zou ongetwijfeld een aantal problemen kunnen verhelpen of verlichten.

Uw antwoord inzake de Scheldebrug van Temse is genuanceerder dan het standpunt dat u twee jaar geleden innam. Het verheugt mij dat u inmiddels anders denkt over deze zaak. Eventueel zou men kunnen onderzoeken of er van de huidige twee vakken geen drie kunnen worden gemaakt. In het spitsuur zouden dan twee vakken kunnen worden gebruikt in de drukste rijrichting. Op korte termijn zou dat enig soelaas kunnen brengen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Ik denk dat we alledrie dezelfde visie delen. Tolheffing lost de congestieproblemen niet op. Daarover ben ik het eens met de heer De Meyer. We hebben genoeg voorbeelden in het buitenland gezien die dit staven. Tolheffing kan wel zorgen voor de financiering van infrastructuur die mee kan helpen de congestie op te lossen. Naar mijn gevoel kan tolheffing eventueel kleine bijproblemen van sluipverkeer creëren, maar geen grote problemen, zeker gezien de fysieke omstandigheden waarvan hier sprake is.

Verder ben ik ervan overtuigd dat we op termijn de tramlijnen verder zullen moeten doortrekken. Ook lijkt een breed maatschappelijk debat over de tolheffing me noodzakelijk. Er moeten immers diverse afwegingen worden gemaakt bij een tolsysteem. Wie betaalt de tol ? Hoe hoog is de tol voor de verschillende soorten gebruikers ? In welke mate gaat de overheid dit zelf financieren ? Bij tol-

**Stevaert**

systemen kan men immers elementen van schaduwtol hebben, zodat de tol niet te hoog ligt.

Het voorstel om te komen tot een driebaansweg wil ik best eens technisch onderzoeken op zijn haalbaarheid, ook vanuit het oogpunt van de veiligheid. We hebben immers heel slechte ervaringen met driebaanswegen. Maar ik zal dit laten onderzoeken.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de minister, we zijn het eens over heel wat zaken. Maar voor een tolheffing ben ik geen vragende partij.

**Minister Steve Stevaert** : Daar is niemand vragende partij voor.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

Ik stel voor de vergadering even te schorsen en te wachten op de heer Holemans.

– *De vergadering wordt geschorst om 10.24 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 10.27 uur.*

**Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van het wegwerken van verkeersonveilige situaties in Gent**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van het wegwerken van verkeersonveilige situaties in Gent.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, nog geen twee weken geleden bent u komen fietsen in Gent. Op zich is dat een goede zaak : u hebt met eigen ogen kunnen zien dat er al goede zaken zijn gerealiseerd. Dan denk ik onder meer aan belangrijke fietsdoorgangen langs water onder bruggen. Maar er valt ook nog heel wat werk te verzetten.

U hebt een aantal heel goede stappen gezet. Zo hebt u aan de Fietzersbond gevraagd een inventaris te maken. Het is een goede zaak dat men een beroep doet op de ervaringsdeskundigheid in de samenleving. Aansluitend daarbij had u een som van 100 miljoen frank in het vooruitzicht gesteld om in Antwerpen en Gent zwarte punten voor de fietsers weg te werken. Vorig jaar kwam er al 1 miljard frank extra voor de 80/20-regeling. Wel moeten we vaststellen dat de uitvoering op het terrein iets trager verloopt. Het is opmerkelijk dat de Fietserbond enerzijds een inventaris maakt ten behoeve van de beleidsmakers, maar het anderzijds noodzakelijk vindt om actie te voeren op gewestwegen. Zo wezen ze erop dat sommige zaken reeds twee jaar aanslepen, en dat ze van de administratie teleurstellende en weinig gemotiveerde antwoorden hebben gekregen.

Is de stad Gent ingegaan op die 80/20-regeling om extra fietspaden aan te leggen ? Welke punten uit de inventaris van de Fietserbond wil de minister prioritair naar voren schuiven ? Hoe zit het met de timing terzake ? Werd al een verdeelsleutel bepaald voor dat bedrag van 100 miljoen frank voor Antwerpen en Gent ? U hebt heel wat initiatieven genomen inzake fietspaden. Er komt extra geld. Ik ken alleen de situatie in Oost-Vlaanderen, maar is de administratie wel voldoende uitgerust om de versnelling te dragen die u wilt uitvoeren inzake fietspaden ? Het zou jammer zijn mocht die administratie door onvoldoende bemanning een flessenhals worden, waar de dossiers zich opstapelen, zodat de goede beslissingen die worden genomen in Brussel te laat worden gerealiseerd op het terrein.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : In antwoord op uw vraag om uitleg kan ik u meedelen dat de studie van de Fietzersbond betrekking heeft op het inventariseren en rangschikken van knelpunten voor fietsers langs de Gentse gewestwegen. Deze studie is gebaseerd op enquêtes. Deze knelpunten gaan zowel over de staat van de fietspaden als over schikkingen aan kruispunten, signalisatie en bewegwijzering, wegmarkeringen en uiteraard ook over gevaarlijke situaties. Vaak betreft het kleinere knelpunten die soms zeer grote ongemakken voor de fietsers als gevolg hebben. Het is dus meer dan een inventaris van zwarte punten.

Voor de aanpak van knelpunten in de regio's Gent en Antwerpen is in een budget van 100 miljoen frank voorzien, zowel in 2000 als in 2001. Naar aanleiding van mijn bezoek aan de stad Gent op 19

## Stevaert

mei heb ik meegedeeld dat ook in 2002 in een dergelijk bijzonder budget van 100 miljoen frank zal worden voorzien. Over drie jaar komt dit dus neer op een budget van 300 miljoen frank, waarbij elke stad 150 miljoen frank krijgt. Dit budget wordt niet gebruikt voor de aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden of de totale herinrichting van gevaarlijke wegvakken en kruispunten. Hiervoor zijn immers andere middelen beschikbaar. Ik verwijs in dit verband bijvoorbeeld naar het bijkomende budget van 2 miljard frank voor de subsidiering van de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, in het kader van de 80/20-regeling.

Wat is de filosofie achter die 150 miljoen frank? Met dat bedrag van 2 miljard frank kan vooral het landelijke gebied aan de bak komen. Het gaat hier immers over nieuw aan te leggen fietspaden. In steden zijn er echter vaak al fietspaden aangelegd, maar die bevinden zich niet steeds in optimale staat. Ik bedoel dit niet als kritiek, maar ik stel vast dat die kleine zaken soms blijven haperen. Dan is het goed dat er een beroep wordt gedaan op externe expertise en controle om die zaken te signaleren, zodat dit tot oplossingen kan leiden.

Mijnheer Holemans, u waarschuwt ervoor dat de dossiers zich kunnen ophopen. Met de 80/20-regeling wordt onze administratie echter net aanzienlijk ontlast door de steden en gemeenten. Ik wil niet vooruitlopen op de zaken, maar op termijn moeten we de vergrijzing in onze administratie aanpakken. De heer Decaluwe wees daar ooit al op. Men kan dit op twee manieren oplossen. Men kan ten eerste trachten mensen centraal bij aan te werven. Gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt is dit echter moeilijk. Bovendien creëert men op die manier centralistische waterhoofden: dat is niet mijn ambitie. Neen, er moet terzake veel meer gewicht liggen bij het lokale vlak, en er moet worden samengewerkt met externen. Daar moeten de nodige middelen uit voortvloeien, want dat mogen geen besparingsoperaties zijn. Dan zullen we onze fietspadeninfrastructuur veel beter kunnen bewaren.

Er heeft overleg plaatsgevonden tussen de diensten van het Vlaams Gewest, de mobiliteitsdienst van de stad Gent en de Fietsersbond omtrent de selectie van de prioriteiten en de beste manier om de beschikbare kredieten te gebruiken. Daarbij moet worden opgemerkt dat een aantal knelpunten in de eerstvolgende jaren zullen worden opgelost bij geplande werken voor een volledige wegherinrichting. Er is bijvoorbeeld een stukje van 200

meter waar helemaal geen fietspad is. Daar moet de hele weg opnieuw worden ingericht.

In eerste instantie worden ingrepen gepland op een aantal invalswegen. Op deze assen zullen de zones in slechte staat worden aangepakt, zodat langere trajecten in orde worden gebracht. In de eerstvolgende maanden worden volgens het budget van 2000 de volgende werken gepland: herstellingen langs de Drongense en Deinsesteenweg, de N466, in beide richtingen, ter waarde van 12 miljoen frank; herstellingen langs de Asseneedsesteenweg, de N436, ter waarde van 7 miljoen frank – de uitvoering is gepland voor juni 2001. Het gaat om werken over een lengte van 1 kilometer in beide richtingen te Katte-Zelzate. Er worden ook herstellingen gepland langs de Brusselsesteenweg, de N9, in beide richtingen, ter waarde van 12 miljoen frank. De werken zullen worden uitgevoerd in augustus 2001. Verder gaat het ook om herstellingen langs de Deinsebaan, de N35, te Nazareth over een lengte van 4 kilometer in beide richtingen. Dat zal 6 miljoen frank kosten, en de werken vinden plaats in september 2001. Er is nog 13 miljoen frank over, waarvan de bestemming zal worden vastgelegd na meer overleg met de stad Gent en de Fietsersbond.

Verder zijn er ingrepen gepland op de Gentse stadsring, de R40. De aanleg van een dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van de Sint-Lievenpoort gebeurt in combinatie met aanpassingen aan de trambruggen, die ook door bussen zullen worden gebruikt. Dit dossier zullen we samen met De Lijn in de loop van 2002 uitvoeren. In het voorjaar werden zowel op de binnenring als op de Ringvaart de fietspaden hersteld, in beide gevallen over een lengte van 12 kilometer. Er wordt dus heel wat geïnvesteerd in een betere fietsinfrastructuur.

U stelde ook een vraag over de geplande werken ter hoogte van Grotesteenweg Zuid. De administratie Wegen en Verkeer opteert voor een beperkte wegherinrichting, met de aanleg van vrijliggende fietspaden binnen het bestaande wegprofiel. Er wordt gedacht aan een wegherindelingsmet smalle rijstroken, plantvakken in de veiligheidsstrook, en daarachter een verhoogd fietspad. De plaatsing van vangrails zorgt voor een aantal technische problemen en is minder geschikt voor deze weg met talrijke inritten van aanpalende eigendommen.

In eerste instantie wordt het wegvak De Sterre-Hutsepot aangepakt. Het betreft een volledige herinrichting met inbegrip van de fietspaden. De uitvoering van deze werken is gepland in 2001. Daarna kan worden begonnen met het vak Hutsepot-De Klosse aan de Grotesteenweg Zuid. Het meer-

**Stevaert**

jarenprogramma voorziet niet in deze werken, maar ik heb aan de heer Beke, de Gentse burgemeester, voorgesteld om voor dit project een bijakte 13 af te sluiten. De bijakte 13 regelt de subsidiering voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen volgens de 80/20-regeling.

Er zijn momenteel geen werken gepland voor de fietsersoversteek op de Frère Orbanlaan. Het stadsbestuur kan het gestelde probleem op de agenda zetten van de provinciale commissie voor verkeersveiligheid. Tijdens die bespreking kan dan worden nagegaan welke maatregelen er nodig zijn.

De stad Gent heeft nog geen aanvragen ingediend om in het kader van de 80/20-subsidiëring extra fietspaden op gewestwegen aan te leggen. Gent heeft wel een aanvraag ingediend om de beveiliging van een aantal schoolomgevingen te subsidiëren in het kader van een bijakte 10. Men heeft de stad Gent meegedeeld dat subsidieaanvragen pas ontvankelijk zijn nadat het mobiliteitsplan wordt goedgekeurd.

Er zijn ongetwijfeld nog knelpunten en missing links in Gent, maar er werden al zeer grote inspanningen gedaan. De aanpak van de administratie Waterwegen daar stemt mij zeer tevreden. Die aanpak heeft pareltjes van fietspaden opgeleverd met een hoge recreatieve en utilitaire waarde, die daarnaast esthetisch van hoge kwaliteit zijn. Gent is er mooier op geworden.

**De heer Dirk Holemans :** Er zijn inderdaad al veel goede dingen gebeurd. Een fietsketting is echter zo zwak als de onveiligste schakel. Tweehonderd meter zonder fietspad is al een motivatie voor ouders om hun kinderen niet per fiets naar school te laten gaan. Die bekommernis was de motivatie voor mijn vraag.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.40 uur.*

---