

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



Zitting 1997-1998

20 maart 1998

HOORZITTINGEN

over de mobiliteitsproblematiek in en rond Gent

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Patrick Lachaert**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, Steve Stevaert, René Swinnen ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

INHOUD

Blz.

I. Hoorzitting van 4 februari 1998	4
Hoorzitting met :	
– vertegenwoordigers van de stad Gent :	
de heer Frank Beke, burgemeester ;	
de heer Sas van Rouveroi, eerste schepen en schepen van openbare werken ;	
de heer Jan Gheldof, mobiliteitsambtenaar ;	
de heer Erwin Stubbe, fietsambtenaar ;	
de heer Wim Van den Driessche, kabinetsattaché.	
– vertegenwoordigers van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn :	
de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal,	
de heer Antoon Eggermont, entiteitsdirecteur.	
– vertegenwoordigers van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap :	
de heer Jean-Pierre Matthijs, afdelingshoofd van de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen,	
de heer Luc De Ryck, adviseur bij de mobiliteitscel.	
II. Hoorzitting van 18 februari 1998	24
Hoorzitting met :	
– de heer Daniël Termont, schepen van de haven en economische ontwikkeling van de stad Gent ;	
– de heer Eric Van den Eede, afdelingshoofd van de afdeling Bovenschelde van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ;	
– de heren Pierre-Jean Baekelandt, districtsdirecteur, en Marc Tuypens, hoofdingenieur-afdelingschef, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.	
Bijlagen	
Bijlage 1 : Prioritaire actiepunten stad Gent	39
Bijlage 2 : Kaarten met bus-, tram- en trolleylijnen	57
Bijlage 3 : Kaarten en slides getoond door de heer Jean-Pierre Matthijs	65
Bijlage 4 : Selectie van slides van de uiteenzetting van de heer Daniël Termont	71
Bijlage 5 : Kaarten van de uiteenzetting van de NMBS	87

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer organiseerde op 4 en 18 februari 1998 hoorzittingen over de mobiliteitsproblematiek in en rond Gent. Deze hoorzittingen maken het vervolg uit van eerdere hoorzittingen over dit thema, waar onder meer over de situatie in Antwerpen van gedachten gewisseld werd (zie *Gedr. St.*, VI. P., 1997-1998, nr. 919). Deze twee hoorzittingen vormen een eerste, verkennende ronde en hebben bijgevolg als hoofddoel de leden van de commissie zo uitgebreid mogelijk voor te lichten over de recente realisaties en nog onopgeloste knelpunten in het Gentse. Precies wegens dit voornamelijk informatieve oogmerk, werden beide hoorzittingen gebundeld. Als follow-up vond op 6 maart 1998 een werkbezoek van de leden van de commissie, uitgebreid met enkele andere Vlaamse volksvertegenwoordigers, aan de stad Gent plaats.

De commissie hoorde op 4 februari 1998 als vertegenwoordigers van de stad Gent : de heer Frank Beke, burgemeester, de heer Sas van Rouveroi, eerste schepen en schepen van openbare werken, de heer Jan Gheldof, mobiliteitsambtenaar, de heer Erwin Stubbe, fietsambtenaar, en de heer Wim Van den Driessche, kabinetsattaché. Verder namen de heren Hugo Van Wesemael, directeur-generaal, en Antoon Eggermont, entiteitsdirecteur, namens de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn het woord. Tenslotte belichtten de heren Jean-Pierre Matthijs, afdelingshoofd van de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen, en de heer Luc De Ryck, adviseur bij de mobiliteitscel, de Gentse problematiek vanuit hun ervaring als ambtenaar bij het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De weergave volgt onder deel I van dit verslag.

De commissie hoorde op 18 februari de heer Daniël Termont, schepen van de haven en economische ontwikkeling van de stad Gent, de heer Eric Van den Eede, afdelingshoofd van de afdeling Bovenschelde van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, en de heren Pierre-Jean Baeckelandt, districtsdirecteur, en Marc Tuypens, hoofdingenieur-afdelingschef, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Deel II van dit verslag bundelt dit debat.

I. HOORZITTING VAN 4 FEBRUARI 1998

De voorzitter : Wij heten onze gesprekspartners van het stadsbestuur van Gent, van De Lijn en van het departement Leefmilieu en Infrastructuur welkom. Tot 12.30 uur geven de mensen van Gent een toelichting bij hun mobiliteitsbeleid en krijgen de commissieleden de kans informatieve vragen te stellen. Wij zouden vandaag nog niet in discussie treden, deze ronde is louter informatief.

Het woord is aan de heer Beke, burgemeester van de stad Gent.

De heer Frank Beke : Ik ga me beperken tot het kort aangeven van de aandachtspunten van ons beleid, onze eerste schepen en tegelijk schepen van openbare werken zal dit alles meer in detail toelichten. Onze bestuursploeg heeft ervoor geopteerd verkeer onder te brengen bij het departement Ruimtelijke Ordening. Vaak ressorteert het verkeersbeleid onder de bevoegdheden van de burgemeester, maar wij menen dat het steeds minder te maken heeft met politie en steeds meer met ruimtelijke ordening en planning.

Een eerste knelpunt is de bescherming van de zwakke weggebruiker en de verhoging van zijn comfort. Wij worden hiervoor al gesteund door het Vlaamse Gewest, maar dit is jammer genoeg niet toereikend. Er zijn nog knelpunten voor de fietsers op de gewestwegen, en bij de kruising van gewestwegen en stadswegen. Dit belemmert de uitbouw van fietsroutes. Voor de goede uitbouw van die routes zouden er bovendien bijkomende mogelijkheden moeten komen voor fietsers om de waterwegen te overbruggen.

Ook de stedelijke ontwikkeling is een aandachtspunt. In de buurt van het beurzencomplex Flanders Expo ligt er nog een groot terrein braak. In vogelvlucht is dit dicht bij de stad gelegen, langs de weg moet men echter een heel eind rondrijden. Het terrein is bovendien enkel voor de auto ontsloten. Bij het uittekenen van wegen moeten we echter zuinig omspringen met die grond, die ruimte biedt voor hoogtechnologische bedrijven, voor kantoorontwikkeling, en volgens de jongste inzichten ook voor woongelegenheid. Het terrein biedt één van de beste kansen voor de ontwikkeling van een nieuw stedelijk brandpunt, echter op voorwaarde dat er een goede verbinding komt met het stadscentrum en met de stationsbuurt. Het openbaar vervoer

moet een structurerende factor zijn bij de ontsluiting van dit terrein.

Een ander brandpunt is de omgeving van de Dampoort en de voorhaven met dok-Zuid en dok-Noord. Daar zijn nog mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Dampoort heeft een belangrijk treinstation, dat 3.000 reizigers per dag verwerkt. Bovendien ligt de buurt vlak bij de stadsring en bij twee belangrijke invalswegen uit de richting van Antwerpen en Dendermonde. Dampoort is ook een belangrijk knooppunt voor het regionaal en lokaal openbaar vervoer.

Wat het openbaar vervoer in het algemeen betreft, kunnen we niet zeggen dat we echt slecht bedeed zijn, maar het kan nog beter. Er mogen betere tramstellen komen, de capaciteit moet vooral in de spitsuren verhogen, wij moeten de frequentie verbeteren naar enkele stedelijke gebieden die nu slecht bediend worden, de bedieningstijden moeten vooral laat op de avond verbeteren, en de vernieuwing van het rollend materieel moet kunnen voortgezet worden.

Een laatste aandachtspunt is het parkeerbeleid. Wij hebben beslist dat er geen parkeerplaatsen mogen bijkomen in het centrum ; wij hanteren hier het stand-still-principe. De parkeerplaatsen moeten allemaal ondergronds worden, maar er mogen maar ondergrondse plaatsen bijkomen in de mate dat er bovengrondse worden opgeheven. Anderzijds moeten we de stand-still soepel hanteren aan de randen van het centrum, zodat we het autoverkeer daar kunnen opvangen en uit het centrum kunnen houden.

De voorzitter : Ik denk dat wat geldt voor Gent, ook voor Vlaanderen geldt, meer bepaald dat het belangrijk is dat de bevoegdheden voor het verkeersbeleid ondergebracht worden in het departement voor ruimtelijke ordening.

De heer Sas van Rouveroi : Ik stel even de delegatie voor : naast burgemeester Frank Beke en mijzelf bestaat deze uit Erwin Stubbe, fietsambtenaar, Jan Gheldof, mobiliteitsambtenaar en hoofd van de mobiliteitsdienst. In Gent bestaat deze dienst uit negen personeelsleden die voltijds met mobiliteit bezig zijn. Ten slotte is er nog Wim Van Den Driesche die bevoegd is voor het binnenstedelijk management.

Mobiliteit is geen activiteit op zich maar een afgeleid product van de menselijke activiteit, zoals wonen, werken, winkelen en zich ontspannen. Deze activiteiten worden fysisch gerealiseerd en zetten mensen ertoe aan om zich te verplaatsen. Het vergt

geen betoog dat Vlaanderen niet trots kan zijn op zijn tot nu toe gevoerd ruimtelijk beleid. Landschappen zijn verdord en steden uit elkaar aangelegd. Als gevolg van deze ruimtelijke spreiding is elke Vlaming steeds op weg van iets naar iets. Hopelijk wordt met het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een nieuwe weg ingeslagen. Hoewel er aan de landschappen en de steden onherstelbare schade is aangericht, is het nooit te laat om er iets aan te veranderen. In die zin kan ik het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen alleen maar toejuichen.

Grote steden worden gekenmerkt door een veelzijdigheid aan functies die niet alleen een rijkdom maar ook een bedreiging betekenen voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Door de vervlechting van diverse functies in de stad krijgt men immers een cumulatieve verplaatsingsmotieven en -problemen. Zowel in de Vlaamse als de Europese steden dient de mobiliteit gereorganiseerd te worden. Een stad die door het autoverkeer wordt verstikt, is onleefbaar, maar dat geldt evenzeer voor een onbereikbare stad.

We zijn van mening dat er een beleid nodig is dat geënt wordt op de en-en-stelling en niet op de of-of-stelling, dus niet of de fietser en het openbaar vervoer of de automobilist. Momenteel is het mobiliteitsbeleid te veel gekenmerkt door het conflictmodel. We wijzen dit af en kiezen voor het harmoniemodel waarbij we zowel voor de fietser, de wandelaar, het openbaar vervoer als de automobilist inspanningen leveren. Dit betekent echter niet dat er geen inhaalbeweging nodig is voor de fietser, de wandelaar en het openbaar vervoer tegenover de autobestuurder, maar wel dat men de burgers niet tegen elkaar moet opzetten.

Dit geldt ook voor de groepen. We kiezen niet voor de inwoners of de middenstanders. Dit hoeft niet omdat we voor beiden mobiliteitskeuzes maken. We kiezen nadrukkelijk voor bereikbaarheid en leefbaarheid en voor elke vervoersmodus.

We wensen een mobiliteit op mensenmaat. We willen weg van het verkeersknooppunt in de binnenstad. Elke stad dient immers een smeltkroes te zijn van menselijke activiteit. Ook willen we een mobiliteitsbeleid dat eenvoudig en duidelijk is. Met een samenleving die steeds complexer wordt, komt het erop aan om niet te vervallen in slogans en ons niet in een puzzel te verliezen waarvan niemand de stukjes nog kan terugvinden. We kiezen voor eenvoudige en relatief radicale oplossingen omdat beide, zoals ik straks nog zal aantonen, vaak op elkaar aansluiten.

Een vierde ankerpunt is dat het mobiliteitsbeleid allesomvattend dient te zijn en dit in een dubbele betekenis. We moeten ons niet alleen concentreren op een mobiliteitsbeleid voor de stadskern maar ook op de verkeersleefbaarheid van de woongordel rond Gent en de deelgemeenten, waar vooral na Wereldoorlog II nieuwe woonzones werden aangelegd.

Dit plan is ook allesomvattend omdat we de legislatieve omgeving willen veranderen. De verkeerswetgeving loopt, net zoals elke wetgeving, achter op de maatschappelijke ontwikkeling. Dit hebben we onder meer vastgesteld op het congres dat we met de stad Antwerpen en met andere steden hebben gehad rond het thema fietsen. Er zijn ook wijzigingen van de bouwverordeningen nodig. Vooral de aan- of afwezigheid van parkeerplaatsen is daarbij een belangrijk element. We mogen niet achter de investeerders aanhollen of ons blind staren op de mogelijke positieve gevolgen voor economie of werkgelegenheid. Door het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport (Mober) kunnen ongewilde mobiliteitseffecten van grootschalige ontwikkelingen worden vermeden. Deze doen zich voornamelijk – en terecht – voor in de stedelijke gebieden.

We willen een tweesporenbeleid uitwerken en voeren. Enerzijds is dit een beleid op de korte termijn. Voor 2000 willen we de mobiliteit fundamenteel in een andere richting sturen. We willen realiseren wat nu haalbaar is. Het haalbare mag echter het wenselijke niet in gevaar brengen. Daarom mogen we vandaag geen handelingen stellen die een hypothek leggen op wat we in 2010 misschien wel kunnen realiseren. We moeten beseffen dat het mobiliteitsprobleem één van de oorzaken is van de neerwaartse verpauperingsspiraal en de bedreiging van de leefbaarheid van de binnenstad. De wenselijke evolutie, namelijk de problemen fundamenteel oplossen, zou bij een overhaaste invoering echter leiden tot een infarct van wonen, werken, winkelen en zich ontspannen. Daarover verschillen we niet van mening met de minister. Een randstedelijke oplossing voor het woon-werkverkeer bijvoorbeeld is er nu nog niet. Men kan geen parkeren-en-rijdensysteem promoten als het aansluitende openbaar vervoer er nog niet is. Dat zal zeker tot het jaar 2005 of 2010 duren.

De stad Gent vraagt dus de ruimte om voluit te gaan in het eerste spoor. We willen het autoverkeer beheersen tegen 2000. Daarvoor is vooral de ervaringskennis van de ambtenaren belangrijk. De mobiliteitsdienst van de stad Gent beschikt over negen mensen die geschoold zijn in de mobiliteits-

problematiek. De meesten hebben een diploma over deze materie op zak. Een termijnvisie moet uiteraard ook onderbouwd worden door de academische wereld, maar die is in eerste instantie wat minder belangrijk.

Sommigen vragen of het mobiliteitsbeleid in Gent voldoende onderbouwd is. Welnu, de politieke besluitvorming van de jaren 1996 en 1997 was het gevolg van een denken over mobiliteit dat in de jaren 1986 en 1987 van start gegaan is. Het eerste mobiliteitsplan dateert van 1987. Het is al na enkele weken mislukt. Er waren immers verkiezingen in het vooruitzicht. De politieke meerderheid heeft haar nek uitgestoken en is er voor een stuk op gesneuveld. Daarna was de mobiliteit geen thema meer. Vanaf het begin van de jaren negentig heeft men stilaan de draad terug opgenomen. Vanaf 1995 was dit zeker het geval. De coalitie van SP, VLD en VU maakte er werk van. Een consortium van studie bureaus zorgde voor de wetenschappelijke onderbouw. Eind 1995 was dan het eindresultaat van deze studie bekend. Op basis daarvan en van de politieke documenten met de beleidskeuzen, kwam er een inspraakronde voor de burgers op gang. Er werden zeventien hoorzittingen georganiseerd, waarbij tweeduizend burgers waren betrokken en waarbij 278 organisaties werden uitgenodigd om kennis te nemen van de plannen en hun visie te formuleren. In december 1996 hebben we dan een politiek standpunt ingenomen. Sedert de beslissing van de gemeenteraad van 19 december 1996 is het mobiliteitsplan voor de binnenstad in uitvoering. Dit werd fysisch zichtbaar op 3 november 1997.

Het mobiliteitsbeleid in Gent houdt rekening met de volgende algemene ankerpunten. Sinds 1993 beschikt Gent over een zogenaamd ROS, dit wil zeggen : een ruimtelijk ontwikkelingsplan. Op dat vlak heeft de stad Gent dus een voorsprong. We zijn overigens van plan om het plan voor de stad Gent aan te passen aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat er inmiddels is gekomen. We houden fundamenteel rekening met het feit dat de ruimtelijke ordening de bron is van veel kwaad.

We wensen voorts rekening te houden met de hiërarchie van de wegen. Er moet een netwerk zijn voor voetgangers, voor fietsers, voor het openbaar vervoer en voor auto's. Dit moet gesynchroniseerd worden met de ruimtelijke ordening. Zo ontstaat een verkeersmodel. Hierbinnen kan een investeringsplan worden opgesteld, waarin bepaalde zaken mogelijk zijn en andere niet.

We moeten ook rekening houden met de realiteit van de vervoersmodi. Hoe gaan de Vlamingen daar nu mee om ? Het schitterende onderzoek aangaande het verplaatsingsgedrag, dat een initiatief was van de Vlaamse overheid, wijst op bepaalde pijnpunten. Drieënvijftig percent van de Vlamingen blijkt elke dag de auto te gebruiken. Slechts 310.000 Vlamingen gebruiken nooit de auto. Daarentegen zijn er 2.900.000 Vlamingen die nooit het openbaar vervoer gebruiken. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel. De oorzaken van deze situatie zijn divers. Het heeft niet enkel te maken met onwil of domheid. De NMBS en De Lijn moeten kunnen beschikken over meer middelen. Er is ook nood aan een flankerend beleid dat het openbaar vervoer begunstigt. Tegelijk moet men het bestaan van de pijnpunten erkennen. De fiets wordt gebruikt door 28 percent van de Vlamingen. De fiets doet het dus vrij goed. Gent heeft een voortrekkersrol gespeeld inzake fietsbeleid. Men kan de burgers echter niet dwingen het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken.

Winkelen is met 22 percent de belangrijkste reden waarom mensen zich verplaatsen, op de voet gevolgd door werken, goed voor 20 percent. Omdat het woon-winkelverkeer voor 60 percent met de wagen gebeurt en omdat voornamelijk in de binnenstad wordt gewinkeld, mogen we het autoverkeer niet zomaar terugschroeven. Wanneer men de verplaatsingsmotieven koppelt aan de werkelijk gebruikte vervoersmodi, blijken de binnensteden immers bijzonder kwetsbaar te zijn.

Met het mobiliteitsplan willen we de zogenaamde modal split beïnvloeden. Voor 3 november was de verhouding tussen auto, openbaar vervoer en fiets, respectievelijk : 54 percent, 18 percent en 28 percent. Sedert 3 november is de verhouding als volgt : 46 percent voor de auto, 22 percent openbaar vervoer en 32 percent voor de fiets. Als we dat naast de cijfers van andere Vlaamse steden leggen, dan hoop ik dat u ervan overtuigd bent dat we in Gent al tamelijk ver gevorderd zijn. Sedert 3 november zijn er per uur 23.000 verplaatsingen per auto, 11.000 met het openbaar vervoer en 16.000 met de fiets. Ook al is de eerste evaluatie pas gepland voor juni 1998, toch zijn er al tekenen die erop wijzen dat het mobiliteitsplan werkt. In Gent zijn er iedere dag gemiddeld 100.000 reisd Bewegingen met het openbaar vervoer. In Hasselt zijn er amper 120.000 per maand. Als we de cijfers van november en december 1997 vergelijken met die van november en december 1996, dan stellen we vast dat het aantal reisd Bewegingen in die maanden respectievelijk met 52.000 en 62.000 is gestegen. Dat is een spectaculair resultaat.

Het kan nog veel beter, mocht De Lijn meer middelen krijgen van het Vlaamse Gewest om het rollend materieel te vernieuwen. De meest rendabele tramlijn in heel Vlaanderen is tramlijn 1 tussen Evergem en het Sint-Pietersstation, met een dekking van meer dan 60 percent. Wie om 7.30 uur wil opstappen, kan in het beste geval nog net in een overvolle tram stappen. Meestal is de tram vol en rijdt tot acht uur gewoon voorbij. Is dit aantrekkelijk voor zij die hun auto nog altijd als hun vrijheid beschouwen ? De mensen van De Lijn doen hun best, maar ze beschikken over te weinig materiaal. Bovendien zijn het niet de steden die een bijkomend tramstel moeten kopen, maar wel het Vlaamse Gewest. Van steden wordt immers verwacht dat ze een flankerend beleid voeren. Wij investeren miljarden frank in een autovrije binnenstad, een stilstand inzake de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, een goede ruimtelijke ordening die versnippering tegengaat enzovoort. Wij zijn niet bij machte ook nog eens materiaal voor De Lijn te kopen. Vergeet niet dat een tramstel 60 miljoen frank kost en een kilometer tramspoor 150 miljoen frank. Het Vlaamse Gewest moet investeren in het openbaar vervoer. Wij hebben al in 1985 beslist tramlijn 1 door te trekken tot in Zwijnaarde. De laatste 800 meter worden nu pas uitbesteed, met andere woorden vijftien jaar na de beleidsbeslissing. Het is dus een illusie te denken dat we randstedelijk parkeren zomaar kunnen invoeren.

De opties genomen in de mobiliteitsconvenants zijn lovenswaardig, al brengen ze veel te weinig op. Voor Gent gaat het om 60 miljoen frank, wat dus precies genoeg is voor één tramstel. Hiermee zal men geen modusoverstap bewerkstelligen. Voorts biedt ons inziens ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen mogelijkheden. Er is echter nog een duidelijk gebrek aan samenspraak en respect voor de ondergeschikte besturen. Maar daarover zal de heer Gheldof het hebben.

De voorzitter : Ik dank schepen van Rouveroi voor zijn vurig pleidooi. Gent is een voorloper, maar gelukkig geen uitzondering. Gent strekt de andere steden en gemeenten in elk geval tot voorbeeld.

De heer Jan Gheldof : Ik denk dat ons standpunt over het convenantsbeleid gedragen wordt door nog andere steden en gemeenten. Ik baseer mijn tussenkomst op een tekst van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten (VMSG), geschreven door een stafmedewerker, de heer Bauwens.

Sedert het einde van de jaren tachtig is er steeds meer aandacht voor het mobiliteitsvraagstuk. Het

convenantsbeleid van minister Baldewijns is een eerste poging om tot een globale visie te komen, liefst gekoppeld aan de ruimtelijke ordening. Voor het eerst wordt hetzelfde ook verwacht van de gemeenten, die met een doordacht plan op de proppen moeten komen : alles dient op een rijtje gezet te worden binnen het kader dat door het convenant wordt aangereikt. Daarenboven maken de convenants de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren mogelijk, wat tot nu toe eerder problematisch was. In Gent bijvoorbeeld zijn er zowel gewestelijke, provinciale als stedelijke wegen, met telkens verschillende wegbeheerders, naast het openbaar vervoer en de waterwegen.

Het convenantsbeleid heeft een aantal gaven, wat mij er evenwel niet van weerhoudt ook even op de gebreken te wijzen.

Zo ontbreekt een referentiekader op bovengemeentelijk niveau. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is niet concreet genoeg voor een invulling door de gemeenten. De planningsverplichtingen zijn al te rigide. In het verleden was er vaak te weinig planning ; er werd een ad hoc-beleid gevoerd. Vandaag zijn er te veel plannen. Met de convenants worden enorm zware planningsverplichtingen opgelegd. We werken hard ; er worden scenario's voor de toekomst uitgetekend, er worden verkeersleefbaarheidsplannen opgesteld, er is een parkeren-en-rijdenstudie lopende enzovoort. Dit alles vraagt tijd. Te veel planning werkt echter verlamdend. Ook de toetredingscontracten zijn niet soepel genoeg. De stad, De Lijn en het Vlaamse Gewest verzuipen in de administratie. Er moet een einde komen aan de verregaande bureaucratisering en vertechnologisering. Er is te veel betutteling. Sommige gemeenten hielden zich al voor het Vlaamse Gewest en de federale overheid bezig met verkeersleefbaarheidsproblemen. Als gevolg van de strenge criteria van het convenantsbeleid moeten de gemeenten echter vaak opnieuw van nul beginnen. Er zijn bovendien problemen met de financiële regeling. Bijvoorbeeld voor de geluidsschermen waarnaar wordt verwezen in bijakte 5. Gezien de beperkte middelen van het Vlaamse Gewest zou de stad Gent moeten opdraaien voor zo'n 50 percent van de kosten van de geluidsschermen. Het gaat om honderden miljoenen frank die de stad onmogelijk kan ophoesten. Het Gentse grondgebied is immers rijkelijk voorzien van trans-europese en gewestwegen. Het Vlaamse Gewest en de federale overheid hebben destijds beslist om de wegen aan te leggen. Het is dus vanzelfsprekend dat deze overheden ook instaan voor de neveneffecten. Een concreet voorbeeld : de R4 is door het RSV opgewaardeerd tot een weg van Vlaams

niveau, als alternatief voor de AX-autoweg. Daardoor ontstaat geluidsoverlast in woongebieden. Bijkomende inspanningen van het Vlaamse Gewest voor geluidswerende maatregelen dringen zich op.

Wat zijn de uitdagingen voor de toekomst ? De convenants zijn op zich een goed instrument. Het is echter noodzakelijk dat er soepeler mee kan worden omgesprongen. Mobiliteit is maatwerk. Er is behoefte aan een hoger referentiekader, namelijk een globaal Vlaams mobiliteitsplan. De procedures moeten worden vereenvoudigd.

In 1995 werd eigenlijk al begonnen met het convenantsbeleid. De mobiliteitsscenario's belandden toen echter in de ijskast in afwachting van een provinciale regeling. De bijakten 7, 9, 10 en 13 zijn in voorbereiding. De oriënteringsnota's zullen wellicht in het voorjaar worden voorgelegd.

De voorzitter : De kritiek die door de sprekers werd geformuleerd is ook van belang voor de kleinere gemeenten. Het is van groot belang dat de convenants echt werkbaar zijn.

De heer Erwin Stubbe : De Gentse gemeenteraad keurde in 1993 het fietsbeleidsplan goed, toen nog een primeur voor Vlaanderen. Het plan diende op korte termijn oplossingen aan te reiken voor de dringende noden van fietsers in Gent. Het plan wil een duidelijke visie naar voren brengen over infrastructuur en mobiliteit. Het onderzoek "Verplaatsingsgedrag" toonde aan dat de helft van alle verplaatsingen niet verder gaat dan 5 kilometer. Er is dus een enorm potentieel voor fietsers.

Het fietsplan is geen zaak voor de stad Gent alleen. Ook andere maatschappelijke actoren moeten er een belangrijke rol in spelen : de universiteit, de hogescholen, De Lijn, de provincie en het Vlaamse Gewest. Het fietsbeleid is een onderdeel van het globale mobiliteitsbeleid. Het fietsbeleid moet afgestemd worden op andere onderdelen van het mobiliteitsbeleid. Fietsnetwerken moeten daartoe afgestemd zijn op openbaar-vervoernetwerken. De belangen van automobilisten moeten in bepaalde gevallen wijken. Een fietsbeleid moet worden gekoppeld aan een aanpak van de automobiliteit. Een integrale aanpak is aangewezen.

Fietsinfrastructuur moet gekoppeld worden aan een stallingsbeleid. Onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat de helft van de fietsen in de garage blijven als de fiets niet diefstalveilig kan worden gestald. Eén op vier slachtoffers van fietsdiefstal koopt geen nieuwe fiets.

Permanente informatie en sensibilisering zijn noodzakelijk om een gedragsverandering tot stand te brengen.

De veiligheid van de zachte weggebruiker kan het best gewaarborgd worden door een integrale aanpak van het verkeers- en vervoerssysteem. Een verkeersongeval wordt niet alleen veroorzaakt door een verkeerde handeling van een individuele actor, maar vooral door het niet functioneren van een systeem. De functie, de vormgeving en het gebruik van de infrastructuur zijn onvoldoende op elkaar afgestemd. Belangrijke fietsstromen moeten worden opgevangen door een netwerk van fietsroutes. Binnen deze netwerken is de hiërarchie van het wegennetwerk erg belangrijk. Deze hiërarchie is bepalend om de fietsers te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. Bij de planning van de fietsroutes wordt er soms vanuit gegaan dat fietsers van het hoofdwegennet moeten worden gebannen. Er mag echter niet alleen aandacht worden besteed aan alternatieve routes. De bereikbaarheid van de hoofdwegen voor fietsers is absoluut noodzakelijk gezien de winkelconcentraties, belangrijke woonfuncties enzovoort. Bovendien is het hoofdwegennet vaak de kortste route. Het is een gemakkelijkheidsoplossing om fietsers van het hoofdwegennet te verdringen. Een doorlichting van het verkeersmodel heeft bevestigd dat hoofdwegen vaak als fietsroutes worden gebruikt, ondanks de slechte fietsvoorzieningen.

Een fietsroute is een ketting van fietsvoorzieningen. Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Ondanks het feit dat 43 percent van het budget voor openbare wegen naar het fietsplan, de verkeersleefbaarheid en het autovrij maken van straten en pleinen gaat, blijven fietsroutes doodlopen op gewestwegen. De stad heeft geen inspraak op het vlak van ontbrekende infrastructuurrealisaties.

Onlangs namen we deel aan het Fietsforum. Gent en Antwerpen waren hiervan de initiatiefnemers. De steden vroegen meer werkinstrumenten voor een lokaal beleid, onder meer het versoepelen van zone-30 en het laten samengaan van fietsers en voetgangers. Ook werden een aantal fiscale maatregelen gevraagd. Er werden intussen een aantal stappen gedaan. Zo is al 6 frank per kilometer van de fietsvergoeding fiscaal vrijgesteld. De stad Gent wil elke ambtenaar die niet met de wagen komt werken, 10 frank per kilometer geven. Wij gaan ervan uit dat wie fietst of het openbaar vervoer neemt, moet worden beloond. De gemeenteraad keurde dit voorstel in december goed, maar de vraag is wat de hogere overheid gaat doen : zal het voorstel worden behouden ? De steden en

gemeenten vragen een totaalplan voor de fiets met meer werkinstrumenten voor de gemeenten.

In Gent wordt het fietsbeleid op het lokale niveau uitgevoerd via een actieplan. Prioritair is de realisatie van de fietsroutes. Op 1 mei zal een eerste fietsroute worden ingehuldigd. Dit vormt de rugengraat van een groter netwerk. Niet alleen wordt er, met beperkte middelen, in de realisaties geïnvesteerd, maar ook in mensen en knowhow.

Op het gewestelijk vlak konden we met de afdeling Bovenschelde van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap eveneens een actieplan opstellen. Dit is belangrijk, aangezien de Leie en de Schelde voor barrières in het fietsnetwerk zorgen.

We willen ook met de administratie Wegen en Verkeer een actieplan opstellen zodat ook het hoofdwegennet voor fietsers toegankelijk wordt. We vragen aan het Vlaamse Gewest om een fietsambtenaar aan te stellen. Die kan dan als aanspreekpunt fungeren. We hopen op die manier iets te doen aan de onveiligheid van zachte weggebruikers op het hoofdwegennet.

De voorzitter : In Gent is er nog ruimte voor fietsers, wanneer alle politieke niveaus doen wat ze moeten doen.

De heer Wim Van den Driessche : Het denken over parkeren is de laatste jaren grondig veranderd. Tot de jaren '90 was alles gericht op het voorzien in ruime parkeermogelijkheden. In de jaren '50 werden de straten en pleinen massaal ingepalmd door de auto. Het bestaande parkeeraanbod groeide door de aanleg van nieuwe parkeergarages, maar deze evolutie ging grotendeels aan Gent voorbij. Na de bouw van de parkeerplaats onder de Vrijdagmarkt in 1982, de eerste publieke ondergrondse parkeerplaats in Gent, duurde het 12 jaar vooraleer de parkeerplaats in het Zuidkwartier openging. Maar in de tweede helft van de jaren '90 was een verdere verruiming van het parkeeraanbod niet meer aan de orde. Het denken met betrekking tot duurzame mobiliteit was inmiddels immers grondig gewijzigd. In ruil voor de ondergrondse parkeerplaatsen schrapte men bovengrondse parkeerplaatsen. Op die manier is er dus niet echt een verruiming van het aantal parkeerplaatsen gekomen. Door de toenemende druk van het autoverkeer verminderde de leefbaarheid. Een koerswijziging drong zich op.

Sinds de jaren '90 is er een stand-still. Een parkeerbeleid is een wezenlijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid, dat op zijn beurt past in

een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Het principe van de stand-still is opgenomen in bijakte 9 van het mobiliteitsconvenant. Dit zegt dat er binnen de P-route een stand-still is op het private en het publieke domein. Tussen de P-route en de stadsring is er enkel op het publieke domein een stand-still. In Gent werd de stand-still niet ter discussie gesteld, maar wel het feit dat de invoering er kwam op een moment dat er nauwelijks sprake was van een flankerend beleid : beter en meer openbaar vervoer, een moratorium op baanwinkels en het tegengaan van de uitholling van de steden. Wij menen dat een stand-still er pas kan komen wanneer dit flankerend beleid effect heeft.

Er is niet alleen het stedelijk beleid. Op het Vlaamse niveau wordt een algemene planningsverordening voorbereid. Die voorziet in maximumnormen in gebieden die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Deze maximumnormen slaan op openbare en publieke parkeerinfrastructuur. De definitie van deze gebieden is als volgt : 400 meter van een station waar op een gewone werkdag meer dan 34 reizigerstreinen stoppen, 250 meter van een halteplaats voor openbaar vervoer waar ten minste 3 verschillende lijnen een halte hebben. Deze definitie omvat bijna heel het Gentse stedelijke gebied. Dat betekent dat deze maximumnormen bij vrijwel alle nieuw op te richten gebouwen of bij verbouwingen gelden. Dit is ook zo in alle andere stedelijke gebieden in Vlaanderen.

Wij hebben vragen bij een dergelijke aanpak. De complexiteit van een levende stad is moeilijk vast te leggen in een algemeen reglement. Zo is er een verschil tussen recreatief winkelen in de binnenstad en doelgericht winkelen dat vooral langsheen invalswegen plaatsvindt. We weten dat 41 percent van de bezoekers aan de Gentse binnenstad met de auto komt, dus 59 percent gebruikt andere vervoermiddelen. Maar bij het doelgericht winkelen is het aandeel autogebruikers bijna 100 percent. Dat komt deels omdat het openbaar vervoer op de invalswegen gering is, deels omdat het bij doelgericht winkelen vaak om producten met een grote omvang gaat, bijvoorbeeld meubelen. Ook het winkeltype speelt een rol. Zaken met een grote voorraadrotatie en kleine marges zullen meer parkeerplaatsen nodig hebben dan zaken met een lage rotatie. Het is dus uiterst moeilijk om een maximumnorm naar voor te schuiven die de hele detailhandelssector omvat. Wij pleiten daarom voor een gebiedsgerichte aanpak.

Er is dus voorzichtigheid nodig bij het afbakenen van de gebieden waar de parkeernormen toepasbaar zijn en bij het vastleggen van die normen zelf.

Maatwerk is de boodschap. Steden en gemeenten zijn het best geplaatst om de beleidsopties van het Vlaams niveau op het terrein in te vullen. Mits enige bijsturingen zijn wij het eens met deze beleidsnormen.

De voorzitter : Onze gasten hebben voor ons een uitgebreid informatiepakket meegebracht¹. De heer Van Rouveroy zal de samenstelling ervan belichten.

De heer Sas van Rouveroy : Het pakket bevat een veertig minuten durende video-opname over het mobiliteitsplan, met inbegrip van een hoorzitting in het kader van de voorbereiding van het plan. Voorts vindt men de volgende documenten terug : het mobiliteitsplan Gent-binnenstad ; een exemplaar van de mobiliteitsgids ; een vouwfolder over het mobiliteitsplan ; een folder over het parkeergeleidingssysteem, waarvan terloops kan gezegd worden dat het – naar Belgische normen – trendsetend is ; het fietsbeleidsplan ; de folder “Fietsen in Gent” ; het actieprogramma “Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent” ; een exemplaar van de informatiegids die door de stad werd uitgegeven met het oog op de volksraadpleging van december 1997 ; het strategisch-commercieel plan voor Gent, dat kadert binnen het Mercuriusproject van de Vlaamse overheid, dat aan de positie van de binnensteden nieuwe impulsen wil geven.

Ten slotte zit er ook een exemplaar bij van de detailhandelsatlas, die een domein behandelt dat erg belangrijk is voor de levensvatbaarheid van de stad. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat de Gentse detailhandel meer banen creëert dan de bekendere textiel- en metaalsector samen. Het gaat om niet minder dan 23.000 arbeidsplaatsen, wat 15 percent is van de totale werkgelegenheid in Gent. Drieënveertig percent hiervan wordt in de Kuip gerealiseerd. Wij willen uitdrukkelijk de aandacht van de minister en zijn kabinet hierop vestigen. Een en ander dwingt ons tot de uitbouw van een evenwichtig model inzake mobiliteit.

De voorzitter : De leden kunnen nu informatieve vragen stellen aan onze sprekers.

¹ Dit informatiepakket ligt ter inzage in het commissiesecretariaat.

De heer Patrick Lachaert : De heer van Rouveroij heeft het kort gehad over de intrekking van de omzendbrief over de verplichting parkeergarages aan te leggen. Dit schept een leegte voor het beleid. Wat is uw visie over de aanpak van dit probleem ?

Wat is de praktische betekenis van het mobiliteitsconvenant voor uw stad, buiten de informatieve papierberg die het heeft opgeleverd ?

Mijn ervaring is dat er nog problemen zijn met de parkeergeleiding omdat de mensen onwennig zijn om de garages binnen te rijden. Ik heb de indruk dat er hier een gebrek is aan informatie en begeleiding. Is het niet nodig de inspanningen op te voeren om de mensen vertrouwd te maken met het systeem ?

De heer Paul Dumez : U hebt in Gent een ruime mobiliteitscel, met negen mensen. Wat is hun taakverdeling ?

De heer Ward Beysen : Ik bewonder de manier waarop dit mobiliteitsplan in Gent tot stand is gekomen, hoewel ik niet helemaal overtuigd ben van de haalbaarheid van het harmoniemodel.

Hoe staat het met de stadsvlucht ? Hebt u daar cijfers over en is er een onderscheid te maken tussen de binnenstad en de deelgemeenten ?

Hoe is de instroom geëvolueerd sinds de invoering van het plan ? Zijn er verschuivingen te merken ? Zijn er ook verschuivingen in het koopgedrag ?

Het is me niet helemaal duidelijk hoe het mobiliteitseffectenrapport functioneert. In het hypothetische geval dat een dienstverlenend bedrijf zich in het centrum wil vestigen, wat de creatie van werkgelegenheid impliceert, welke normen hanteert u dan bij het opstellen van het Mober ? Bestaat niet het risico dat door te strenge normen de ontwikkeling van banen wordt afgeremd ?

De heer Carl Decaluwé : Wat is de kostprijs geweest van de communicatie met de bevolking ?

Er wordt nergens onderscheid gemaakt tussen mensen die wonen in de stad, mensen die er enkel komen werken, en anderen die er komen winkelen of zich ontspannen. Zijn er specifieke maatregelen genomen voor deze aparte groepen ? Zijn die genomen in relatie met de demografie – jonge mensen zijn bijvoorbeeld gemakkelijker geneigd het openbaar vervoer te gebruiken ? Is er wat dat betreft differentiatie ?

Hebt u een idee van de globale prijs van de investeringen die door de verschillende overheden gedaan zijn in het kader van het mobiliteitsplan ?

Er rijzen nogal wat problemen met de bijakten bij de mobiliteitsconvenanten en met de bijbehorende bureaucratie. Met het moederconvenant zijn er meestal weinig problemen, maar de bijakten geven vaak aanleiding tot discussie. Is daar een lijn in te trekken ? Is er discussie over alle bijakten of gaat het om een bepaalde soort, bijvoorbeeld over de bijakten die betrekking hebben op De Lijn ?

Het mobiliteitsplan is ingevoerd op 3 november 1997. Rond die tijd is ook het Structuurplan Vlaanderen goedgekeurd. Wat is de relatie tussen beide plannen ? Is er overleg gepleegd bij de ontwikkeling ervan ? Is er eventueel bijsturing nodig ?

De heer Sas van Rouveroij : Wat de eerste vraag van de heer Lachaert betreft, met betrekking tot de inplanting van parkeergarages, zitten we inderdaad in een vacuüm op beleidsvlak. Er zou dan ook een decretale regeling of een circulaire moeten komen. Ik geef de voorkeur aan het eerste omdat een circulaire voor heel wat steden en gemeenten juridisch niet afdwingbaar is. Er dient een maatschappelijk debat op gang te komen, eventueel op het niveau van het Vlaams Parlement, over een reglement in verband met het al dan niet inplanten van parkeergarages, want dit heeft ongetwijfeld een immense impact.

We zijn bereid om als stadsbestuur een stand-still te accepteren in de Kuip van Gent, momenteel een voetgangersgebied van 35 ha, de 30 kilometer-zone waar alleen plaatselijk verkeer is toegelaten en de P-route, en dit zowel op publiek als op privaat domein. Dat geeft echter aanleiding tot verschillende spanningsvelden. Zo heeft er zich onlangs een investeerder aangemeld voor een braakliggend perceel in de binnenstad. Hij was bereid er een zinvolle bestemming aan te geven op voorwaarde dat hij onder het perceel 70 parkeerplaatsen kon realiseren. Wat moeten we daarmee aanvangen ? We kunnen deze parkeerplaatsen niet compenseren op een openbaar terrein.

Een tweede voorbeeld : we zouden graag een nieuw justitiepaleis hebben in Gent. We hebben hieromtrent al concrete afspraken gemaakt met minister van Justitie De Clerck. We hebben hem daarbij gevoelig kunnen maken voor het belang van de inschakeling van grootschalige projecten in de woongordel. Door een investering van ongeveer 2 miljard frank in de 19de-eeuwse binnenstad kunnen we immers de stigmatisering van armoede en

ouderdom doen verminderen. Het spanningsveld betreft hier opnieuw de parkeerplaatsen. De Vlaamse administratie ziet de 400 parkeerplaatsen niet zitten, terwijl wij er niet mee akkoord gaan dat magistraten, advocaten en rechtszoekenden in de Rabotwijk gaan parkeren, waar de bewoners al moeite hebben om hun wagen te parkeren.

Ik wil er dan ook op wijzen dat het voeren van een parkeerbeleid zeer kwetsbaar is. De administratie kan zich wel met de grote lijnen bezighouden, maar het is belangrijk dat men de concrete afbakening aan de lokale ambtenaren overlaat. In de steden zijn er heel wat bekwame ambtenaren aanwezig die de details van een ruim georiënteerd plan kunnen invullen.

Op de tweede vraag van de heer Lachaert of deze studies zinvol zijn, antwoord ik bevestigend. Trial and error kan misschien wel een goede tactiek zijn in de liefde maar niet inzake mobiliteit. Steden hebben een hart dat pompt. De wegen zijn de aders en de auto's het bloed dat door de aders stroomt. Wanneer men zonder enige onderbouwing een ader doorknipt, dan krijgt men een infarct. Hiermee wil ik aantonen dat wetenschappelijke onderbouwing belangrijk is. Tussen de wetenschappers en de politici kan een goede synergie ontstaan waardoor men de risicofactoren van een project tot een minimum kan beperken.

Ik geef toe dat het parkeergeleidingssysteem nog wat moet wennen. Ondanks het feit dat we met de hulp van professionele bureaus hard gewerkt hebben aan de communicatie, blijkt dat heel wat mensen er nog niet over gelezen hebben. We leven in een beeldcultuur en dienen de boodschap te brengen via de regionale televisie. Het probleem is echter dat deze te weinig beschikbaar is voor de politiek.

Verder zullen de mensen hun angst voor het ondergronds parkeren moeten overwinnen. Bovengrondse parkeerplaatsen banaliseren immers de ruimte en hinderen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Bovendien zijn ze een minachting voor de monumentale omgeving. In de binnenstad dienen de auto's bovengronds te verdwijnen en plaats te maken voor de architectuur van het openbaar domein. Ondertussen is zelfs de harde kern van middenstanders ervan overtuigd dat doorgaande auto's zonder stilstand alleen maar vervuilers zijn en dat tot stilstand gebrachte auto's potentiële klanten zijn. Het doen stilstaan van auto's is dan ook zeer belangrijk. Daarvoor dient het parkeergeleidingssysteem.

De overstap van de auto naar de fiets of te voet is inderdaad vaak een mentaal probleem. Uit onderzoek is gebleken dat 50 percent van de verplaatsingen korter is dan 5 kilometer. Dit is het segment waarop we ons moeten oriënteren. Deze verplaatsingen zijn in de binnenstad te voet of met de fiets gemakkelijk te overbruggen. We mogen mensen hiertoe echter niet verplichten want sommigen kunnen dit om diverse redenen niet doen. Het komt erop aan mensen te laten nadenken over hun verplaatsingswijze en hen te doen inzien dat het uiteindelijk meevalt om zich met de fiets of te voet te verplaatsen. Als we daar in slagen, zullen de files in omvang afnemen.

De heer Jan Gheldof : Belangrijker dan de mobiliteitsdienst is het Overlegcomité Verkeer en Ruimtelijke Ordening dat om de twee weken een halve dag samenkomt om de knelpunten inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening te bestuderen. Daarbij gaan de politie, de wegedienst, stedenbouw en de mobiliteitsdienst, steeds in het bijzijn van de politiek verantwoordelijken, rond de tafel zitten met externen, zoals de parkeerbedrijven en De Lijn.

De mobiliteitsdienst telt op dit ogenblik acht medewerkers. Een negende zal binnenkort aangevraagd worden. Het hoofd van de dienst wordt begeleid door twee universitaire. Er is een fietsambtenaar die zich uitsluitend bezighoudt met de fietsproblematiek en met het leefbaar houden van de verkeersinfrastructuur. Iemand werkt uitsluitend rond preventie en de stallingsbehoefte van fietsers. Een ander personeelslid staat permanent in voor promotie en communicatie. Verder is er nog een tekenaar voor de opbouw van het verkeersmodel en zijn er twee medewerkers voor het secretariaatswerk.

De heer Sas van Rouvoij : Sinds 1976 hebben ongeveer dertigduizend mensen onze stad verlaten. Nu komt langzamerhand het dal in zicht. In de jaren zeventig was er een stadsvlucht vanuit de binnenstad naar de randgemeenten. Nu is er een terugkeer naar de binnenstad en zijn het de deelgemeenten die inwoners verliezen. De binnenstad wint dus bewoners. Momenteel telt de Kuip van Gent tienduizend inwoners. Een belangrijke reden om de stad te ontvluchten is niet alleen het ontbreken van groen, maar ook van garageplaatsen. Deze stadsvlucht leidt tot een sociale desintegratie van de binnenstad. De sociale typologie verschaalt. In de stad blijven vooral die mensen die minder behoefte hebben aan een auto, namelijk de ouderen en de starters, maar niet de gezinnen met kinderen. Om hen binnen de stad te houden moeten verschillende maatregelen genomen worden. Eén

daarvan is te voorzien in parkeerplaatsen. Dat was onder meer de betekenis van de Belfortparking.

Over de evolutie van de instroom in de stad beschik ik nog niet over cijfers. Ik weet wel dat de parkings sedert 3 november 1997 zeer goed draaien. De Sint-Michielsparking was tot die datum slechts twee keer volzet geweest. Sedertdien is dat twee of drie keer per week het geval. De omzet van de parkings is met dertig of veertig percent gestegen. Men kan daarop antwoorden dat dit logisch is omdat het bovengronds parkeren zou verdwenen zijn. Dat komt echter niet overeen met de realiteit. Er wordt wel iets minder geparkeerd aan de automaten. Het aantal auto's dat in de stad tot stilstand kwam, is echter niet verminderd. Daarom vermoeden we dat er niet veel omzetsdaling kan geweest zijn in de detailhandel, in tegenstelling tot wat door sommigen gevreesd werd.

Het Mober is een instrument dat opgelegd wordt aan de projectontwikkelaars. Het effect van grootschalige projecten op de mobiliteit moet worden gemeten. Zal dit geen grendel vormen op elke economische ontwikkeling? Dat gevaar bestaat. Bij een goed gebruik zal dit echter voor gevolg hebben dat men keuzes zal maken met de ogen open. De voorhaven is een grootschalig project in de stad. Vroeger zou een dergelijk project zijn ingeplant zonder mobiliteitseffectenstudie. Nu kan dat niet meer. Uit de studie is gebleken dat er een enorm aanzuigend effect zal zijn voor het autoverkeer. Dit moeten we afwegen tegen de tewerkstelling en de opwaardering van de wijk. We hebben besloten dat we doorgaan met dit project, ook al weten we nu welk effect het zal hebben op het autoverkeer. We hebben er de voorwaarde aan verbonden dat er eerst een brug moet worden gelegd over het Handelsdok. We dringen al jaren aan op de realisatie van dit project. Nu heeft de minister dit principieel toegezegd. Het ontwerp kan echter pas van start gaan wanneer de aanbestedingsprocedure voor de Handelsdokbrug loopt. Door het Mober hebben we dus het probleem onderkend en een debacle vermeden.

De heer Decaluwé vroeg naar de kostprijs van de communicatie. Ik heb de juiste cijfers niet in gedachten, maar ik vermoed dat gaat om een bedrag tussen de tien en de vijftien miljoen frank.

Er zijn inderdaad specifieke maatregelen nodig voor wonen, werken en winkelen. Een speciale maatregel voor wonen is het bewonersparkeren. Het is onze bedoeling in de binnenstad het betalend parkeren algemeen te maken. Dat is nodig om de parkeerdruk te doen afnemen en om een grotere rotatie op gang te brengen. Dit moet gecompens

seerd worden door het bewonersparkeren, dat mogelijk werd gemaakt door het ministerieel besluit van 1991. Dat doen we ook. Als we in een straat het betalend parkeren invoeren, dan kunnen de bewoners voor tweeduizend frank een kaart kopen waarmee ze een jaar lang onbeperkt kunnen parkeren. Ze kunnen ook aan de automaat betalen. Dan kost het hen vijf frank per uur, met een maximum van dertig frank per dag. Sommigen hebben immers een garage en parkeren zelden in de straat.

Ik heb hierbij echter enkele bedenkingen. Het ministerieel besluit van 1991 is zeer streng. Men moet in de stad gedomicilieerd zijn. Nochtans hebben ook studenten vaak een auto. Zij zijn dus het slachtoffer van deze situatie. Dit moeten we echter relativeren. Studenten moeten ertoe gestimuleerd worden hun auto thuis te laten en de fiets te gebruiken. Ook de winkeliers die niet boven hun winkel wonen, zijn het slachtoffer van deze situatie. Zij moeten hun auto parkeren in de parkeergarages en dit kost 4000 frank per maand.

Een bewonerskaart wordt ook niet afgeleverd voor de tweede wagen in een gezin. Gezinnen met een garage komen evenmin voor een kaart in aanmerking. We moeten hierover kunnen praten.

Als we ook een bewonerskaart geven aan mensen die in de binnenstad werken, dan is er geen rotatie meer mogelijk. Voor hen is parkeren in de stadsrand aangewezen, als de werkgever geen garage wil betalen.

De investeringskosten voor het mobiliteitsplan Gent worden gedragen door meerdere partners. De Kouterparking kost 250 miljoen frank, maar dat bedrag wordt volledig gefinancierd door de privé-sector. Wij hebben alleen de ondergrond voor 50 jaar in concessie gegeven. De Belfortparking zou normalerwijze betaald worden door het stedelijk parkeerbedrijf, dat een aantal parkings exploiteert. Het stedelijk parkeerbedrijf is een actor op de vrije markt en ik kan u verzekeren dat we het spel eerlijk spelen. Ik ben ervan overtuigd dat de overheid het parkeerbeleid blijvend moet sturen en enkel de exploitatie van de parkeerplaatsen uit handen kan geven.

Ik schat dat de kostprijs voor de heraanleg van straten en pleinen ongeveer 600 miljoen frank bedraagt. Het algemeen krediet voor 1998 bedraagt 1,067 miljard frank. Daarvan wordt 60 miljoen frank gebruikt voor de fietsinfrastructuur, 110 miljoen frank voor de aanleg van plateaus en 292 miljoen frank voor het autovrij maken van pleinen en straten. Door de nauwe vervlechting

van de straten met het openbaar vervoer moeten we telkens voor een aparte bedding voor het openbaar vervoer zorgen. Het bedrag voor het autovrij maken van pleinen en straten is de voorbije jaren steeds gestegen. Dit alles wordt gefinancierd op basis van de lopende middelen van de stad Gent, zonder bijzondere bijdrage van de Vlaamse Gemeenschap.

De wegenhiërarchie van het Gentse mobiliteitsplan sluit perfect aan op het RSV, met uitzondering van de R4 en de Pégoudlaan bij Flanders Expo. Hier kan een probleem rijzen : één van de laatste terreinen in Gent die nog voor tewerkstelling kan zorgen, dreigt gebruikt te worden voor de aanleg van een verkeerswisselaar. Dit is onaanvaardbaar en de stad Gent zal zich hiertegen verzetten. We hebben een Nederlands studie bureau gevraagd om naar een compacte oplossing te zoeken.

De voorzitter : Ik dank burgemeester Beke, eerste schepen van Rouveroy en de rest van de delegatie voor de duidelijke uiteenzetting. Ik hoop dat we de toestand ter plekke kunnen bekijken.

De heer Frank Beke : Eigenlijk moet ik deze commissie danken voor de uitnodiging. Ik ben blij dat u de situatie ter plekke wil komen bekijken.

De voorzitter : Ik heet de vertegenwoordigers van De Lijn, de heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal, en de heer Antoon Eggermont, entiteits-directeur, hartelijk welkom.

De heer Hugo Van Wesemael : Ik ben blij met de uitnodiging voor deze hoorzitting².

Ik vat mijn uiteenzetting aan met enkele kerngegevens over de situatie van het openbaar vervoer in Oost-Vlaanderen. Oost-Vlaanderen bestrijkt een bedieningsgebied van ongeveer 300.000 hectare. Er zijn ongeveer 1,4 miljoen inwoners. De Lijn onderscheidt vier regio's : Gent, het Waasland, Aalst en de Vlaamse Ardennen. Het voertuigenpark bestaat uit 59 trams : 54 PCC's en 5 Duwags. Daarnaast zijn er 20 trolleys, die dateren uit de tijd van de energieschaarste en 281 bussen. Er zijn ook twee belbussen en niet minder dan 212 privé bussen. Binnenkort komen er meer belbussen. Er werken 986 personeelsleden. In 1996 vervoerden we 49,2 miljoen reizigers. De vervoersontvangsten bedroegen

928,8 miljoen frank. In totaal werd 24,4 miljoen kilometer afgelegd. Het openbaar vervoer legt in totaal ongeveer 13 miljoen kilometer af. In de Gentse regio zijn er ongeveer 100.000 reizigers per dag. Op het grondgebied van Gent zelf zijn er 928 haltes.

De heer Antoon Eggermont : Er zijn vier tramlijnen in Gent. Lijn 1 zorgt voor een noord-zuid-verbinding. Ze start in Evergem en gaat over het centrum en de Korenmarkt naar het Sint-Pietersstation. Dit station is een belangrijk knooppunt. Daarnaast is er lijn 21 die start in Melle-Leeuw. Over het centrum gaat het langs de Kouter en de Martelaarslaan naar de Albertlaan en het Sint-Pietersstation. Lijn 22 gaat van Gentbrugge naar het centrum. Vanaf daar wordt het traject van lijn 21 gevolgd. Tram 40, ten slotte, rijdt van Ledeberg over het centrum, naar Muide en langs de Zandvest naar het Sint-Pietersstation. De Trolleylijn vormt een oost-west-as van Gentbrugge langs de Dendermondsesteenweg, de Dampoort, Sint-Jacobs, de Korenmarkt en Sint-Michiels naar Mariakerke.

De heer Hugo Van Wesemael : Hoe zit het met onze realisaties in Gent gedurende de laatste jaren ? Dankzij de bijkomende kredieten van de minister voor investeringen en mobiliteitsconvenants kan de tramexploitatie worden gestimuleerd. Dankzij het convenantsbeleid kunnen we de ontwikkeling van het openbaar vervoer versnellen.

Tramlijn 21 werd verlengd naar Melle-Leeuw. De exploitatie van die lijn begint volgend jaar. De tramlijn naar Zwijnaarde wordt verlengd. Aan het Sint-Pietersstation wordt de tramkoker heropend en wordt het stationsplein heringericht. Er komt ook een nieuw busstation. In Gent-Zuid is er het Jupiterproject, dat kan rekenen op steun van de Europese Unie. Het gaat om een vrije tram- en busbedding, een nieuw busstation, de installatie van een Global Position System en een passagiers-informatiesysteem waardoor op elk moment de positie van een tram kan worden achterhaald, het park & ride- ticket en de heraanleg van de Vlaanderenstraat. Uit kwaliteitsonderzoek is gebleken dat we relatief het laagst scoren voor ticketing en informatie. Hieraan wordt gewerkt. Het voertuigenpark wordt vernieuwd. Er komen lagevloerbussen en gelede lagevloerbussen die ook toegankelijk zijn voor andersvaliden. De EU werkt aan een verordening waarbij trams en bussen voor allen toegankelijk zullen moeten worden. Bij de trams vindt er een midlife-revisie plaats van de PCC's ; ze dateren van de jaren '70 en een revisie dringt zich bij-

² De vertegenwoordigers van De Lijn deelden aan de commissieleden een 'Promotiedossier openbaar vervoer : optimalisatie van het openbaar vervoer te Gent' uit ; een exemplaar ligt ter inzage in het commissiesecretariaat. Een uittreksel is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

gevolg op. De Duwag-trams worden in dienst gesteld. Er komen nieuwe gelede lagevloertrams.

De evolutie gaat snel. We doen meer en meer aan klantenbinding en zorgen voor speciale vervoersmomenten. Voor het eerst is het marktaandeel gestegen. Ook het aantal schoolabonnementen nam toe. Daarnaast is er het evenementenvervoer. Wanneer er transport nodig is, denkt de Vlaamse bevolking steeds meer aan De Lijn. Dit is niet alleen zo bij evenementen, maar ook bij feesten zoals oudejaar. Tijdens de oudejaarsnacht van eind '96 telden we 38.000 passagiers, eind '97 waren het er 63.000. We stellen vast dat Vlamingen meer en meer een beroep doen op De Lijn. In de toekomst zal het openbaar vervoer in stijgende lijn blijven evolueren. Het algemeen beleid en het convenantsbeleid bezorgden ons meer middelen. Die zetten we in. De resultaten zijn er.

De heer Antoon Eggermont : Deze ochtend werd door de vertegenwoordigers van de stad over het mobiliteitsplan gesproken. Wij hebben heel nauw met de stad samengewerkt. We gingen na welke knelpunten er door de invoering van het mobiliteitsplan zouden ontstaan. Het autoluw maken van de binnenstad zorgt voor eigen beddingen en een betere doorstroming. Maar buiten het autoluw gebied ontstonden knelpunten. Die werden ook deze ochtend vermeld. De knelpunten zorgden voor problemen voor het autoverkeer en voor het openbaar vervoer. Samen met de stad hebben we de situatie geëvalueerd. De bijsturing kwam er vrij snel.

Na de invoering van het mobiliteitsplan op 3 november kwam er dus snel een evaluatie, maar ook op voorhand hadden we de situatie grondig bestudeerd. Vooral voor het tramnet, maar ook voor een aantal buslijnen, is de doorstroming beter geworden. Hoewel het naar onze mening nog te vroeg is om cijfers te geven, zijn er nu toch 2 tot 2,5 percent meer reizigers. Met dergelijke cijfers moeten we echter voorzichtig zijn. Wanneer we dezelfde maanden over verscheidende jaren bekijken, zien we ook fluctuaties, zonder dat er een campagne op touw werd gezet. We hebben dus een langere periode nodig om significante cijfers te kunnen geven.

Het mobiliteitsconvenant werd met de partners uitvoerig besproken. Het moederconvenant en de bijaktes 7 en 9 over de opwaardering van het openbaar vervoer en de communicatie over het openbaar vervoer, zijn goedgekeurd in de auditcommissie en de gemeenteraad. Ze leggen nu een administratieve weg af.

Op 24 mei aanstaande start het mobiliteitsconvenant. De datum houdt verband met de dienstregeling van de NMBS die eveneens op 24 mei wijzigt. Dit heeft invloed op De Lijn. Denk maar aan het voor- en natransport. In Oost-Vlaanderen zijn er veel NMBS-stations. De Lijn moet met de NMBS rekening houden.

Het convenant zorgt er voor dat een aantal nieuwe woonkernen beter met het openbaar vervoer bereikbaar zullen zijn. Er komt een betere integratie van het stads- en streeknet. De frequentie zal toenemen, maar dat kan per lijn variëren. Er komt een optimale verbinding tussen de rand en de stad. Het school- en werkverkeer wordt verbeterd. Er komen vlottere overstapmogelijkheden. Het centrum zal beter te bereiken zijn. We gaan inspelen op evoluerende ruimtelijke ontwikkelingen. Er komt meer communicatie en informatie. Er komen aansluitingen op de NMBS. In het centrum komen er meer eigen beddingen.

Daarnaast zijn er nog andere projecten : schoollijnen, cadeaubussen, nieuwe studies over woonwinkerverkeer, een autoluwe schoolweek en park & ride-systemen.

De heer Hugo Van Wesemael : Ik wil nog even ingaan op de evolutie van het tramnet. Op de lijn Wondelgem-Evergem-centrum komt een nieuwe stelplaats. Aangezien het tramnet wordt uitgebreid en de frequentie verhoogt, is er nood aan meer capaciteit.

Lijn 1, de hoofdlijn in Gent, wordt uitgebreid van het Sint-Pietersstation tot Flanders Expo. Dit is niet vanzelfsprekend omwille van het kanaal en de R4. Maar de hele site zal worden bediend. De voorstudies zijn inmiddels afgerond. Dit project zal prioriteit krijgen.

Er komt een verbinding met het zuiden van de stad via het station en de Kortrijksesteenweg. Op lange termijn komt er een verbinding aan de oostkant van de stad naar Lochristi.

Ik wil nog enkele opmerkingen maken. We hebben de toelating gekregen voor een eerste concept van 45 nieuwe trams. Er zijn al twee loten besteld, voor de derde gaan we bij de overheid aankloppen.

De PCC's kan men niet koppelen. In theorie zijn er 100 plaatsen, in de praktijk zijn het er 75. De nieuwe trams hebben in principe 260 plaatsen. Die extra capaciteit is nodig, want soms moeten we tijdens de spits mensen aan de halte laten staan. Dat is niet meer van deze tijd.

Wij verwachten de eerste levering op het einde van dit jaar of begin volgend jaar. Om het plan waarover een consensus bestaat in de Raad van Bestuur te realiseren, moet er meer stallingsruimte komen, en meer trams. De huidige PCC's wordt aangevuld en vervangen door nieuwe, vijftledige stellen. Uiteindelijk hebben we 31 bijkomende trams nodig. Het is van groot belang te investeren in trams en in stalruimte.

De voorzitter : Er zijn dus grote plannen voor Gent. Zijn er commissieleden die vragen willen stellen ?

De heer Jan Penris : Het is misschien een voorbarige conclusie, maar ik heb de indruk dat Gent, in tegenstelling tot Antwerpen, geen grote infrastructurale eisen stelt maar streeft naar de verbetering van het bestaande. Daarbij hoort dan ook de doortrekking van lijn 1.

Het is mode om het te hebben over gratis openbaar vervoer. Is De Lijn hierover al benaderd door de stad Gent ? Zou De Lijn eventueel bereid zijn dit aan te bieden in Gent ?

De nieuwe vijftledige trams zijn niet dezelfde als de Antwerpse. Is het de bedoeling ook daar deze vijftledige trams op de sporen te zetten ?

De heer Patrick Lachaert : U spreekt over de bouw van een tramstelplaats, hoe ver staat u daarmee ?

Wat zijn de verwachtingen van De Lijn ten aanzien van het Vlaamse Gewest, de provincie en de stad in verband met de organisatie van openbaar-vervoer-vriendelijke wegeninfrastructuur ?

Wat is het tijdschema voor de werken voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen ? Zijn er hiervoor ook nog andere initiatieven ?

De heer Paul Van Grembergen : Hoe staat het met de dromen of plannen voor een kanaaltram van Evergem naar Zelzate ?

De heer Hugo Van Wesemael : Wij volgen met grote aandacht het initiatief van Hasselt voor het verstrekken van gratis openbaar vervoer. Het zal van de evolutie van dit initiatief afhangen of wij dit ook op andere plaatsen promoten. Er is al een evaluatie uitgevoerd door een studiebureau, en wij bekijken dit allemaal zeer kritisch, want het is enorm belangrijk voor de toekomst. De raad van bestuur verzamelt cijfers over de situatie in heel Vlaanderen.

Ik wil echter waarschuwen voor een wildgroei aan plannen om het openbaar vervoer gratis te maken, en voor het scheppen van te hoge verwachtingen die niet gerealiseerd kunnen worden. Het openbaar vervoer gratis maken staat niet op zich, er zijn een hele reeks begeleidende maatregelen nodig. In Hasselt heeft men veel belang gehecht aan deze begeleidende maatregelen – het openbaar vervoer bereikte voorheen maar 61.000 reizigers per maand, wat erg weinig was. De frequentie en de dienstverlening zijn er erg verbeterd en tegelijk is het veel moeilijker geworden met de wagen het centrum te bereiken.

Wij houden als basisoptie in het achterhoofd dat wij niet meteen een alternatief willen bieden voor verplaatsingen die nu met de fiets of te voet worden gedaan, maar dat wij vooral het autogebruik willen verminderen.

Wij zijn er dus nog lang niet aan toe om in Gent alles gratis te maken, maar wij volgen wel met grote interesse het project in Hasselt.

Er bestaat wel een soort van gratis openbaar vervoer van de terreinen van Flanders Expo naar het centrum tijdens de winkelweekends in december, maar dan wordt De Lijn eigenlijk betaald door de stad.

Wat de trams betreft, hopen we de nieuwe stellen eind 1998 in dienst te kunnen nemen. De leveringstermijnen bedragen 18 maanden tot 2 jaar. Ik wil dan ook proberen de volgende bestellingen vooruit te schuiven om alle nieuwe trams sneller te kunnen inzetten.

Over de nieuwe stelplaats hebben wij eind deze week een gesprek met het stadsbestuur. We hopen hierover snel uitsluitsel te krijgen ; het wordt dringend, want de stelplaats in Gentbrugge kan maar een klein aantal bijkomende trams meer opvangen. Meer openbaar vervoer impliceert nu eenmaal de inzet van meer materieel.

Voor wat onze verwachtingen ten aanzien van de verschillende overheden betreft, in het kader van de mobiliteitsconvenants, zijn wij in heel Vlaanderen rond de tafel gaan zitten met de overheden en onderschrijven wij contracten met duidelijke afspraken die moeten uitgevoerd worden. In Gent zullen er enkele onteigeningen nodig zijn, maar dat zal niet van die aard zijn om het tracé te veranderen. De verlenging van lijn 1 zou in het tweede trimester van 1999 in dienst moeten komen, hopelijk rijden er dan ook nieuwe stellen op.

Er komt geen kanaaltram tussen Evergem en Zelzate. De enige haalbaarheidsstudie die momenteel uitgevoerd wordt, gaat over de uitbating van een vleugelboot op het kanaal van Willebroek naar het centrum van Brussel. Het klinkt misschien futuristisch, maar buitenlandse voorbeelden tonen aan dat het kan. Het probleem hiervan is dat het verplicht tot twee overstappen, van het voortransport naar de boot en van de boot naar het natransport. Mensen stappen absoluut niet graag over, dat zien wij bijvoorbeeld in het vervoer van het Waasland naar Antwerpen, waar mensen liever op de tragere bus blijven zitten dan vanaf Linkeroever over te stappen op de veel snellere tramverbinding. Het voor- en natransport bij zo'n kanaalboot moet dus erg intensief zijn. Een kanaaltram van Evergem naar Zelzate is momenteel niet aan de orde.

De heer Paul Van Grembergen : Ik dacht niet aan een boot, maar aan de uitbreiding van lijn 1. Er zijn langs het kanaal grote werken gepland, en zo'n uitbreiding zou lijn 1 enorm versterken. Ik zou dan ook willen vragen deze idee toch aandacht te geven.

De heer Antoon Eggermont : De idee van een kanaaltram als verlenging van lijn 1 is ons niet onbekend. Wij moeten echter kijken naar het geheel van infrastructuurwerken aan de haven. Er wordt nu onder meer een havendok bijgebouwd. De eerste implicatie daarvan is dat de buslijn Gent-Zelzate anders moet rijden, omdat de bus niet meer langs de linkeroever van het kanaal kan.

Onze eerste prioriteit is ervoor te zorgen dat we naar aanleiding van de werken ten gevolge van de bouw van het nieuwe kanaaldok, de buslijn zo goed mogelijk omleiden. Een tweede zaak is dat we in het kader van het convenant proberen om een geografisch gebied zo goed mogelijk te bedienen en de buslijn als zodanig te waarderen. Dat zijn onze prioriteiten.

De heer Johan Malcorps : De stad Gent heeft bezwaar ingediend tegen de aanleg van een nieuwe tramstelplaats. Zijn er alternatieve sites bespreekbaar ?

De heer Antoon Eggermont : De stad heeft inderdaad bezwaar ingediend tegen de inplanting van een mogelijke stelplaats van De Lijn in het Gentse. We hebben echter een overeenkomst gesloten en de stad heeft aan enkele ambtenaren de opdracht gegeven te zoeken naar alternatieve sites. We vinden de zogenaamde site in Wondelgem aan de R4 goed maar we zijn bereid om samen met Gent naar alternatieven te zoeken. We dringen evenwel aan

op snelheid. Donderdag is er een vergadering met de betrokken ambtenaren en vrijdag is er een globaal overleg met de verschillende bevoegde personen.

De heer Jan Penris : Gaat men nog verder investeren in de infrastructuur van de trolleybussen ?

De heer Hugo Van Wesemael : Daar denken we niet meer aan. We hebben onze handen vol met de bussen en de trams. De uitstoot van de autobussen beantwoordt aan de Euro 3-norm. Voorlopig is er qua energiegebruik geen derde systeem nodig. Een eerste doelstelling is dan ook de uitbreiding van het tramnet en een tweede, de verjonging van het busnet.

De heer Paul Dumez : Gent heeft het voordeel dat er in de bewoonde zone een waterweg stroomt. Zijn er plannen in de richting van een waterwegensysteem en heeft dit een reële kans ?

De heer Hugo Van Wesemael : Men heeft al heel wat studies gemaakt over een dergelijk systeem. Men is er trouwens nog steeds mee bezig. We willen echter dat er in een bepaald net geen aparte stukken zijn die op zichzelf staan en geven de voorkeur aan verknoppingen. Internationaal is de evolutie voor sites zoals Gent dat de uitbreiding van het tramnet het gangbare systeem is. We hebben dan ook het systeem van de waterwegen verlaten omdat men steeds met verschillende systemen dient te werken die niet bij elkaar passen. Bovendien is zo'n systeem niet goedkoop. Volgens berekeningen zou het voor Gent alleen 3 miljard frank kosten.

De heer Paul Dumez : Nochtans is Gent de enige stad die zoiets heeft. Water is ideaal voor directe stedelijke verbindingen. Kan men bijvoorbeeld niet denken aan boten die om de zoveel minuten aanleggen ?

De heer Hugo Van Wesemael : Men heeft daarvoor geen capaciteit als het openbaar vervoer.

De heer Johan Malcorps : U houdt een warm pleidooi voor de capaciteitsuitbreiding van het tramnet. Naar het voorbeeld van Nederland zou men toch de capaciteit van de trolleybussen kunnen uitbreiden.

De heer Hugo Van Wesemael : Elke dag rijden er tussen de 11 en 13 trolleybussen. We hebben er tussen de 5 en 7 te veel. Enkele daarvan hebben we uitgeleend aan onze Nederlandse collega, in afwachting van zijn bestelling van tien trolleybus-

sen. Momenteel heeft men de eerste bussen geleverd en is de trolleybus uit Groningen terug. We zouden inderdaad kunnen nagaan hoe we deze capaciteit ten volle kunnen gebruiken.

De voorzitter : We verwelkomen thans enerzijds de delegatie van de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, de heren Matthijs, afdelingshoofd, en Petit, ingenieur, en anderzijds de heer De Ryck van de mobiliteitscel van hetzelfde departement.

De heer Jean-Pierre Matthijs : De administratie Wegen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft ook provinciale afdelingen. De afdeling Oost-Vlaanderen telt thans driehonderd personeelsleden.

Oost-Vlaanderen telt vele kilometers autosnelweg. Er zijn veel secundaire wegen, maar niet zo veel primaire. Oost-Vlaanderen heeft trouwens het grootste aantal kilometers wegen van alle provincies. De Gentse regio is zeer belangrijk voor Oost-Vlaanderen en vergt een speciale aandacht.

In de eerste plaats moeten we ons houden aan het RSV. Daarnaast is ook het beleid inzake mobiliteit richtinggevend en de uitvoering ervan met de gewestplanwijzigingen en het provinciale ROM-project. Onder voorzitterschap van de gouverneur wordt hierin de Gentse kanaalzone multidisciplinair onderzocht, samen met alle partners. Dit zijn de steden en gemeenten, de administratie van het gewest, de GOM's en het havenbedrijf. De Gentse kanaalzone wordt onderzocht op het vlak van ruimtelijke ordening, van verkeer en mobiliteit, van de watergebonden effecten, van milieu en van wooncomfort. Ten noorden van de kanaalzone, op Nederlands grondgebied, gebeurt hetzelfde. Er is overleg tussen de Belgische en de Nederlandse stuurgroepen.

In het RSV werden vier categorieën wegen bepaald. Belangrijk voor ons is dat deze categorieën werden vastgelegd en dat dit gebeurd is op basis van functies die men aan de wegen wil toekennen. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de realisatie. Er werd ook een lijst opgesteld van de wegen met de categorieën waarin ze thuishoren. De expresweg Antwerpen-Zee kust werd opgewaardeerd tot hoofdweg. Tot het primair net van eerste categorie behoren de R4-west, die de linkerzijde van het kanaal verbindt met de E40, en de N60 ten zuiden van Gent in de richting van Ronse ; voorts ook de zogenaamde Tractaatweg, ten noorden van de Kennedylaan. In categorie 2

vinden we onder meer de Kennedylaan zelf. De functie is in de eerste plaats een verzamelfunctie en pas in de tweede een doorvoerfunctie. Bij de wegen van categorie 1 is dit precies omgekeerd.

We vragen ook aandacht voor de aansluiting naar Zeeuws-Vlaanderen vanuit de Gentse kanaalzone. Er is al heel wat gezegd over de Westerschelde-oeververbinding. Nu heeft de Nederlandse regering beslist de Westerscheldetunnel te realiseren. Deze zal twee keer twee rijstroken tellen. Nochtans zal hij aansluiten op wegen met slechts twee keer een rijstrook. Officieel zal er een aansluiting zijn langs de Tractaatweg, ten oosten van het kanaal. Er is dus geen verbinding aan de linkerzijde van het kanaal, noch in Vlaanderen, noch in Nederland. Dit heeft te maken met de ecologische bezwaren tegen extra wegen in het Krekengebied. We zijn ons ervan bewust dat men in Nederland geen dertig miljard frank zal uitgeven aan een tunnel, zonder daar verdere plannen mee te hebben. Voor de N61, waar deze tunnel in het zuiden op aansluit, wil men nu al onderzoeken wat de milieu-effecten zouden zijn wanneer men die op tweemaal twee rijstroken brengt. De Westerscheldetunnel zou in 2002 klaar zijn. Wanneer Nederland in een later stadium beslist om de verbinding via de Westerscheldetunnel op te waarderen naar Europees niveau, kunnen ook aanpassingen op Vlaams grondgebied zich opdringen. De Nederlanders moeten daartoe echter het initiatief nemen, zij moeten zeggen welke problemen ze hebben en niet omgekeerd. Een mogelijke evolutie zou kunnen zijn dat de N61 zou zorgen voor de verbinding via Oostburg en Sluis naar Zeebrugge en Calais. In de richting van Hulst verwachten ze heil van de MER-studie. We zijn in onderhandeling met Nederland, het zogenaamde ROM-project. Wij willen nu verschillende scenario's bestuderen zonder de discussie op Europees niveau tillen. Alhoewel de Nederlanders lieten weten dat ze niet op scenario's zitten te wachten, zijn ze toch bereid een en ander samen te bestuderen, in het Interreg-programma in het kader van het ROM-project.

Ik wil ook iets vertellen over het mobiliteitsbeleid zoals het opgevat wordt door de administratie. De politiek van de administratie met het convenantsbeleid, kan nog moeilijk gevoerd worden vanuit Brussel. Daarom werd er in elke provincie een mobiliteitscel opgericht. In Antwerpen bestaat er al jaren een multimodaal model. Dat was niet het geval in de andere provinciale afdelingen. Voor Oost-Vlaanderen hebben wij nu zo'n model. Een programma voor de scenario's werd geschreven onder leiding van de mobiliteitscel en van een extern bureau. De mogelijke interpretaties moeten

nu onderzocht worden. De heer De Ryck zal daar nader op ingaan.

Inzake het convenantsbeleid zijn we in gesprek met Zelzate. De gemeente Evergem en de stad Gent hebben het beleid reeds onderschreven. Voor de stad Gent gaat men, gelet op de omvang, akkoord om het probleem per deelgebied aan te pakken, te beginnen met de binnenstad. Daar komen de gebieden bij die bij de fusie van de stad opgenomen werden. De stad Gent heeft initiatieven genomen om een beter zicht te krijgen op de mobiliteit in die zones. We hebben erop aangedrongen ook het havengebied in het convenant op te nemen omdat dit voor ons een heel delicate zone is.

Voor wat het mobiliteitsplan in de binnenstad betreft, zien wij slechts één probleem : de zogenaamde bestemmingsring R40 rond de binnenstad. Het Vlaamse Gewest heeft immers geen wegen meer in het centrum van de stad. Terwijl wij de R4 zien als ring op gewestelijk niveau, waarop vrachtvervoer en zwaar vervoer doorstroomt, reserveren wij de R40, binnen het kader van het Gentse mobiliteitsplan, voor diegenen die er werkelijk moeten zijn. Dat heeft een aantal consequenties, met name de bestaande knelpunten op de kleine ring, die we preventief proberen op te lossen.

Aan de Dampoort wordt een voorlopige rotonde aangelegd om het verkeer vlot te krijgen. Er wordt overleg gepleegd tussen het stadsbestuur, De Lijn en de NMBS over hoe alles in elkaar gepast zal worden. Op vraag van minister Baldewijns zullen we in plaats van een haalbaarheidsstudie een ambitieuzere projectstudie uitvoeren. Wij willen dat in ditzelfde kader de bestemmingsring ten noorden van de Dampoort wordt gesloten door de bouw van de Handelsdokbrug. Wij zijn hier volop mee bezig en eerstdaags zal de betreffende studie worden aanbesteed. De bestemmingsring R40 zal gereserveerd worden voor het woon-werkverkeer, en dus niet voor het zware verkeer met de haven en de Kennedylaan. Ook al is de NMBS geen Vlaamse bevoegdheid, toch speelt ze in dit alles een belangrijke rol. Er wordt ondanks deze situatie toch vlot samengewerkt. De studie én de financiering worden gezamenlijk uitgevoerd.

Er zou een verbinding moeten komen tussen Flanders Expo en het Sint-Pietersstation. Ik begrijp dat het stadsbestuur meer bedrijven wenst in dit gebied, maar de Pégoudlaan is een weg van eerste categorie en dat houdt een aantal consequenties in. Wat mij meteen opvalt is dat de Ringvaartbrug al aanbesteed is, en geen directe verbinding heeft met

het Sint-Pietersstation. Ik ben er niet zeker van dat dit de beste oplossing zal zijn. Ik vraag me zelfs af of we niet beter voor parkeerruimte kunnen zorgen in de buurt van het station. Parkeren-en-rijden kan bijvoorbeeld in de Fabiolalaan. Dan blijft er meer ruimte aan Flanders Expo voor de uitbouw van de bedrijvigheid. De studie in opdracht van het stadsbestuur zal veel duidelijk maken.

Wij zullen de N49 Antwerpen-Zeebrugge uitbouwen tot een autosnelweg om de Vlaamse havens met elkaar te verbinden. Het MER tussen Zelzate en Antwerpen is al klaar. Over de verbinding Zelzate-Zeebrugge wordt een MER-studie uitgevoerd. We zijn begonnen met de uitbouw van de R4-west, die nog mogelijkheden biedt.

Hoewel we voor de R4 in eerste instantie opteren voor gelijkvloerse kruisingen, zullen wij in de toekomst ertoe verplicht worden versneld bepaalde kunstwerken uit te voeren. Dit zou door de evolutie van het verkeer op langere termijn wel eens nodig kunnen blijken. Zo wordt er al langer gepleit voor een vaste verbinding tussen de twee kanaaloevers : de Rodenhuizetunnel. Als men de R4 om één of andere reden moet sluiten, zal de Meulestedeburg aan de oostkant een obstakel zijn. Bovendien is een tunnel nodig voor het grote en zware verkeer. De kostprijs voor de Rodenhuizetunnel wordt op 4 miljard frank geschat, en daar knelt wellicht het schoentje. Ik hoop dat de administratie Waterwegen en Zeewezen financieel bijspringt. Uiteindelijk verzorgen zij nu twee veerdiensten die aan vernieuwing toe zijn.

Voor wat het zuiden van Gent betreft, met name de heraanleg van de Kortrijksesteenweg en de verbinding met Oudenaarde, moet nog overleg worden gepleegd. Wij zullen hierover van gedachten wisselen met de stad in het kader van het mobiliteitsplan, waarmee deze zaken erg verweven zijn.

De Lijn wil aan de Kortrijksesteenweg een tramlijn aanleggen en heeft daar veel ruimte voor nodig. Een en ander is al opgenomen in het driejarenplan en zal nader onderzocht worden.

De ombouw van de N49 en van de R4 is erg duur. In 1998 en 1999 zijn telkens 700 miljoen frank nodig. In 2000 is 350 miljoen frank noodzakelijk. Daarna moet er nog 1,7 miljard frank worden geïnvesteerd. Een en ander weegt zwaar op de kredieten. In totaal kregen we 1,5 miljard frank voor Oost-Vlaanderen. De helft ervan gaat naar de ombouw van beide wegen, terwijl er ook elders grote noden zijn. In het zuiden van de provincie valt er ook nog veel te doen. Er moeten dus bijko-

mende kredieten komen, ofwel een alternatieve financiering. Dit is geenszins een pleidooi pro domo. De Gentse regio bekleedt nu eenmaal een aparte plaats en dit vraagt bijzondere kredieten. We hopen nog een graantje te kunnen meepikken van de kredieten voor de toegang tot de havens, zeker voor wat betreft de ombouw van de N49.

De heer Luc De Ryck : Ik wil het verhaal van de mobiliteit in het Gentse en Oost-Vlaanderen in een ruimer kader plaatsen. Ik zal uitweiden over de mobiliteitsindicatoren die de evolutie weergeven van de mobiliteit in Oost-Vlaanderen.

De Vlaamse overheidsadministratie heeft de laatste jaren gewerkt aan de uitbouw van modellen voor de analyse van de verkeersproblematiek, voor het ontwikkelen van prognoses enzovoort. De laatste jaren hebben er belangrijke evoluties plaatsgevonden op het vlak van beleidsvoorbereiding en -evaluatie. Daarbij werken we onder meer samen met de Vlaamse Milieumaatschappij voor prognoses in verband met de emissie van het autoverkeer en de milieu-impact van nieuwe tracés.

Het model voor Oost-Vlaanderen is een broertje van het Antwerpse model. Het is een onderdeel van een grote familie van verkeersmodellen die worden ontwikkeld voor heel Vlaanderen. Behalve voor Oost-Vlaanderen, bestaat er ook al voor Vlaams-Brabant en voor Antwerpen een werkbaar model. Naast de vijf provinciale zijn er twee globale modellen voor heel Vlaanderen, één voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer. Het verkeersmodel laat toe om gegevens op een meer gestructureerde wijze te benaderen. Huidige en toekomstige evoluties kunnen erdoor worden ingeschat. Voorgestelde oplossingen kunnen worden geëvalueerd en vergeleken. Het Vlaamse Gewest heeft een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van modellen, in samenwerking met partners zoals De Lijn en de spoorwegen. Het model moet uitgroeien tot een model dat kan dienen voor overleg over mobiliteit in het algemeen. Het model beschrijft het verkeer in het gemiddelde avondspitsuur. In de toekomst zal het worden uitgebreid tot de ochtendspits.

Tussen 1994 en 2010 zal het aantal verplaatsingen volgens het model stijgen met 9 percent. Het model onderschat daarbij wellicht het werkelijke aantal verplaatsingen, omdat geen rekening wordt gehouden met de extra mobiliteitsgeneratie binnen gezinnen ; per gezin worden er meer ritten gemaakt. Ondanks de toename met 9 percent daalt het aandeel van het openbaar vervoer bij de verplaatsingen met 16 percent. Voor het fietsverkeer

wordt enkel rekening gehouden met afstanden van 4 kilometer en meer. Voor een studie van het fietsverkeer is het model dus niet echt bruikbaar ; daarvoor is een meer lokale aanpak aangewezen. Het marktaandeel van het openbaar vervoer zal tussen 1994 en 2010 zakken van 20 tot 15 percent. Het autoverkeer zal toenemen van 69 tot 75 percent. Er is wel een significant verschil tussen Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Het aantal verplaatsingen in Vlaams-Brabant zal toenemen met 15 percent. Het autoverkeer zal stijgen met 18 percent, maar het aandeel van het openbaar vervoer zal eveneens stijgen met 11 percent. Dit heeft te maken met de specifieke functie van Brussel als bestemming voor het woon-werkverkeer. Bovendien staan de spoorwegen erg sterk met verbindingen van en naar Brussel. Als gevolg van de toename van het autogebruik zal de congestie rond Brussel dus nog groter worden.

Bij de evolutie van het aantal reizigerskilometers valt op dat het aantal kilometer sterker stijgt dan het aantal verplaatsingen. Dit betekent dat de gemiddelde verplaatsingsafstand langer wordt, wat o.a. verklaard wordt door de toename van de suburbanisatie. Deze evolutie zet zich door. Het autogebruik zal stijgen tot 77 percent, het openbaar vervoer daalt van 32 percent naar 23 percent.

De verkeersdruk kan o.a. worden weergegeven door de I/C-waarde, d.i. de verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de capaciteit (C). Bij een verhouding van 0.8 (80 % van de capaciteit benut) of hoger treden regelmatig vertragingen op. Bij het minste incident ontstaat vervolgens oponthoud door files. In Oost-Vlaanderen zijn er vooral problemen met de E40 en de E17. In Gent valt de situatie al bij al nog mee. Er zijn geen structurele problemen, maar er zijn wel kleinere en occasionele verkeersopstoppen. In 2010 zien we dat de huidige trend zich doorzet. De files vanuit en naar Brussel en Antwerpen zullen frequenter en langer worden. De ring rond Gent wordt een rode zone. In 2010 zien we in Gent analoge problemen als in Antwerpen en Brussel. Dit zal trouwens het geval zijn voor de hele Vlaamse Ruit, dus ook in Leuven zullen er problemen zijn.

Een andere manier om de verkeersdruk weer te geven is de daling van de gemiddelde snelheid, of de vertraging. De vertraging wordt gemeten bij de laatste toewijzing en ten opzichte van de ontwerp-snelheid van een bepaalde categorie van weg. Waar er op dit ogenblik rond Gent geen sprake is van een noemenswaardige daling van de snelheid, zullen er in 2010 structurele files zijn, net als in Antwerpen en Brussel. Tegelijk daalt het marktaandeel

van het openbaar vervoer van een derde naar een vierde.

Bij de trendberekening voor 2010 hielden we rekening met de maatregelen die binnenkort worden uitgevoerd, evenals met andere maatregelen die wellicht in het verlengde van de huidige zullen genomen worden. Inzake volkomen nieuwe maatregelen blijft het onvermijdelijk koffiedik kijken.

Om inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen wordt o.a. gewerkt met scenario's : dit zijn samenhangende pakketten van maatregelen. Bij de alternatieve scenario's zien we vier groepen maatregelen. Men kan het aanbod van het openbaar vervoer verbeteren en de infrastructuur van het wegverkeer aanpakken. Men kan iets doen aan het ruimtelijke patroon van wonen en werken. In een eerste scenario gaan we hierbij uit van een toenemende suburbanisatie, in een tweede scenario vertrekken we van het RSV dat een groei van de kerngebieden als doel heeft. Men kan voorts financiële maatregelen nemen, zoals de brandstofprijs verhogen of rekeningrijden stimuleren. Ten slotte kan men regelgevend optreden, bijvoorbeeld door parkeerbeperkingen in te voeren.

Denkoefeningen zouden moeten leiden tot mobiliteitsplannen. Eerst zal men met Antwerpen moeten beginnen. Maar wanneer we de cijfers van vandaag bekijken, zien we dat men niet te lang moet wachten om Gent eveneens aan te pakken.

De momenteel behandelde scenario's vertrekken van extreme gevallen en zijn testcases. Scenario één vertrekt van het principe dat de vraag naar auto's zal toenemen. De vraag naar infrastructuur zal dus stijgen en wordt door de overheid gevolgd. Er wordt wel rekening gehouden met een verhoging van de parkeerkosten omdat die evolutie in alle Vlaamse steden nu al zichtbaar is.

In dit scenario zullen er op alle wegen capaciteitsproblemen zijn, ondanks lokale aanpassingen van de infrastructuur. Nochtans blijft het aantal verplaatsingen gelijk, evenals de modal split over de verschillende vervoerwijzen. De oorzaak van de congestie is te vinden in de langere autoverplaatsingen. Buiten Gent zal het autoverkeer namelijk relatief goedkoper worden. Er wordt hierbij zowel met de financiële kost als met de tijd rekening gehouden. Een snellere verplaatsing maakt het transport goedkoper. Het openbaar vervoer wint misschien iets, maar op lange afstanden is er verlies. Op korte afstanden zal de fiets aan belang winnen. Bij de vergelijking van het aantal reizigerskilometers zien we een verdere stijging van het aan-

deel van de auto van 77 percent naar 81 percent. Het openbaar vervoer zakt onder de drempel van 20 percent.

De evolutie tot 2010 laat dus een veralgemening van het congestieprobleem zien. Het openbaar vervoer verliest : het marktaandeel gaat achteruit en ook in absolute cijfers is er verlies. De infrastructuur vormt slechts één element van de mogelijke oplossingen. Er zijn weliswaar strategische projecten nodig, bijvoorbeeld met betrekking tot de havens, evenals projecten die gericht zijn op acute knelpunten, maar anderzijds is er een grote nood aan andersoortige maatregelen.

De voorzitter : Wij hebben door de uiteenzettingen van deze laatste sprekers een goed beeld gekregen van de te verwachten evolutie, en zij hebben ons weer met onze beide voeten op de grond gebracht. Wij hebben nu de zekerheid dat Antwerpen niet uniek is en dat er ook op andere plaatsen problemen te verwachten zijn.

Hebben de commissieleden vragen voor deze sprekers ?

De heer Jan Penris : Vooral de laatste uiteenzettingen hebben de vinger op de wonde gelegd. In noordelijke richting zijn er blijkbaar geen acute capaciteitsproblemen, of toch alvast niet voor het personenverkeer. Wellicht levert het goederenverkeer een ander plaatje op.

U hebt 3 projecten in het noorden voorgesteld. De ombouw van de N49 tot autosnelweg is voor uw administratie blijkbaar niet prioritair ; verder zijn er de projecten voor de optimalisering van de R4-west en voor de bouw van de Rodenhuizetunnel. In Antwerpen werd er een prioriteitenlijst opgesteld aan de hand van de kosten van verschillende projecten. In Gent zou de bouw van de Rodenhuizetunnel 4 miljard frank kosten en de projecten aan de N49 en de R4 samen 3,5 miljard. Is daarmee rekening gehouden bij het vastleggen van de prioriteiten en is bij de kostprijsberekening van de aanpassing van de R4 rekening gehouden met de aan te leggen kunstwerken ?

De heer Robert Voorhamme : Bij het uittekenen van het multimodaal model bent u vertrokken van de cijfers voor 1994, die u hebt doorgetrokken tot 2010. Hebt u intussen al getoetst wat het waarheidsgehalte is van de voorspellingen en of er geen wijzigingen aan het model noodzakelijk zijn ? Het model is immers weinig flexibel.

Wat de prioriteit van projecten en de evolutie van het mobiliteitsplan betreft, zijn er ook in Gent problemen van ruimtelijke ordening voor de inplanting van bedrijven. Over dit aspect is hier nauwelijks iets gezegd, nochtans is het van groot belang voor de ontwikkeling van de Gentse regio. De mate waarin bedrijven kunnen ingeplant worden, is sterk afhankelijk van de aanpak van het mobiliteitsprobleem. In het algemeen wordt bij het behandelen van de mobiliteitsproblematiek weinig gedacht aan een realistisch beleid inzake de bestemming van terreinen.

De heer Patrick Lachaert : De verkeersafwikkeling naar Vlaanderen zal er niet op verbeteren wanneer de vaste oeververbinding klaar is. Wij zullen na de afwerking hiervan vrijwel zeker een toename krijgen van het verkeer dat vanuit Rotterdam via de vaste oeververbinding en via Gent richting Rijsel rijdt. Ik heb uw directeur-generaal op de radio horen vertellen dat hij de Nederlanders desnoods gaat tegenhouden met prikkeldraad. Ik hoop dat deze uitspraak past in zijn onderhandelingsstrategie en dat het een manier is om van de Nederlanders investeringen los te peuten. Zo niet eindigt de vaste oeververbinding op een eiland. Ik wil u vragen de verkeersafwikkeling ervan in Vlaanderen te onderzoeken. Wij hebben in de Gentse regio al lasten genoeg, die niet altijd gecompenseerd worden door lusten.

Ik heb begrepen dat er met betrekking tot de afwikkeling van de R4 een investeringsprogramma voor 2002 moet worden opgezet ; klopt dat ? Het is alvast zo dat de Nederlanders de afwikkeling van de verkeersstroom vanaf de oeververbinding organiseren over twee keer twee rijstroken. Bij de realisatie van de Axelse vlakte speelt hetzelfde fenomeen : ook hier zal Vlaanderen geconfronteerd worden met de verkeersafwikkeling. Ik dring erop aan dat hieraan aandacht wordt besteed in de onderhandelingen met Nederland.

Voor de ontsluiting van de haven na de realisatie van het Kluizendok is er sprake van de doortrekking van spoorlijn 55 op niveau 1. Wat is uw mening hierover ?

Qua prioriteiten in de Gentse regio is er de afwerking van het sluitstuk Merelbeke-Zwijnaarde. Dit wordt wel telkens opgenomen in de reservebegroting, maar wanneer zal dit gerealiseerd worden ? Hetzelfde geldt voor de aanleg van de Rodenhuisetunnel.

Er is gesproken van alternatieve financiering, onder meer door het heffen van tol in de Rodenhuisetunnel. Is dit juist ?

Tenslotte hoop ik dat uw administratie een initiatief neemt om te verhelpen aan de verwarrende bewegwijzering in de Gentse regio. Die belemmert immers de vlotte afwikkeling van het verkeer. Uw administratie blijkt bijvoorbeeld niet in staat de parking aan het Arsenaal, met de goede mogelijkheden om over te stappen op het openbaar vervoer, aan te duiden vanop de autoweg. De parking wordt op die manier niet op de best mogelijke manier benut.

Wat is uw standpunt over de vraag om de Pégoudlaan op niveau 1 te brengen ?

De heer Johan Malcorps : Wij hebben gezien dat het trendvolgende scenario geen oplossing biedt. Is er al gewerkt aan een trendbrekend scenario ? Welke uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd ? Op welke termijn denkt men met het bestuderen van deze verschillende scenario's klaar te zijn ?

De heer Luc De Ryck : Ons model omvat wel degelijk het goederenverkeer over de weg, maar het gaat slechts om een voorlopige schatting, gebaseerd op het aantal arbeidsplaatsen in elke zone. Deze schatting klopt voor de doorsneezones maar niet voor de grote polen. We werken aan een specifiek goederenverkeersmodel, waarin het verkeer naar de havens zal gedetailleerd worden. Het klopt dat de Gentse kanaalzone wordt onderschat en dat er bijkomende tellingen dienen te gebeuren. Momenteel is het gebrek aan goede cijfers in deze sterk evoluerende sector een groot probleem. Er zijn momenteel inderdaad geen capaciteitsproblemen naar het noorden.

Het waarheidsgehalte van het model wordt dit jaar onderzocht. We hebben nog niet nagegaan wat er tussen 1994 en 1998 reëel is gebeurd. Wanneer uit tussentijdse tellingen blijkt dat er te veel wordt afgeweken van de realiteit, wordt het model bijgestuurd. We mogen echter niet te veel illusies koesteren. Een model klopt nooit voor 100 percent. Het is niet eenvoudig om het aan te passen maar we proberen het wel flexibeler te maken.

De opmerking van de heer Voorhamme met betrekking tot het probleem van de ruimtelijke ordening is terecht. In het volgende scenario wordt sterk gekeken naar andere vormen van inplantingen van zowel inwoners als bedrijven. Maar om het ruimtelijk patroon echt te zien veranderen, gaan er generaties overheen : 30, 50 zelfs 100 jaar.

De heer Robert Voorhamme : Dat geldt voor de woonspreiding. Maar het al dan niet aantrekken van grote bedrijven heeft wel schokeffecten. In Gent en Antwerpen is er een grote concentratie van bedrijven. Daar dient men toch ernstig rekening mee te houden ? Het aantal verplaatsingen wordt immers beïnvloed door de inplanting van de bedrijven.

De heer Luc De Ryck : Dat klopt. De grote industrie heeft zeker op lokaal vlak ernstige gevolgen, bijvoorbeeld wat het aantal arbeidsplaatsen betreft. Maar dat betekent niet dat men tegen 2010 een fundamenteel ander patroon (met significante invloed op de mobiliteit in het geheel, en niet enkel lokaal) dient te verwachten.

De voorzitter : Heeft men zicht op het goederenvervoer tussen de havens onderling over de weg ?

De heer Luc De Ryck : Ja, deze gegevens zijn al vervat in het goederenverkeersmodel. Er zijn zeker alternatieven mogelijk. Het is merkwaardig dat er de laatste jaren heel wat nieuwe initiatieven zijn bijgekomen. Ik denk bijvoorbeeld aan de containershuttles op korte afstand per trein. Ook in de binnenvaart stelt men dezelfde soort evoluties vast. Dit zijn zaken die spontaan op gang komen. Het is belangrijk dat de overheid op deze evolutie inspeelt.

We zullen het trendbreukscenario nog doorrekenen, om tot meer realistische scenario's te komen. De beleidsoefening dient te worden uitgewerkt met alle partners. Momenteel gaan we na hoe we deze op een meer gestructureerde manier rond de tafel kunnen krijgen.

De heer Jean-Pierre Matthijs : De uitbouw van de N49 is noodzakelijk aangezien deze altijd al onveilig is geweest. In het Waasland zijn er geen alternatieven geboden. De R4 is belangrijk voor de lokale activiteiten van de havenbedrijven en de gemeente Evergem. Het is noodzakelijk om daaraan op korte termijn iets aan te doen.

We houden een pleidooi om een aantal werken sneller te realiseren, met name de tunnel in het noorden van Zelzate om de oost-westas sneller te verbinden. De andere complexen kunnen nog even wachten. Het kostenplaatje is van de grootte-orde die werd vermeld. Voor de werken aan de N49 hebben we ook rekening gehouden met het deel tussen Zelzate en Maldegem.

Wat de aansluiting naar Zeeuws-Vlaanderen betreft, hebben we ons aangesloten bij de beslis-

sing van het Vlaams Parlement. We hebben nagegaan wat de uitbreiding naar Zeeuws-Vlaanderen is en we zien geen te grote anomalieën. Er is wel een duidelijk verschil tussen de visie in Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Nederland. Dit is onze onderhandelingspositie en we hebben daarover momenteel niet meer te vertellen. We zijn wel in gesprek met de provincie, het havenbedrijf van Gent en de omringende gemeenten zoals Zelzate. We kunnen niet beletten dat de Kennedylaan als havenweg wordt gebruikt. Maar we dringen er bij het havenbedrijf op aan daarnaast een aantal andere initiatieven te nemen.

We zijn in onderhandeling met de stad, het havenbedrijf en de NMBS over wat we kunnen doen in de Axelse vlakte. Dit moet opgenomen worden in de gewestplanwijziging. Door de uitbouw van het Kluizendok kan het huidige tracé van lijn 55 niet behouden blijven. De haven dringt aan op een snelle realisatie van dit tracé. Dit komt in Wondelgem langs de R4 en blijft die volgen tot het Kluizendok. Wij hebben onze ontsluiting moeten aanpassen om de NMBS de gelegenheid te geven langs de R4 een lijn aan te leggen.

We hebben erop aangedrongen om van het stuk van de R4 van Merelbeke tot Zwijnaarde primair net 2 te maken. Het BPA van Merelbeke is al gewijzigd. De stad Gent wil er een kantorencomplex uitbouwen. Er zijn plannen om in een eerste fase de zone tot Zwijnaarde te verbeteren. Zo zou men de toestand van het wegenknooppunt rond de autosnelweg kunnen verbeteren.

De heer Patrick Lachaert : Er is niet alleen een BPA. De gronden zijn aangekocht door een projectontwikkelaar. Weldra zullen er tweeduizend mensen werken op dit complex, op twintig meter van de R4. Daarom pleiten we ervoor het stuk tot Zwijnaarde zo vlug mogelijk te realiseren. Dan blijft er nog een laatste stuk over. Daarvoor moeten er twee kunstwerken worden gerealiseerd.

De heer Jean-Pierre Matthijs : We hebben deze ontwikkelingen opgenomen in ons meerjarenprogramma. We hebben de uitvoering ervan echter verschoven tot na 2000 omdat we geen zicht hadden op de snelheid van de ontwikkelingen.

Ik begrijp dat er ongenoegen is over de bewegwijzering in het Gentse. Vorig jaar hebben we de aanbesteding gehouden van de bewegwijzering naar de haven en naar de stad Gent. We hebben op dit vlak een ernstige financiële inspanning gedaan. Nu zijn de borden volop in opmaak. Over enkele maanden zal er wellicht verbetering merkbaar zijn.

De stad Gent heeft aan een Nederlands studie bureau de opdracht gegeven een studie te maken van de situatie rond Flanders Expo. Deze studie is nu net binnengekomen. De onderhandelingen kunnen dan ook van start gaan.

De voorzitter : Daarmee kunnen we de discussie afronden. We danken de sprekers van harte voor hun deskundige uitleg en voor het beantwoorden van de vragen.

Ik zou aan de betrokken diensten willen vragen de prioriteiten vast te leggen en de pijnpunten mee te delen, zodat we aan de minister aanbevelingen kunnen doen die deze regeerperiode overschrijden.

II. HOORZITTING VAN 18 FEBRUARI 1998

De voorzitter : Ik heet de sprekers op deze tweede hoorzitting over de mobiliteitsproblematiek in en rond Gent welkom.

De heer Daniël Termont : Ik dank het Vlaams Parlement voor de uitnodiging³. Ik zal de knelpunten rond mobiliteit vanuit een enigszins andere invalshoek benaderen dan de sprekers van de vorige hoorzitting. Ik zal voornamelijk uitweiden over de mogelijke relaties tussen mobiliteit en economie in ruime zin, dus ook tewerkstelling. Ik zal het vooral hebben over de economische gebruikers van de infrastructuur, maar zal ook een verband leggen met andere doelgroepen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geeft een omschrijving van mobiliteit. Volgens het RSV bestaat er een verband tussen mobiliteit en de ruimtelijke organisatie van de samenleving. De ruimtelijke spreiding heeft ervoor gezorgd dat mobiliteit noodzakelijk is geworden. Het verband tussen de vraag naar mobiliteit, het aanbod van vervoerswijzen en infrastructuur en de ruimtelijke spreiding is volgens het RSV niet eenduidig.

Mobiliteit is geen doel op zich. Door de ruimtelijke spreiding van de economische activiteiten is het goederenvervoer een onmisbare schakel geworden

voor het economische functioneren. Door toenemende specialisatie, flexibiliteit en ruimtelijke spreiding wordt steeds meer aandacht besteed aan logistieke organisatie en kosten. Het toenemend gebruik van just-in-time-technieken maakt een kwalitatief hoogstaand verkeer noodzakelijk. Tijdverlies door filevorming leidt tot zware financiële en productieverliezen. Als een sequentiële levering voor de just-in-time-productie van Volvo 20 minuten te laat komt, valt de band stil. Een minuut stilstand kost het bedrijf 60.000 frank. Een half uur file per dag komt dus neer op een kost van 600 miljoen frank per jaar. Een ander voorbeeld : Honda koos voor Gent precies vanwege de mobiliteit. Hun vrachtwagens voor natransport zijn immers binnen de vijf minuten op het Europese autowegennet ; in andere havens hebben ze een half uur nodig. Bij 50 vrachtwagens per dag betekent dit een reëel tijdsverlies van 50 keer een half uur. Bepaalde bedrijven laten nu reeds weten dat ze bij de geringste hinder zullen uitkijken naar andere vestigingsplaatsen.

Een van de belangrijkste maatregelen sinds de gewestplanvorming is het RSV. Omdat het hier voornamelijk over de toekomst gaat, beperk ik me tot het richtinggevend gedeelte van het plan. Uitgaande van de gebieden voor economische activiteiten zal ik onderzoeken wat de huidige en toekomstige knelpunten zijn inzake de mobiliteit die nodig is voor die economische activiteiten. Het RSV wijst op het belang van de uitbouw van een kwalitatief hoogstaande infrastructuur. De troeven liggen volgens het RSV in de economische knooppunten en in de poorten. Gent is een economisch knooppunt en onze haven is een poort. In het hele hoofdstuk Ontwikkelingsperspectieven wordt echter nauwelijks een verband gelegd met de mobiliteit die eigen is aan de huidige economie, behoudens de wel erg cryptische omschrijving van locatiebeleid die zegt dat er afstemming nodig is van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie op het mobiliteitsprofiel van de voorziene bedrijven.

Onder de titel "poorten" wijst het RSV op het belang van de uitrusting van zeehavens als multimodale centra. Ruimtebeslag en versnippering zouden erdoor afnemen en een ecologisch en ruimtelijk optimale verkeersafwikkeling zou erdoor worden gestimuleerd. Volgens het RSV moet bovendien gelijktijdig met de havenprojecten de verkeersafwikkeling op de achterlandverbindingen worden geoptimaliseerd. Daarbij wordt gekozen voor alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer, namelijk het spoor en het water. Optimalisatie vergt echter grote investeringen. De infra-

³ De heer Daniël Termont deelt ter zitting aan elk commissielid een informatiepakket over de Gentse haven, "Ghent, a friendly port", uit. Een exemplaar ligt eveneens ter inzage op het commissiesecretariaat.

structuurwerken moeten daarom getoetst worden aan tewerkstellingseffecten.

Een trendscenario voor het jaar 2010 toont aan dat tegen dat jaar de meeste E-wegen naar oververzadiging zullen neigen ; de geringste hinder zal daardoor aanleiding geven tot filevorming. Zelfs nadat de R4-linkeroever als een twee-maal-tweevaksweg over de volledige lengte zal zijn aangelegd, zal daar tegen het jaar 2010 verzadiging optreden. Het trendscenario houdt bovendien enkel rekening met de tewerkstelling in bepaalde industriegebieden en niet met de reële verkeersstroom. Het model onderschat dus de werkelijke toestand. De Vlaamse Ruit dreigt zo een ruit van stilstand te worden.

De havens zijn meer dan poorten. Ze vormen de motor van onze economie, de polen van de sociaal-regionale ontwikkeling en van tewerkstelling. De minister-president stelt werkgelegenheid als prioriteit, maar er wordt te weinig aandacht besteed aan de noodzakelijke infrastructuur. Bedrijven hebben terreinen nodig om zich te vestigen. Het aanbod aan terreinen moet voldoende groot zijn en ze moeten aan bepaalde randvoorwaarden voldoen ; mobiliteit is daarbij erg belangrijk.

Een studie van het jaar 1996 toont aan dat Gent boven de havens van Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge uitsteekt waar het gaat om toegevoegde waarde en werkgelegenheid per miljoen ton. Naast de haven hebben we ook aandacht voor bedrijventerreinen, in het bijzonder voor high-tech-zones en kantoorparken, gezien de tertiarisering van de economie en de aanwezigheid van een universiteit.

Uit de evolutie van de modal split kunnen we afleiden dat er een verband bestaat tussen de hoeveelheid goederen die van en naar de haven van Gent per spoor worden vervoerd en hetgeen over het water wordt aan- en afgevoerd. Maar bij geen van beide doet zich een duidelijk merkbare stijging voor.

Ondanks de toenemende congestie op onze wegen, winnen de andere vervoersmodi dus niet aan belang. Het verschil tussen de totale hoeveelheid aangevoerde en de totale hoeveelheid afgevoerde goederen bedraagt gemiddeld ruim 16 miljoen ton. Zelfs al zou bijvoorbeeld een kwart daarvan in de haven zelf worden verwerkt, dan zou dit betekenen dat er dagelijks 60.000 ton goederen via de weg zou moeten worden afgevoerd.

De minste wijziging aan de huidige categorisering van de wegen zoals die door het RSV is goedgekeurd, zal gevolgen hebben voor het volledige sys-

teem. Dit is het geval voor Gent als gevolg van een aantal beslissingen. Ten eerste wordt de ring rond Antwerpen niet gesloten. Alle verkeer dat uit het noorden komt zal via de Liefkenshoektunnel op de A11/N49 terechtkomen en dus niet op de E17. Van daar kan het naar Zelzate. Die A11 zal niet worden aangesloten op de A18. Wellicht op vraag van Nederland wordt niets gezegd over de Westerscheldetunnel. Eigenlijk rollen we op die manier de rode loper uit voor Nederland Distributieland, want in het Structuurplan Zeeland krijgt de Westerscheldetunnel de status van hoofdweg. Omdat de E17 niet bereikbaar is via de Liefkenshoektunnel zal de Westerscheldetunnel nog aan belang winnen. We mogen niet uit het oog verliezen dat men via de Westerscheldetunnel de E17 zal willen bereiken, en dat moet gebeuren via de nu al overbelaste Kennedylaan. Deze visie werd overigens al vertaald in een concreet aanlegplan : het Streekplan Zeeland.

Het verkeer uit Nederland en Antwerpen zal via de R4 op de E40 of de E17 terechtkomen. Wij bedanken er voor de ring rond Antwerpen te sluiten. Het gaat niet op dat de visie van Antwerpen op mobiliteit leidt tot een loutere verplaatsing van de problemen. De R4-Industrieweg moet zo snel mogelijk verbreed worden, zelfs al gaat iedereen ervan uit dat ook een weg van tweemaal twee vakken tegen 2010 verzadigd zal zijn. Men zal hoe dan ook door Flanders Expo moeten om de E40 en de E17 te bereiken.

Als verbinding tussen de R4-linker- en -rechteroever is de Rodenhuisetunnel op korte termijn absoluut noodzakelijk om de verkeersdrukte te spreiden. Bovendien zal deze tunnel bijdragen tot de verdere industriële ontwikkeling van het Kluizendok en De Nest in Evergem.

Om het verkeer vanuit het noorden sneller en vlotter op de E17 te krijgen en om het zuidelijk deel van de Ring R4 te ontlasten, is het idee gegroeid om de Rodenhuisetunnel in oostelijke richting door te trekken tot aan de kruising van de Antwerpsesteenweg en de R4. Dit is een nieuw idee dat we hier voor het eerst publiek bekend maken. Hierdoor zal het bovendien mogelijk zijn het drukste gedeelte van de Kennedylaan als hoofdverkeersweg buiten dienst te stellen en die bij voorkeur te gebruiken als bedieningsweg voor het havenverkeer.

De omgeving rond Flanders Expo is één van de laatste schaarse terreinen met een ongelooflijk potentieel. Bovendien ligt deze site in een stedelijk gebied en in de buurt van het Sint-Pietersstation.

Als de eigenaars hun grond verkopen aan individuele bedrijven, zal dit een hondertal – misschien duizend – jobs opleveren. Het stadsbestuur is ambitieuzer : uit een studie blijkt dat als we het openbaar vervoer er grondig uitbouwen, het mogelijk moet zijn er 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen te creëren. Het stadsbestuur en de grondeigenaars zijn in elk geval bereid een globaal project uit te werken, maar ze stellen zich wel vragen rond de toekomstige rol van de Pégoudlaan. De rol die het RSV aan de Pégoudlaan toekent is, mits de nodige investeringen en creativiteit, verenigbaar met onze plannen. Ook de ontwikkeling van het Flanders Businesspark zal in ruime mate afhankelijk zijn van de ontsluiting van dit gebied.

Beide gebieden zijn wellicht de laatste met een groot economisch potentieel op een relatief kleine oppervlakte, maar als we onvoldoende investeren zijn ze onherroepelijk verloren. Er werd al enorm geïnvesteerd om Flanders Expo bereikbaar te maken, maar tot nu toe blijven die investeringen onderbenut.

Wij zijn het eens met het belang dat het RSV hecht aan de buurten rond spoorwegstations voor de ontwikkeling van nieuwe economische initiatieven. De verkeersafwikkeling aan Gent-Dampoort is daarom zeer belangrijk. De rotonde die men daar nu aanlegt, is volgens mij maar een voorlopige oplossing. Om die buurt echt tot ontwikkeling te laten komen, moet de ring gedeeltelijk worden verlegd en moet een tunnel worden gegraven tussen de Kasteellaan en de Koopvaardijlaan. Er moet ook een brug worden gebouwd ter hoogte van het Handelsdok om de binnenring opnieuw te sluiten. Op die manier krijgen een aantal economisch belangrijke stadsvernieuwingsprojecten een nieuwe kans. Ik denk hierbij aan de buurt van het Dampoortstation en aan de wijk Muide-Meulestede. In deze buurten leveren de Vlaamse overheid en het Gentse stadsbestuur al grote inspanningen, die tevergeefs zullen zijn als de infrastructuurwerken niet worden uitgevoerd.

De Kennedylaan en de diverse kruispunten moeten ontlast worden om de bedrijfszekerheid te garanderen. Minister Baldewijns heeft al ingestemd met de bouw van een brug over de Kennedylaan. We zullen ook een tunnel onder de Skaldenstraat moeten graven en een oplossing vinden voor de aansluiting van het industriegebied aan de Moervaart. Misschien kunnen we dit probleem grondiger oplossen door de Rodenhuizettunnel te verbinden met de R4. Blijft de vraag wat de

invloed zal zijn van de Westerscheldetunnel op de verkeerssituatie in Gent ?

Gent ligt op de samenvloeiing van de Leie en de Schelde, op de kruising van de E40 en de E17 en van een aantal belangrijke Belgische en Europese spoorlijnen. Maar het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer zoals dat in het RSV is uitgetekend, brengt ons niet verder voor de concrete situatie in en rond onze stad.

Met de spoorwegen zijn er geen grote problemen. Ik beperk me daarom tot enkele kleinere projecten die echter wel een grote financiële en economische draagwijdte hebben. Voor deze projecten is de oplossing nabij. Ik denk allereerst aan de omlegging van lijn 55. De bouw van de kaaimuren voor het Kluizendok begon op 15 april 1996. Toen werd het spoor tijdelijk al minimaal omgelegd. De kaaimuurwerken zijn nu zo ver gevorderd dat de eerste exploitatiebare concessieterreinen tegen het najaar van 1999 beschikbaar kunnen zijn. Tegen die periode zou de definitieve omlegging van het spoor verwezenlijkt moeten zijn. Zoniet zal het Havenbedrijf belangrijke concessie-inkomsten, geraamd op 150 miljoen frank per jaar vertraging, derven. Maar voor een spoedige realisatie van de omlegging van lijn 55 moet men nog verschillende stappen zetten : wijziging van het gewestplan opgenomen in de lopende gewestplanwijziging en reservering van de nodige financiële middelen. Ik ben zeer verheugd over de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS. Daarenboven dient de aanleg van de kaaisporen rond het dok ook zoveel mogelijk gelijke tred te houden met de realisatie van het Kluizendok zelf.

Er is ook de vraag naar de ophoging van lijn 58 tot Wondelgem. Sedert mei vergadert hierover een werkgroep met vertegenwoordigers van de stad, de NMBS en de administratie Wegen en Verkeer (AWV). De huidige draaibrug over de Voorhaven verkeert in een bedenkelijke toestand. Een nieuwe brug is noodzakelijk, maar de bestaande brug is als monument geklasseerd. Volgens de NMBS kunnen er voor 2005 geen middelen worden vrijgemaakt voor de ophoging van lijn 58. De NMBS stelde al enkele alternatieven voor, maar bijkomend studiewerk is noodzakelijk.

De Farmanterminal, uitgebaat door Interferry, een dochter van de NMBS voor het vervoer van containers per spoor, wordt wellicht binnenkort uitgebreid. Momenteel worden er 6.000 tot 7.000 containers per jaar verhandeld over heel Europa. Met de bestaande accommodatie kan dit moeilijk stijgen. Er zullen bijkomende sporen worden aangelegd, ver-

moedelijk met een permanente kraaninstallatie. Ook het terrein wordt uitgebreid. Op die manier is een groei tot 50.000 containers per jaar mogelijk. Het is ook de bedoeling om tot een dagelijkse containerverbinding te komen tussen Gent-Zeehaven en Antwerpen. De verharding van het terrein zal het Havenbedrijf zo'n 35 tot 40 miljoen frank kosten. Dit willen wij graag betalen. Op die manier leveren wij een bijdrage aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Daarom verwondert het ons dat het zo moeilijk is om van de Vlaamse overheid een tegemoetkoming te krijgen.

Ik wil nog melding maken van de spoorlijnen naar Nederland. Gezien de ontwikkeling van de haven van Terneuzen en de Axelse vlakte, is Nederland vragende partij om een nieuwe rode loper uit te leggen voor Nederland Distributieland. Hier moet iets tegenover staan : de bouw van een grotere sluis in Terneuzen en de verdieping van het kanaal tot min 18 meter, het wegwerken van de bruggen op het Kanaal te Sluiskil en te Sas van Gent, en de toelating tot blindvaren op het kanaal.

In verband met de waterwegen wil ik het hebben over de toekomst van de Belgische binnenvaart. Door het Belgisch systeem gaan er nu reeds talrijke trafieken verloren omdat ze in het buitenland goedkoper zijn. Ik meen dat hier op korte termijn maatregelen moeten worden genomen.

Wat de infrastructuur betreft, zie ik weinig problemen met de binnenvaart in het Gentse. Ik wil nog even wijzen op het belang van de doortocht van de Leie te Kortrijk, waardoor de binnenvaart van Gent naar Noord-Frankrijk aanzienlijk groter kan worden.

Ik wil ook nog de Beleidsanalytische Studie voor de modernisering van het sluisencomplex te Terneuzen vermelden en de verdieping van het kanaal Gent-Terneuzen. Omwille van de bedrijfszekerheid en de veiligheid is een vierde sluis een noodzaak.

De voorzitter : Ik dank de heer Termont voor zijn boeiende uiteenzetting en zijn grondige toekomstvisie. Ook hij meent dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een goed uitgangspunt is, maar geen statisch element kan zijn : een aantal elementen schreeuwen nog om een oplossing.

Ter voorbereiding van het mobiliteitsdebat in het Vlaams Parlement hoorden we de verantwoordelijken en actoren op het veld uit Antwerpen. Op die manier kregen we een indicatie van de problemen en de oplossingen. Net zoals we met Antwerpen

deden, gaan we ook nu in drie fasen werken : eerst een toelichting, dan een bezoek en ten slotte een discussie over de prioriteiten. Aan alle actoren vragen we dan ook dat ze een lijst van de prioriteiten der prioriteiten zouden opstellen. Op die manier praten we over concrete noden en niet over abstracte gegevens.

Wij zijn verheugd dat de stad Gent een toekomstvisie heeft, ook al moeten ook andere verantwoordelijken die mee helpen realiseren. We hopen van de Vlaamse en federale regering een antwoord te krijgen. Wanneer we voor Antwerpen en Gent een oplossing kunnen vinden, zijn we al een heel eind opgeschoten in het mobiliteitsdebat.

Vandaag gaan we niet discussiëren over de beleids-opties. Op 6 maart brengen we een bezoek aan Gent, nadien volgt een discussieronde. Nu is het de bedoeling om enkel informatieve vragen te stellen.

De heer Patrick Lachaert : De heer Termont brengt het verhaal van het Gentse stadsbestuur. De commissieleden opperen soms identieke zaken over mobiliteit, maar wij vinden niet altijd gehoor. Ik hoop dat de aanwezige kabinetsleden goed hebben geluisterd. Kan de heer Termont verduidelijken wat de relatie is tussen de Gentse haven en de havens van Vlissingen, Terneuzen en Rotterdam ? Hoe zit het met de verkeersafwikkeling ? Hoe moeten we ons bij de onderhandelingen met Nederland opstellen ?

De heer Jan Penris : Ik heb hier op korte tijd veel interessante dingen gehoord. Wie pleit voor werkgelegenheid, moet durven investeren in infrastructuur. Deze boodschap zou ik willen meegeven aan de minister.

De Westerscheldetunnel is ook een Antwerps probleem. Als ik het goed begrijp, kan een deel van dit probleem worden opgelost door de aansluiting van de Liefkenshoektunnel op de E17.

Klopt het dat de eerste prioriteit voor Gent de Rodenhuijetunnel is ? Ik heb gehoord dat deze kan zorgen voor een ontsluiting van het Kluizendok en ook van het industrieterrein De Nest. Welke activiteiten wil men op dat industrieterrein ontwikkelen ? De schepen heeft hier gesproken over het doorsteken van de tunnel naar de Antwerpsesteenweg. Dat is geen slecht idee. Kent hij de kostprijs van dit project ?

In het Gentse bestaat er blijkbaar een consensus dat het gebied rond de Pégoudlaan kan gebruikt worden voor stedelijke en industriële ontwikkeling, maar niet voor infrastructuur. Zelfs De Lijn wil dat project steunen.

Heeft de schepen een idee van de kostprijs van de aanpassing van het voorlopig viaduct aan het Dam-poortstation ?

Er was ook sprake van de Farmanterminal. Heb ik het goed begrepen dat Gent containerambities heeft ?

De voorzitter : De prioriteiten van de prioriteiten zullen door de verschillende actoren worden vastgelegd. Het is wel waar dat we bij elke prioriteit zullen moeten beschikken over een kostenplaatje.

De heer Ward Beysen : Vanmiddag heb ik genoten van de uiteenzetting van een Gentenaar. Dat gebeurt niet alle dagen.

Vooreerst stel ik vast dat hij geen aanhanger is van de Groot-Nederlandse gedachte. Ik meen dat hij daar gelijk in heeft. We zijn inderdaad voor de Nederlanders twee rode lopers aan het uitrollen.

Nooit heb ik een krachtiger pleidooi gehoord voor de aansluiting van de Liefkenshoek-tunnel op de E17. Ook daarvoor ben ik blij. De schepen stelt dat de Gentenaars ervoor bedanken de ring rond Antwerpen te sluiten. Ook in Antwerpen is er een meerderheid die dat niet wil.

Op dit ogenblik eindigt de Westerscheldetunnel in het niemandsland. Ik denk dat een groot deel van de problemen met Nederland kunnen opgelost worden als we samen een pleidooi voeren voor de aansluiting van de Liefkenshoek-tunnel op de E17. Als we niet samenwerken, kan er een problematische situatie ontstaan met belangrijke economische gevolgen. Hetzelfde geldt voor de spoorwegaansluiting.

De heer Paul Van Grembergen : De stad Gent en de gemeente waar ik woon zijn partners. Niet alleen grenzen de beide gemeenten aan elkaar. Een deel van de noodzakelijke infrastructuurwerken is voorzien in mijn gemeente. Ik wil de uiteenzetting van schepen Termont nog versterken. Het is evident dat de Westerscheldetunnel aanleiding zal geven tot een grote verbinding van Rotterdam naar Gent en verder. Daarom pleit ik voor een oplossing die het hele industriële patroon van Antwerpen over Gent naar Kortrijk op een zinvolle manier verbindt met elkaar en met het buitenland.

Samen met schepen Termont vraag ik dat de werken op het terrein niet te lang zouden uitgesteld worden. Daarvoor moeten de nodige gelden vrijgemaakt worden. Zo niet zullen we de strijd met het havengebied Terneuzen-Vlissingen verliezen. Deze concurrentiestrijd is zeer reëel, ook al zijn er goede besprekingen tussen de havens van Gent, Terneuzen en Vlissingen.

De voorzitter : Het is belangrijk dat we de juiste strategie hanteren in verband met de Westerscheldetunnel. De heer Termont verschilt op dat vlak duidelijk van mening met de heer Jean-Pierre Matthijs. Welke strategie moet ons leiden ?

De heer Daniël Termont : Ik heb hier misschien een verkeerde indruk gewekt, maar de samenwerking met Nederland, en vooral dan met Terneuzen, is allesbehalve slecht. De zone rond het kanaal Gent-Terneuzen is één economisch gebied. Het is louter een historisch toeval dat er ook een landsgrens doorheen loopt. In het Gentse bestuursakkoord staat dat we willen streven naar een structurele samenwerking met Terneuzen. Die plannen zijn echter gedwarsboomd. Vooreerst gebeurde dit door het akkoord tussen Terneuzen en Vlissingen die nu samen één havenschap vormen. Gent heeft met Vlissingen echter niets te maken. Verder heeft Rotterdam een duidelijk akkoord met Vlissingen om daar een voorhaven uit te bouwen. De Nederlanders liggen dus ver voorop inzake strategisch denken. Wij komen hooguit al eens tot een gesprek tussen de verschillende havens.

Ik ben het eens met de heer Penris. Als men tewerkstelling wil, moet men investeren. Daarvoor heeft de minister echter middelen nodig. Met een budget van acht miljard frank voor alle havens, is hij wel erg beperkt. De Vlaamse regering moet dringend zorgen voor een duidelijke communicatie met de bevolking. Die begrijpt immers niet waarom er aan de ene kant budgettaire overschotten zijn en aan de andere kant niet ingevulde noden op verschillende terreinen.

Wat de Rodenhuizetunnel betreft, is het de bedoeling dat die precies tussen het Kluizendok en het G2I-project komt. Dit laatste is de ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijvenpark iets ten zuiden van het Kluizendok. Het ligt niet pal naast het kanaal, omdat het niet direct verbonden is met havenactiviteiten. Ook de heer Matthijs van de administratie Wegen Oost-Vlaanderen heeft hier eerder laten weten grote plannen te hebben, met name om op deze plek een rotonde aan te leggen om de bereikbaarheid van de R4 te verhogen. Ik besef dat we met de doorsteek onze nek hebben

uitgestoken. Het gaat om een pril idee dat nog verder moet worden onderzocht. Er is nog geen tracé bekend. Ik kan dus nog niet zeggen wat het ons gaat kosten. Wel is het zo dat de kostprijs kan verminderd worden met die van de alternatieve investeringskosten voor infrastructuurwerken op de Kennedylaan.

Voor het Flanders Expo-gebied aan de Pégoudlaan is het de bedoeling om te komen tot high tech-ontwikkeling, de bouw van kantoorcomplexen en dergelijke meer. Uit het plan van een Nederlands studie bureau met betrekking tot deze site, blijkt dat het hele gebied doormidden dreigt gesneden te worden door de oververzadiging van de Pégoudlaan op niveau nul. Alle verkeer dat via de R4 uit het noorden komt, vanuit Antwerpen, Zeebrugge of Nederland, zal immers door deze laan willen om op één plaats aansluiting te vinden op de E40. Wanneer men opteert voor een ontwikkeling op niveau nul, zal het gebied op een ander niveau weer moeten aaneengesloten worden.

Over de ondertunneling van de Dampoort hebben we maanden onderhandeld met het Vlaamse Gewest, de NMBS, De Lijn en de Stad Gent. De hele ontwikkeling van de site was reeds uitgewerkt. Zo zou de ring naar rechts worden verschoven en aansluiten op de Koopvaardijlaan, via een ondertunneling van de Dampoort. Het pakjesstation van de NMBS wordt hierbij gesloopt. Het protocol hiervoor was helemaal klaar. Maar het kabinet van minister Baldewijns heeft beslist dat er eerst een studie diende te komen over de verkeersafwikkeling in het hele gebied.

We hebben duizenden containers in de haven van Gent. Aan het Kluizendok hebben we de intentie een nieuwe containerterminal uit te bouwen. Wij mikken immers op overslag. We zijn echter niet van plan om in concurrentie te treden met andere havens. Bovendien gaat het om een terminal waarvan iedereen gebruik kan maken en die dus niet zal worden toegekend aan één enkele onderneming. We gaan dus geen gronden verspillen. Wij doen niet mee aan het steekspel tussen elkaar beconcurrerende havenbedrijven.

Wat de vraag van de heer Beysen betreft met betrekking tot de Groot-Nederlandse gedachte, ben ik blij dat Willem van Oranje ons zowel het prachtige kanaal als de universiteit heeft geschonken. Waarom zou ik dan iets tegen de Groot-Nederlandse gedachte hebben? We onderhouden integendeel zeer goede contacten met Nederland. Ik pleit ervoor dat we ook in Vlaanderen onze kortzichtigheid opzij leggen. In dat perspectief

ergert de ruzie tussen de haven van Zeebrugge en die van Antwerpen me enorm. Momenteel onderhoud ik nauwe contacten met Terneuzen, onder andere met de burgemeester, die ook een belangrijke rol speelt in het havenschap. Ik heb al gezegd dat de landgrens artificieel is. Binnenkort zal ik onze plannen kunnen aankondigen, maar voorlopig kan ik hierover nog geen uitspraken doen aangezien het om commerciële belangen gaat.

De heer Beysen merkt terecht op dat de oeverbinding op de Westerschelde momenteel nergens uitkomt. De Nederlanders zijn nochtans een volwaardige grote tunnel aan het bouwen, met tweemaal twee rijvakken, fietspaden, voetpaden en nutsvoorzieningen. Wanneer de Nederlanders in 2002 via deze tunnel komen, kunnen we hen niet door de velden sturen. We moeten daarover nadenken. Het fundamentele probleem is dat de tunnel uitkomt tussen Dow Chemicals en het huidige sluizencomplex. Ik kan hier terloops zeggen dat de Nederlanders vragende partij zijn voor een tweede grote zeesluis. Het aansluitingscomplex van de Westerscheldetunnel ligt op de linkeroever van het kanaal. De Nederlanders zijn van plan om over of onder het kanaal naar de rechteroever te gaan. Maar ze hebben daarvoor nog geen frank in hun begroting vastgelegd, zelfs niet pro memorie. Wanneer Nederland echter geld vindt om de tunnel te bouwen, komen de chauffeurs eerst uit op een smalle weg, de Tractaatweg, en dan in Zelzate, meer bepaald op het verlengde van de Kennedylaan. Het zal veel moeite kosten om hen ervan te overtuigen om andermaal onder het kanaal te duiken en via de R4 en ten slotte de Pégoudlaan de E40 te bereiken, in plaats van gewoon rechtdoor te rijden. Dat is een eerste probleem.

Een tweede probleem is dat we de trechter worden van twee havens wanneer men de ring rond Antwerpen en de AX niet gaat sluiten. Het verheugt me dat ik hiervoor bondgenoten vind over de partijgrenzen heen. Wanneer men bijvoorbeeld de ring rond Antwerpen niet sluit en de Doelterminal er komt, zullen meer en meer chauffeurs de Liefkenshoek tunnel gebruiken en dan de N49 nemen, die wordt omgebouwd tot een volwaardige autoweg. Op die manier komen ze op de R4 terecht, onderweg naar de E17 en het Europese wegennet, ofwel, wat nog erger is, rijden ook zij langs de Kennedylaan. Eenzelfde probleem doet zich voor wanneer de AX niet wordt gesloten. Er moet dan ook in geld worden voorzien om de R4 af te werken en aansluiting te geven op de Pégoudlaan.

De heer Paul Van Grembergen : U hebt ons duidelijk de grootte van het probleem geschetst. Hoe

staat u tegenover een eventuele uitvoering van een milieueffectenrapport (MER) voor de R4 ? Dit wordt door ons gewenst, al wordt het niet door de wet verplicht.

De heer Daniël Termont : Of een MER wordt uitgevoerd, is wettelijk bepaald ; met betrekking tot de Rodenhuisetunnel is men net begonnen met de procedure. Ik heb echter onvoldoende kennis van zaken om uw vraag te beantwoorden wat de R4 betreft. Of er daar al dan niet sprake is van een verplicht MER, valt buiten mijn bevoegdheid.

De voorzitter : De heer Termont heeft ons op een begeesterende manier een duidelijk overzicht gegeven van de problematiek vanuit het oogpunt van de haven. Het verkeer in en rond Gent blijkt andermaal een boeiende aangelegenheid te zijn, waar met visie aan gewerkt wordt. De discussie over de prioriteit der prioriteiten, en het bijbehorende prijskaartje, moeten wij later nog voeren, nadat wij onder meer een plaatsbezoek aan Gent hebben gebracht. Het mobiliteitsprobleem moet dringend een oplossing krijgen, want het bedreigt de welvaart in Vlaanderen.

De heer Eric Van den Eede : Wij zijn administratief verantwoordelijk voor de maritieme toegangswegen en voor de hinterlandverbindingen van onze zeehavens, evenals, in belangrijke mate, voor de uitbouw van de commerciële infrastructuur in de haven. Ik wil enkele thema's aanraken : mobiliteit, maritieme toegang, Gent als knooppunt van waterwegen, knelpunten te water en dus op het land, en nieuwe projecten.

Over mobiliteit is hier natuurlijk al veel gezegd, maar ik wil enkele klemtonen aangeven vanuit onze visie op waterwegen. Een belangrijk gemeenschappelijk project voor ons is de Rodenhuisetunnel, die noodzakelijk is om onze waterinfrastructuur optimaal te laten renderen. Dit kan overigens een mooi voorbeeld worden van alternatieve financiering : als de Rodenhuisetunnel er is, kunnen wij één van de huidige twee veerdiensten afschaffen. Met de 80 miljoen frank die wij zo jaarlijks uitsparen, kan de administratie Waterwegen en Zeeween (AWZ) aan een versnelde uitvoering van het project bijdragen.

De westelijke R4 is belangrijk voor de ontsluiting van het Kluizendok : hij zou moeten voltooid zijn tegen eind 1999, het ogenblik dat het eerste luik van het Kluizendok klaar is. Voor de oostelijke R4 zijn wij het ermee eens dat een scheiding van het bestemmings- en het doorgangsverkeer dringend is. Uiteraard willen wij ook de sluiting van de Ant-

werpse ring, maar daar ga ik hier verder niet op in : schepen Daniël Termont heeft reeds alle argumenten hiervoor aangehaald.

De mobiliteit op het water is een vanzelfsprekend gegeven, de milieuvriendelijkheid en economische rendabiliteit ervan staat buiten kijf. Tot voor kort hebben wij ons voornamelijk geconcentreerd op openbare werken en infrastructuur. Nu moeten wij eerst en vooral organisatorische maatregelen nemen, want de infrastructuur wordt maar gedeeltelijk gebruikt door de fragmentaire bediening. De bedieningsuren van de hoofdvaartassen moeten uitgebreid worden. Ik illustreer het probleem : de avond voor officiële feestdagen, bijvoorbeeld, stoppen wij vroeger met de bediening, terwijl er net nood is aan meer bediening ter compensatie van de feestdag ; wij vierden in Vlaanderen bovendien enkele feestdagen waar men in het buitenland geen boodschap aan heeft, die daar gewone werkdagen zijn. Wij hebben nu de instemming van de bevoegde ministers met een personeelsplan (horizon 2003) waarin de uitbreiding van de bedieningsuren opgenomen is. Zo zou er aan de sluis van Evergem rond de klok bediend worden, en zal er op de hoofdvaartassen (Bovenschede en Leie) 's avonds langer bediend worden.

Verder pleiten wij voor het vrijmaken van de markt en vragen wij u er bij de federale overheid op aan te dringen dat de uitvoering van de Europese richtlijn terzake geen vertraging meer zou oplopen. Wij hebben begrip voor de zelfstandige schippers, maar dit is een erg kleine minderheid die de rest niet mag tegenhouden. Het is wellicht onze laatste kans om deze sector te stimuleren.

De maritieme toegang is een zogenaamde kritische randvoorwaarde voor de goede werking van de haven. Er is één grote zeeluis in Terneuzen. Zij verwerkt schepen tot 80.000 ton en met een maximale diepgang van 12,25 meter. Het is de drukst bezette sluis ter wereld, en ze zit dan ook bijna aan haar maximale capaciteit, dit wil zeggen 30 miljoen ton of 30.000 schuttingen per jaar. Onze enige ingangspoort is dus kwetsbaar : een aanvaring kan ernstige schade toebrengen aan de sluis met langdurige hinder tot gevolg. Er is dringend een ont-dubbeling nodig. Ook door de uitbreidingen van het Kluizendok en de Axelse vlakte dringt een vergroting zich op en moeten we alvast de infrastructuur maximaal benutten. De ontwerpers van de sluis in Terneuzen hebben de huidige configuratie van de schepen niet kunnen voorzien. De bruggen komen nu in open stand voor de sluismuren, zodat Rijkswaterstaat beperkende maatregelen moet opleggen, bijvoorbeeld met bufferpontons, wind-

krachtbeperkingen en een beperkt gebruik van de schutkolk. Los van de commerciële nadelen voor de haven van Gent, kost dit ons jaarlijks 65 miljoen frank. Nieuwe basculebruggen zouden 1,1 tot 1,25 miljard frank kosten. De startnota hierover is door de Technische Scheldec commissie besproken, en die is het erover eens dat Rijkswaterstaat een verdere studie moet uitvoeren. Het is enkel nog wachten op de formele vraag hierover van de Vlaamse minister aan zijn Nederlandse collega, bevoegd voor Rijkswaterstaat. Dit is zeker een verantwoorde investering. Een nieuwe sluis bouwen kost ons zeker een jaar of twaalf, dus die kan er pas zijn in 2010.

Sinds 1997 wordt gewerkt aan een multidisciplinaire beleidsanalyse voor de vierde sluis door een consortium van Nederlandse en Vlaamse studiebureaus. Onder meer wordt de toegang naar de havens van Gent én Terneuzen onderzocht. De partners werken optimaal samen. Het gaat om het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Rijkswaterstaat, de stad Gent, de kanaalgemeenten, de havens van Gent en Terneuzen en de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland. De studie zal tegen mei 1998 klaar zijn. Zodra ze klaar is, zullen we aan de Vlaamse regering een principesbeslissing vragen voor de goedkeuring van verdere studieprogramma's over onder meer problemen met verzilting en de berging van baggerspecie. We hopen dat onderhandelingen over een verdrag tussen Vlaanderen en Nederland in 1998 kunnen aanvangen.

Gent is voor de binnenvaart een knooppunt in West-België. Ten noorden via het kanaal Gent-Terneuzen en de Zeeschelde tot Antwerpen, in het westen via het kanaal Gent-Oostende naar Zeebrugge en Oostende en in het zuiden via de Boven-schelde en de Leie naar Noord-Frankrijk. Er zijn verschillende knelpunten. Ten eerste is er de sluis van Evergem tussen het havengebied en het Vlaamse waterwegennet. De afmetingen ervan zijn ontoereikend voor de binnenvaart en de sluis is oververzadigd ; ongeveer de helft van het maritieme verkeer van de haven van Gent passeert via de sluis. Het knelpunt zorgt voor een gebrek aan bedrijfszekerheid. Op korte termijn is in elk geval onderhoud nodig. Er werd reeds een project voor een nieuwe sluis voorgelegd aan minister Balde-wijns. De budgettering moet ten laatste klaar zijn tegen het jaar 2000. De sluis kan dan af zijn tegen 2003. Dit project kost ongeveer 1,2 miljard frank.

Een tweede knelpunt is de Leie. Na enorme ver-tragingen werd de Leie op twee knelpunten na volle-dig verbreed. Het gaat om het laatste stuk van het 1350 ton-programma, dat, dankzij de vertragingen meteen ook het eerste deel van het zogenaamde

4400 ton-programma is geworden. Het project kost ongeveer 2 miljard frank. Het zou klaar zijn tegen het jaar 2003. Niets zou echter mooier zijn dan dat het project al af zou geraken tegen de symbolische datum 2002.

De voorzitter : Als dat zou gebeuren, zullen andere steden ongetwijfeld ook eisen stellen.

De heer Eric Van den Eede : Ik vraag enkel om een versnelling van een reeds goedgekeurd project. Een derde knelpunt situeert zich in Wervik ; daar moet dringend een brug komen.

Een vierde knelpunt is het kanaal Gent-Oostende. Er wordt gewerkt aan kruisingsplaatsen en nieuwe bochtafsnijdingen voor containervaart tussen Zeebrugge en Gent. Het gaat om een project van 240 miljoen frank. Tegen 1999 zal het klaar zijn. Alles is met alles verweven ; zo zal de ontsluiting van Zeebrugge positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit in Gent.

Ten vijfde zijn er onderhoudsbaggerwerken nodig. De waterweg moet voldoende diepgang hebben. In de Gentse regio zit er ongeveer 2 miljoen m³ onge-baggerd sediment in de vaarweg. Per jaar komt er ongeveer 260.000 kubieke meter slib bij. De vijf beleidsplannen voor de specieberg-ing zijn al klaar. We zullen de Vlaamse regering hierover een nota overhandigen. Er is een bijkomend budget nodig van 250 tot 630 miljoen frank per jaar om de achterstand te kunnen wegwerken. Sommige strategische locaties voor de berging werden al twintig jaar geleden onteigend. We krijgen voor deze projecten de steun van de provincie Oost-Vlaanderen en, in de Gentse regio, van de stad Gent.

Ten zesde zijn er nog nieuwe projecten, zoals de verbinding Seine-Schelde. In Frankrijk wordt een project ontwikkeld voor de verbinding van de Seine met het kanaal Duinkerke-Valenciennes voor 4400 ton-duwvaart. Het publiek is hierover al geraadpleegd. Binnen dit en twee maanden zal de Franse regering een keuze maken tussen de 21 mogelijke tracés. De kostprijs zal ongeveer 100 miljard frank bedragen. In 2000 zou het project aan-vangen. De dichtslibbende A2-autosnelweg zou zo kunnen worden ontlast.

De Fransen noemen hun project Seine-Nord, ons project dat erop aansluit is het Seine-Scheldepro-ject. De kern van dit alles is de multimodale as Antwerpen-Gent-Rijsel. Eind 1996 al heeft de Europese Unie besloten dit project te steunen omdat het een Transeuropean Network is. Ze heb-ben maar liefst 9 miljoen ECU toegezegd voor stu-

dies en we beschikken al over anderhalf miljoen ECU daarvan. We hebben ondertussen al een eerste studie aanbesteed. Daarin zullen de economische mogelijkheden worden onderzocht. De studie bevat ook een hoofdstuk over de sluis van Evergem en in de driehoek Roeselare-Kortrijk-Franse grens wordt een locatie voor een multimodale containerterminal geselecteerd. Een valabel alternatief voor het wegverkeer.

Een deel van de Gentse haven zal gebruikt worden voor binnenvaart en als multimodale overslagplaats. De aansluiting van de haven op onze wegen en spoorwegen blijft dus primordiaal.

De heer Patrick Lachaert : Een deel van de binnenschippers staat weigerachtig tegenover de liberalisering van de binnenscheepvaart. Hoe staan zij tegenover zondagsvaart ? Wij hebben de indruk dat ze er niet al te enthousiast over zijn.

De heer Jan Penris : Ik hoop dat ik u verkeerd heb begrepen, maar is het zo dat uw administratie stil ligt op feestdagen ?

Hoeveel zal de ontdubbeling van de zeesluis in Terneuzen kosten ?

U hebt gezegd dat u dankzij vrijgekomen GIMV-middelen een aantal waterbouwwerken kan uitvoeren. Is het dan werkelijk zo dat de administratie wordt gecontacteerd om meer geld te spenderen aan infrastructuurwerken ?

De voorzitter : Minister-president Van den Brande heeft in het parlement verklaard dat de vrijgekomen begrotingsruimte gebruikt zou worden voor infrastructuurwerken.

De heer Paul Van Grembergen : Hoe zit het met het slib in het kanaal Gent-Terneuzen en in de tunnel van Zelzate ?

De heer Eric Van den Eede : Een kleine minderheid van de binnenschippers vreest inderdaad de liberalisering.

Voor wat de zondagsvaart betreft, is het nu zo dat we onze sluizen de zondag moeten bemannen voor plezierjachten, terwijl grote containerschepen voor de sluis moeten blijven liggen, omdat zij niet mogen varen. Dit is abnormaal.

Gezien de enorme investeringen is zondagsvaart eigenlijk normaal. Bovendien betekent het niet dat iedereen moet varen. In Wallonië is zondagsvaart toegelaten en het aanvankelijke protest ertegen is

ondertussen al lang verdwenen. Wij houden ook rekening met enig verzet, maar dit zal ons niet beletten deze beslissing te nemen.

Op feestdagen worden onze sluizen inderdaad niet bediend.

De ontdubbeling van de zeesluis van Terneuzen zal tussen de 50 en 100 miljard frank kosten. De uiteindelijke prijs is afhankelijk van de keuzes die we maken. Ten eerste moet een nieuwe sluis gebouwd worden. Hier moeten we kiezen tussen vier verschillende groottes en de prijs ervoor varieert tussen 8 en 12 miljard frank. Afhankelijk van de sluisgrootte moet het kanaal aangepast worden. Hier is de keuze van de afmetingen wel erg belangrijk. Maar meer dan de helft van het voorziene budget zal gebruikt worden voor het uitgraven, het transporteren en het bergen van grond. Het gaat om 40 tot 80 miljoen kubieke meter. Ik vrees dat we specie in de Noordzee zullen moeten bergen, waar we er iets nuttigs mee zouden moeten doen.

Op het budget voor openbare werken is een speciale basisallocatie voorzien voor het wegwerken van een aantal binnenvaartknelpunten. We hebben een lijst van kaaimuren die nuttig zijn voor de industrie opgemaakt. Het Vlaamse Gewest subsidieert tot 80 percent.

Ik vermoed dat de slibsituatie, op kwalitatief vlak, in het kanaal Gent-Terneuzen rooskleuriger is dan de algemene situatie. We hebben jarenlang niet kunnen baggeren, onder meer door het verzet van de gemeente Zelzate die onze milieuvergunningaanvraag aanvocht. Zelzate is natuurlijk veelgeplaagd op dat vlak. Na grondig overleg hebben we een langetermijnoplossing bereikt : wij mogen slib storten en tegelijkertijd zorgen we voor de eindafdekking van de plaatselijke gipsberg. Ik houd eraan de burgemeester van Zelzate hiervoor te bedanken. Als de nieuwe sluis in Terneuzen er komt, is een nieuwe tunnel in Zelzate nodig. De huidige tunnel ligt te ondiep. De Rodenhuizettunnel is dus nodig, ook tijdens de bouwfase van de nieuwe tunnel te Zelzate zal hij als vervanging moeten dienen.

De voorzitter : Uit de uiteenzetting blijkt dat er intens met verschillende instanties wordt samengewerkt. De GIMV-gelden waren reeds verworven. Er is nu 3 miljard frank extra. De minister-president zegde reeds dat die naar infrastructuurwerken zouden gaan. In vergelijking met wat onze buurlanden spenderen, is dit maar een klein bedrag.

Nu wil ik het woord geven aan de laatste actor, namelijk de NMBS. Dit behoort nog niet tot onze

bevoegdheden, maar de spoorwegen zijn heel belangrijk.

De heer Piere-Jean Baekelandt : We maken nu een moeilijk moment mee. Sedert de jaarwisseling zijn 40.000 mensen van de NMBS op een andere plaats terechtgekomen, in een nieuwe structuur met tal van aanpassingsproblemen tot gevolg. Sedert 1 januari 1998 hebben we dus een nieuwe structuur. Het beleid is gericht op “Doelstelling 2005”⁴. Ook ik heb een andere taak gekregen. Ik ben pas enkele weken in Gent werkzaam.

Bij de spoorwegen zijn er 5 districten. Het district Noord-West omvat Oost- en West-Vlaanderen en een deel van Antwerpen en Brabant. In tegenstelling tot wat we hoorden over de metropool Antwerpen wat de goederentrafiëk betreft, moet ik toch zeggen dat, wat het personenvervoer betreft, Gent primeert. Op de 3 Brusselse stations na, is het Gentse Sint-Pietersstation met zijn méér dan 35.000 reizigers per dag, het grootste van heel het land.

In de documentatiemap vindt u een kaart met de verschillende verkeersassen van de regio. Om de verkeersdichtheid per baanvak onderling te vergelijken, gebruiken wij de “reiziger-kilometer” als maateenheid. De lijn Gent-Brugge bestaat bijvoorbeeld uit 1 miljoen reiziger-kilometers, namelijk 25.500 reizigers maal 40 kilometer of de afstand Gent-Brugge. Wij zullen een aantal knelpunten en prioriteitswensen inzake capaciteit of verbetering van de infrastructuur belichten.

De heer Marc Tuypens : Vandaag werd nog niet veel aandacht aan de reizigers besteed. In 1984 werd het IC/IR-plan opgesteld. Dit is nu aan herziening toe. De wijzigingen gaan in vanaf 24 mei 1998. Het nieuwe plan is geen besparingsplan zoals het vorige soms werd voorgesteld. Het is in de eerste plaats bedoeld om de lijnen en stations aantrekkelijker te maken zodat we het reizigersaantal kunnen vergroten. We willen de frequentie in overeenstemming brengen met de interesses van de reizigers. Het minimum is een trein per uur. Er zijn echter wel enkele uitzonderingen, bijvoorbeeld op de lijn Hasselt-Mol.

Bij de opstelling van het nieuwe plan willen we de treinen in Vlaanderen houden. Dat heeft gevolgen voor Gent. De IC-lijn naar Namen wordt afgeschaft. In ruil komen er betere verbindingen naar Hasselt. De traditionele lijn loopt via Leuven en Landen. Er komt een tweede lijn via Leuven en Aarschot. Om technische redenen worden een aantal lijnen korter, bijvoorbeeld de lijn Gent-Turnhout en de lijn Kortrijk-Ieper-Poperinge.

Belangrijk voor Gent is de verbinding met het station Brussel-Nationaal aan de luchthaven. Een nieuwe verbinding tussen Gent en Brussel Nationaal loopt via de stations Aalst, Denderleeuw en de stations van Brussel. Op weekdagen wordt de verbinding De Panne-Gent verlengd tot de luchthaven. Vanuit Gent rijdt deze trein rechtstreeks naar Brussel en de luchthaven.

De verbindingen met het buitenland zijn belangrijk. Vier keer per dag passeert de Thalys in Gent. Ook is er een optimale aansluiting met de HST in Brussel en Rijsel. De reistijd Rijsel-Gent wordt 2 tot 3 minuten korter. Daartoe passen we de stop in Moeskroen aan en wordt het aantal haltes tussen Moeskroen en Rijsel verminderd van 5 naar 4.

Ook door het inzetten van modern materieel wil men de aantrekkingskracht van het spoorvervoer vergroten. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe motorstellen tussen Antwerpen en Rijsel, de nieuwe motorwagens die voor de niet-geëlektrificeerde lijnen Gent-Eeklo, Gent-Zottegem-Geraardsbergen en Gent-Ronse worden aangekocht en de modernisering van de dubbele motorstellen voor de geëlektrificeerde lijnen.

Voor de lijn 50a Brussel-Oostende wil men de snelheid opvoeren tot 200 kilometer per uur voor het stuk tussen Brussel en Brugge en tot 160 kilometer per uur voor het stuk tussen Brugge en Oostende. Dat vergt verschillende jaren werk. Nu reeds heeft men daarmee rekening gehouden bij de spoorvernieuwing op tien kilometer buiten Gent, in de richting van Brussel. De sporen worden daar vijftientig centimeter verder uit elkaar gelegd. De volledig vernieuwde seininrichting tussen Brussel en Gent-Sint-Pieters komt dit jaar in gebruik. Tussen Gent en Brussel is er ook nood aan een sanering van de bedding, een vernieuwing van de bovenleidingen, een verhoging van sommige overbruggingen en een integrale vernieuwing van de spoorinfrastructuur. Dit programma loopt tot de periode 2000-2005. Voor het stuk tussen Brugge en Gent wordt de aanleg van een derde en een vierde spoor gepland. Tot nu toe werd er vooral administratief werk verricht. Nu is zeer recent het MER goedge-

⁴ Dit document, samen met een aantal andere kaarten, synthesesnota's en statistieken, werd ter beschikking gesteld van de commissieleden. Een exemplaar ligt ter inzage in het commissiesecretariaat.

keurd. Daarom kunnen we nu op het terrein beginnen te werken. Dit zal onder meer leiden tot het afschaffen van overwegen op het baanvak Gent-Brugge, enerzijds omdat er snelheden tot 200 kilometer per uur kunnen gehaald worden en anderzijds omdat er 4 sporen zijn op dit baanvak.

Inzake de stations en de stopplaatsen voorzien we voor de Gentse regio niet veel veranderingen. De infrastructuur van het Dampoortstation, in het kader van de verkeersaanpassingen, zal uitgebreid en verbeterd worden met het oog op een betere bediening van de linkeroever van het kanaal. Ook de bereikbaarheid van het station voor de reizigers moet verbeterd worden. Het moet niet enkel vanuit de richting van Gent-centrum bereikbaar zijn, maar ook uit de richting van de Antwerpsesteenweg, de Dendermondsesteenweg en van de Koopvaardijlaan. In het kader van het BPA-Handelsbeurs wordt de aanleg van een stopplaats tussen Gent en De Pinte gepland die zal gebruikt worden ter gelegenheid van speciale evenementen. Bij een grotere werkverschaffing in deze zone kan deze stopplaats mettertijd ook dagelijks bediend worden. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen.

In het station Gent-Sint-Pieters loopt een project voor het verbeteren van het comfort van de reizigers. De perrons 1 tot 6 zullen verhoogd worden tot het niveau van de andere perrons. Het centraal gedeelte van de perrons zal overkoepeld worden en de reizigersaccommodatie zal vernieuwd worden. Er zijn ook veel problemen buiten het station. Daar heeft de heer Baekelandt een beter zicht op.

De heer Pierre-Jean Baekelandt : De regel is dat alle stations van het net, en zeker de belangrijkste, vlot bereikbaar moeten zijn en blijven voor openbaar vervoer, auto's en fietsers. Er moeten ook voldoende PR-faciliteiten, zoals infokiosken en lichtkranten zijn. Als die faciliteiten onvoldoende zijn, dan zal een deel van de reizigers afhaken en met de wagen reizen. Vele reizigers verkiezen de belangrijke stations met een meer frequente bediening boven de dichterbijliggende stations. Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort moeten een veilige en klantvriendelijke toegankelijkheid krijgen. We sluiten ons aan bij de visie van de stad Gent dat er inzake mobiliteitsbeleid geen conflictmodel maar een harmonisch model moet nagestreefd worden.

Een terugblik over het laatste decennium leert dat men het de treinreizigers niet makkelijk heeft gemaakt aan het station Gent-Sint-Pieters bij de overstap van de fiets of auto naar de trein, en vice versa. We kunnen die situatie alleen schrijnend noemen. Het aantal parkeerplaatsen aan de achter-

zijde van het station is onlangs nog verminderd van 150 naar 107. Ik wil een paar sfeerbeelden geven, want bij het werkbezoek op 6 maart zullen we daartoe misschien niet de gelegenheid hebben. Op deze slide ziet u op de achtergrond het station Gent-Sint-Pieters. Aan elke boom staan er fietsen. Er is wel een parkeerplaats voor fietsen in de Clementinalaan, op loopafstand van het station. Deze is echter volledig volzet. Hetzelfde beeld zien we aan het districtsgebouw van de NMBS. Het is bedroevend te moeten vaststellen dat ondanks de toename van het aantal fietsenstallingen, de omgeving niet gespaard is gebleven van fietsen, zelfs niet van de niet-rijvaardige. De fietsen nemen zelfs de parkeerplaatsen van de auto's in. Andere fietsstallingen in de tunnel van de Voskenslaan en aan het begin van de Fabiolalaan zijn verder gelegen en helaas minder gebruikt.

Ik wil hier het probleem benadrukken omdat men binnen een paar weken begint met de heraanleg van het Maria Hendrikaplein waar er een fontein en een kunstwerk komt. Ik weet niet of men de fietsen aan de boom zal laten staan, maar ik vrees toch dat die het beeld van het plein zullen ontsieren.

We gaan zeker proberen om in samenwerking met de stad Gent en de fietsambtenaar de zaak zo goed mogelijk in orde te brengen. De stad heeft reeds bepaalde intenties uitgedrukt, onder meer dat er in de omgeving nog heel wat mogelijkheden zijn bij een bestemmingswijziging van de gronden van openbaar nut in stedelijke voorzieningen. Ook wat de site in de buurt van het Dampoortstation betreft, hebben de stad Gent en de NMBS belang bij een efficiëntere en meer optimale benutting van de ruimte en is men momenteel bezig met de invulling van het gewestplan en het bijzonder plan van aanleg. U zult hierover in de toekomst zeker nog meer horen.

Wat de goederentrafiek betreft zijn er drie luiken, met name het verspreid verkeer van wagenladings langs de weg, vervoer langs het treinverkeer en gecombineerd vervoer. Het gaat jaarlijks om ongeveer 3 miljoen ton, waarvan meer dan 50 percent afkomstig is van Sidmar. De investeringen in het havengebied bedragen ongeveer 60 miljoen frank. Daar komt volgend jaar nog zo'n 250 miljoen frank bovenop voor de uitbreiding van de bediening van het Kluizendok.

De heer Marc Tuypens : De heer Termont heeft u reeds heel wat informatie bezorgd. Ter aanvulling wil ik het hebben over het eerste project dat ons het nauwst aan het hart ligt, met name de omleg-

ging van de lijn 55 tussen Wondelgem en Zelzate. We willen daarbij gebruik maken van de bedding die op het huidige gewestplan voorbehouden is langs de westelijke tak van de R4. Ter hoogte van de Avrijevaart zal het spoor afwijken naar het oosten tot aan het station van Rieme. Het oorspronkelijke gewestplan voorzag een tracé dat meer noordelijk lag, maar omdat dit onmogelijk bleek heeft men gezocht naar een alternatief ten zuiden van de Avrijevaart. We hopen dat de laatste aanpassingen tegen 10 maart 1998 zullen rond zijn en dat we een akkoord bereiken over de juiste ligging van het spoor naast de Avrijevaart.

De conventie voor het verplaatsen van de lijn 55 dient nog met het Vlaamse Gewest te worden afgesloten. De heer Termont beweert dat deze reeds ondertekend zou zijn, maar ik heb daar nog geen bevestiging over gekregen. Een milieueffectenrapport moet nog opgesteld worden. We hopen dat we in het najaar van 1999 de oude lijn 55 kunnen uitbreken. De nieuwe lijn zal ook zorgen voor de bediening van het Kluizendok. De studie van deze spoorinstallatie kan echter pas gebeuren nadat de concessies zijn toegewezen.

Een tweede project is de lijn 204, de verbinding tussen Gent-Noord of de Sidmar-zone en de Axelse vlakte. De aanleiding hiervoor zijn de intenties van Nederland om de beweegbare spoor- en wegbrug te Sluiskil te vervangen door een vaste oeververbinding. Voor het spoor is het echter onmogelijk om de weg in de tunnel te volgen omdat men op beide kanaaloevers dan toegangshellingen van drie kilometer lengte zou moeten aanleggen, en die zijn moeilijk in te passen in Zeeuws-Vlaanderen. Temeer omdat er een alternatief bestaat, met name de aanleg van ca. 10 kilometer spoor op de oosteroever van het kanaal.

We hebben hierover reeds verschillende contacten gehad met Nederland, dat zelfs een studiebureau heeft ingezet om een tracé uit te stippelen. België was evenwel niet zo gelukkig met de verschillende tracés. Het tracé ten westen van de Kennedylaan stuitte bijvoorbeeld op het verzet van Zelzate en Sidmar. Er is een alternatief mogelijk waarbij wordt gekozen voor een tracé dat nauw aansluit bij de Kennedylaan.

Het belang van die lijn is echter niet van die aard dat de spoorweg er een bijzondere prioriteit aan hecht. Zolang de brug te Sluiskil bestaat, zullen we erover blijven rijden. Eén reisweg is immers economischer. Alles hangt af van de verdere onderhandeling met Nederland, dat niet alleen vragende maar ook gevende partij is. Denken we maar aan

de IJzeren Rijn en de tweede spoortoegang naar Nederland via de Antwerpse haven.

Een derde punt in verband met spooraanpassingen houdt verband met de Farman-terminal. De schepen heeft dit al duidelijk uitgelegd. Er zijn akkoorden over de realisatie van die terminal. Volgens ons moet de terminal medio 1999 in gebruik komen ; er is een grote ruimte voor de terminal voorbehouden maar in een eerste fase werd daarvan slechts een klein deel in gebruik genomen. Dit heeft voor ons een zelfde prioriteit als lijn 55, maar de aanpassing voor de Farman-terminal zal waarschijnlijk iets sneller uitgevoerd worden.

Een laatste punt is de afschaffing van overwegen, in de eerste plaats de overwegen 1,2 en 3, aan de Farmanstraat, de Singel en de Veeweg. Dit staat al in een conventie uit 1985-1986 met het toen nog federale ministerie van Openbare Werken. De eerste fase van die conventie is uitgevoerd, namelijk de tunnel tussen de Kennedylaan en de Vliegtuiglaan. De werken werden daarna stopgezet, maar zouden hervat moeten worden, want dit is een belangrijk punt voor de toegang tot de zuidelijke havengebieden. In het kader van die eerste fase van de uitvoering van de conventie werd ook de aanzet gegeven tot de bouw van een viaduct over de lijn 58. Die zou de afschaffing van overweg 14 tussen de Afrikalaan en de Vliegtuiglaan meebrengen, maar hierover is twijfel gerezen bij de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen.

Er zijn ook nog vier overwegen op de lijn 58 af te schaffen vanaf de Meulesteedsesteenweg tot de Maïsstraat. Twintig jaar geleden werd hiervoor een oplossing uitgetekend. Daarbij ging men uit van de veronderstelling dat de draaibrug vervangen zou worden door een vaste brug, een beweegbare brug moet volgens de visie van de spoorwegen steeds – als het enigszins kan – vermeden worden. De ontwerpen bestaan dus, en een vaste brug kan – ondanks de bescherming van de oude draaibrug – verwezenlijkt worden. Het enige obstakel is de prijs. De NMBS kan dit niet alleen dragen, wij rekenen hiervoor op een bijdrage van het Vlaamse Gewest en van de stad.

De heer Pierre-Jean Baekelandt : De heer Termont heeft hier al een lans gebroken voor de afschaffing van de draaibrug op de lijn 58. Voorbij de draaibrug liggen er nog vijf overwegen die, naargelang het scenario, al dan niet worden afgeschaft. Als de lijn 58 gelijkgronds blijft, veroorzaakt dit vanzelfsprekend problemen voor het wegverkeer. In het scenario waarbij de draaibrug behouden blijft, blijven de gelijkgrondse kruisingen van weg- en spoor-

verkeer verder bestaan ; die oplossing brengt dus minder uitgaven met zich mee, maar vergroot in de toekomst nog de knelpunten van de gelijkgrondse kruisingen voor het wegverkeer. Om het belang van lijn 58 even aan te geven : deze lijn loopt naar de linker- en naar de rechteroever in het havengebied en bedient ook de goederenlijnen 216 en 217. Wij verwachten meer verkeer zodra het Kluizendok er is. Ook het reizigersverkeer naar Eeklo loopt via dit baanvak en er gaan meer stemmen op om voor het personenvervoer een rechtstreekse P-trein naar Brussel in te leggen. Nu al rijden er dagelijks een zestig treinen over de oude brug. Nog meer treinen zou nog meer belemmering van het wegverkeer opleveren.

Zoals al door de heer Termont gesteld, is er voor ophoging van de spoorberm door de NMBS in de plannen tot 2005 geen geld ingeschreven. Dit is dan ook geen vraag van de NMBS, maar van het ministerie. Spoortechnisch twijfelen wij er niet aan dat de ophoging de meest valabele oplossing is en de knelpunten elimineert, maar we mogen niet vergeten dat de draaibrug beschermd is.

Het Vlaamse Gewest heeft op 18 maart 1997 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM), en met de NMBS voor investeringen. Zij schrijft in haar mobiliteitsvisie ook het verhogen van de verkeersveiligheid in. Twee factoren die tot een snellere besluitvorming zouden kunnen bijdragen, zijn enerzijds een grotere aandacht vanwege de federale overheid voor veilige spoorwegovergangen en anderzijds de wens van de Raad van Bestuur van de NMBS tot versnelde afschaffing van de gelijkgrondse kruisingen.

Er is zeker een oplossing nodig. Een halfslachtige oplossing is mogelijk, maar dat legt een hypotheek op de toekomst.

De voorzitter : Wij hebben hier van alle kanten al allerlei desiderata gehoord. Mag ik opmerken dat de NMBS toch ook wat verplicht is aan Gent, aangezien zij daar zoveel trafiek realiseert.

De heer Patrick Lachaert : Als we op deze manier blijven wachten op mekaar, zal er niet veel gebeuren.

Die ophoging van lijn 58 is geen nieuw gegeven. Waarom is dat niet opgenomen in het actieplan van de NMBS ? De Spoorwegen hebben geld genoeg, maar dit is blijkbaar geen prioriteit in hun financiële mogelijkheden. De ophoging heeft te maken met verkeersveiligheid, maar zeker ook met de klant-

vriendelijkheid van de NMBS. Het is cruciaal dat er een oplossing komt, maar dit is geen taak voor de Vlaamse regering. Dit is een verantwoordelijkheid van de NMBS, die het al twintig jaar weet, maar het waarschijnlijk zal uitstellen tot het eigenlijk te laat is.

De ontsluiting van de Axelse vlakte moet door de spoorwegen breder worden bekeken in het licht van de verhouding tussen Nederland en Vlaanderen. De spoorwegproblematiek moet over de grens met Nederland worden benaderd.

De klantvriendelijkheid van het Sint-Pietersstation en de Dampoort moet verhogen. Momenteel is het triestig gesteld. Parkeerplaats dicht bij het station is noodzakelijk.

De heer Jan Penris : Als treingebruiker stel ik zelf op de noord-zuid-as grote vertragingen vast. Hebben de Gentse reizigers daar ook last van ? Is er een budget gereserveerd om de spoorweglijn 55 om te leggen en voor de verbreding van de spoorwegverbinding tussen Gent en de haven van Zeebrugge ? Zowel De Lijn als de NMBS zijn van plan een verbinding door te trekken van het Sint-Pietersstation tot aan Flanders Expo. Ontstaat hierdoor geen dubbel gebruik ? In hoeverre werken de NMBS en De Lijn hier samen ? Wie zal de Farmanterminal uitbaten ? We moeten de lijn 58 bij het bezoek van de commissie aan Gent zeker gaan bekijken.

De voorzitter : We zullen deze suggestie ter harte nemen.

De heer Pierre-Jean Baekelandt : De spoorwegen zijn gedurende de laatste twintig jaar nooit vragende partij geweest voor de ophoging van de lijn 58. Uiteraard zullen we meedoen als anderen het initiatief nemen. Alleen kunnen we het echter niet. Misschien komt er echter wel een kentering. Ik betwifel trouwens of de klant voordelen zal hebben bij de ophoging. Het voordeel is eerder weggelegd voor de weggebruikers die nu nog voor het rood licht kunnen staan. De samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) van 18 maart 1997 wijst op het belang van de afstemming van het vervoersaanbod en van de investeringen van de VVM en het Vlaamse Gewest en op de noodzaak om onderling informatie uit te wisselen. Het is aangewezen om samen rond de tafel te gaan zitten voor een duurzame oplossing.

De voorzitter : Ik wil de parlementsleden vragen om niet in discussie te treden. Een grondig debat is

later mogelijk, na het bezoek van de commissie aan Gent.

De heer Pierre-Jean Baekelandt : Overleg met het stadsbestuur is noodzakelijk voor de stationsomgevingen. De intentie zou bestaan om de bestemming van de gronden te wijzigen zodat het Sint-Pietersstation een toegangspoort voor de auto zou kunnen worden.

De heer Marc Tuypens : Zowel het Dampoortstation als het Sint-Pietersstation zijn geen voorbeelden op het vlak van klantvriendelijkheid. Het Dampoortstation is trouwens nog altijd een noodoplossing. Een verkeers- en stedenbouwkundige studie moet uitmaken hoe we het de gebruikers makkelijker kunnen maken door bijvoorbeeld voor extra parkeergelegenheid te zorgen. De toegang naar het centrum moet uitgebreid worden en het Dampoortstation moet beter toegankelijk worden vanaf de Antwerpse- en Dendermondsesteenweg.

Het stadsbestuur verzet zich steeds tegen een parking aan de achterkant van het Sint-Pietersstation. Wij willen daar nog steeds een parking voor een vierhonderdtal auto's aanleggen. Wat de beste toegang is, moet nog onderzocht worden.

De heer Penris reist wellicht op de noord-zuid-as en is daarom slachtoffer van werken die al meer dan 10 jaar aanslepen. Het traject Kontich-Mortsel wordt momenteel gesaneerd, maar we vermoeden dat die werken tegen 1 maart afgerond zullen zijn. Juich niet te vroeg, want er zijn nog plannen om het traject Mechelen-Kontich te saneren en op 24 mei starten we met de voorbereiding van de noord-zuidverbinding in Antwerpen. In vergelijking met lijn 50 kan u niet ontkennen dat de vertragingen eigenlijk nog meevallen.

De investeringen op de lijn 55 zullen betaald worden door het Vlaamse Gewest omdat we uitgaan van het principe dat de aanvrager betaalt.

De heer Jan Penris : Over hoeveel frank hebben we het hier ?

De heer Marc Tuypens : Ik schat tussen de 250 en 300 miljoen frank. Uiteindelijk moet niet alleen bijna 11 kilometer spoor gelegd worden, maar ook twee kokers en een brug gebouwd worden. En dan heb ik het nog niet over alle bijkomende werken.

De heer Pierre-Jean Baekelandt : De kosten voor lijn 58 zouden kunnen geraamd worden op 600 miljoen frank.

De heer Marc Tuypens : In het decenaal plan, dat normaal gezien over een drietal jaar loopt, is geen geld voorzien voor een derde en een vierde spoor op lijn 50a. We zullen wel al starten met de bouw van overwegen.

In Flanders Expo komt er een evenementenhalte. Als we die infrastructuur ook voor iets anders kunnen gebruiken, dan zullen we dat uiteraard niet nalaten.

De portaalkraan is een investering van de NMBS en zal geëxploiteerd worden door Interferry. Uiteraard kan om het even welke klant gebruik maken van die kraan.

De voorzitter : Hiermede zijn we aan het einde gekomen van deze omvangrijke hoorzitting. Ik dank alle vertegenwoordigers en vraag hen een lijst met absolute prioriteiten op te stellen. Aan de hand van die lijst kunnen we een advies opstellen voor minister Baldewijns. Na het studiebezoek organiseren we een laatste discussieronde.

De verslaggever,

Patrick LACHAERT

De voorzitter,

Jaak GABRIELS

BIJLAGE 1

Prioritaire actiepunten stad Gent



V O O R E E N L E E F B A A R E N B E R E I K B A A R G E N T

VLAAMS PARLEMENT

Commissie van openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening

hoorzitting 4 februari 1998

MOBILITEITSPROBLEMATIEK STAD GENT

PRIORITAIRE ACTIEPUNTEN



Stad Gent – Mobiliteitsdienst

Stedelijk Administratief Centrum - Woodrow Wilsonplein 1 - 9000 Gent
Tel. 09/266 77 61 - Fax 09/266 77 79 - e-mail: mobiliteit@gent.be

INLEIDING

Mobiliteit is, door een decennialange eenzijdige uitbouw, waarbij zowat alles en iedereen moest wijken voor Koning Auto, een draak met zeven koppen geworden. De uitdagingen waarvoor we staan zijn immens maar noodzakelijk, willen we onszelf ook niet nog eens figuurlijk gaan vastrijden.

Hierna volgen een reeks aandachtspunten, die volgens ons prioritair dienen aangepakt, om Gent toe te staan de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en van het convenantenbeleid van Minister Baldewijns te halen.

De reeks is uiteraard onvolledig. Bedoeling is enkel om op een heel korte en bevattelijke wijze een aantal dringende projecten voor te stellen. Deze projecten kaderen in het globale mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid van de stad en in de filosofie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Alle actoren, in casu vooral De Lijn, het Vlaamse Gewest en de stad moeten samen aan de weg timmeren. Dat het Gentse stadsbestuur hier het goede voorbeeld wil geven moge blijken uit de inhoud van deze projectfiches en uit de voorstelling van het Gentse mobiliteitsbeleid op de hoorzitting van 4 februari.

1. VEILIGHEID ZACHTE WEGGEBRUIKERS

Probleemstelling

De veiligheid van de zwakke - of beter zachte - weggebruiker, kan het beste gewaarborgd worden door een integrale aanpak van het verkeers- en vervoerssysteem. De verschillende vervoerssystemen worden teveel als elkaars concurrenten gezien, de ruimtelijke ordening, of beter het ontbreken ervan, creëert massa's nutteloze verplaatsingen. In deze stelling is het merendeel van de verkeersslachtoffers het resultaat van een onvoldoende afstemming op elkaar van functie, vormgeving en gebruik van de infrastructuur. Een verkeersongeval wordt niet enkel veroorzaakt door een verkeerde handeling van een individuele actor, maar ook door het niet functioneren van een algeheel systeem.

Belangrijke fietsstromen dienen in het stedelijke milieu opgevangen door een netwerk van fietsroutes. Als basis worden hiervoor de herkomsten en bestemmingen en het hoofdzakelijk bestaande wegenpatroon genomen. Ook de voetganger kan van een netwerk met hoogwaardige, dus ook veilige, voorzieningen profiteren. Binnen deze netwerken speelt de hiërarchie van het wegennet een belangrijke rol. Deze hiërarchie bepaalt wanneer men fietsers scheidt van het gemotoriseerde verkeer en wanneer niet.

In de planning van fietsroutes gaat men er dikwijls vanuit dat de fietser uit het hoofdwegennet moet worden geweerd. Als alternatief wordt dan gezocht naar min of meer parallelle routes doorheen woonstraten, langs waterwegen enz... In veel gevallen ligt een terechte zorg om de veiligheid van de fietsers ten grondslag aan deze filosofie : vaak ontbreken immers goede fietsvoorzieningen op dit hoofdwegennet, dikwijls ligt de snelheid van het autoverkeer er veel te hoog om een veilig fietsgebruik te kunnen garanderen.

Het is echter ondanks alles verkeerd om alleen maar aandacht te besteden aan die alternatieve routes. Het hoofdwegennet vervult immers niet uitsluitend een autoverkeersfunctie. Integendeel : de aanwezigheid van belangrijke woonfuncties, winkelconcentraties, diensten, onderwijs maken de bereikbaarheid en berijdbaarheid van die hoofdwegeninfrastructuur een absolute noodzaak voor fietsers. Ook het feit dat het hoofdwegennet voor veel verbindingen de kortste route betekent, gezien de radiale structuur t.o.v. de stad, mag niet over het hoofd worden gezien.

Bovendien is het in feite een gemakkelijksoplossing om de fietser van dit hoofdwegennet te verdringen. Ook is het zo dat de meeste fietsroutes die los van de hoofdwegen worden uitgebouwd hoedanook deze moeten kruisen. Deze kruisingen vormen meestal de ontbrekende en zwakke schakels in het fietsroutenetwerk.

Zowel op gewest-, provincie- en stedelijke wegen doen zich een aantal acute problemen voor, vooral naar de zachte weggebruikers toe. Veel van deze conflicten kunnen en moeten op korte termijn worden opgelost, desnoods met een bijzondere financiële inspanning. Veel van deze - dikwijls kleine - acties kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot een wezenlijke verbetering van de verkeersveiligheid op deze wegenis, en een signaal bieden aan de bevolking dat de verschillende overheden samen onmiddellijk werk willen maken van deze problematiek.

In het fietsplan Gent uit 1993 zijn een aantal knelpunten aangegeven op gewest- en provinciewegen. Fietsroutes stoten immers onvermijdelijk op deze wegen (bv. het oversteken van de stadsring bij de relatie tussen binnenstad en buitengebied). In het kader van de actualisatie van het fietsplan is het wenselijk om samen met AWV een aantal gemeenschappelijke knelpunten te inventariseren en op te nemen in een urgentieprogramma (cfr. bestaande actieprogramma stad - AWZ) voor de komende jaren.

Vraag

- Ondersteuning van het Vlaamse gewest om een urgentieprogramma “zachte weggebruikers” op te maken, gekoppeld aan een budgettaire inspanning om de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers aan te pakken.
- Een doorgedreven Vlaams beleid naar zachte weggebruikers toe impliceert - net zoals op het stedelijk vlak - de aanwerving van een fietsambtenaar, die uitsluitend de belangen van deze weggebruikers waarborgt.

2. FLANDERS EXPO - A. Pégoudlaan

Probleemstelling

De E40 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als hoofdweg. De R4-west en de A. Pégoudlaan (B402) zijn gecategoriseerd als primaire weg 1. De A. Pégoudlaan doorsnijdt het handelsbeursgebied met Flanders Expo en omliggende 7.000 parkeerplaatsen in het midden.

Tot voor kort was de Pégoudlaan een bedieningsweg voor Flanders Expo en de parkeerplaatsen. Met de openstelling van de R4 west-verbinding tussen de Deinsesteenweg en Sint-Denijs-Westrem in 1997 onstond een rechtstreekse relatie met de A11-N49 te Zelzate. Deze relatie zal in de loop van 1998-1999 verder worden opgewaardeerd door de ontubbeling van de R4 en het verder uitschakelen van alle gelijkgrondse kruisingen. Op dat moment zal het verkeer verder toenemen. Nu ook de werken zijn gestart aan de ondertunneling van de Westerschelde zal ook die verkeersrelatie een sterk aanzuigend effect hebben op de R4 west en de Pégoudlaan.

Consequent volgens de categorisering werden sinds enkele maanden alle doorsteken en kruisingen op de Pégoudlaan weggewerkt. Aldus dreigt de A. Pégoudlaan een fysische barrière te gaan vormen voor de verdere ontwikkelingen in en rond de beurshallen van Flanders Expo. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn thans een gewestplanwijziging en een inheerzicningstelling van het BPA Handelsbeurs lopende.

Het stadsbestuur gaf aan het studiebureau, dat ook voor de Vlaamse Gemeenschap de brug tussen de binnen- en buitenoever in het verlengde van de Pégoudlaan heeft ontworpen (de bouw van deze brug start nog dit jaar), de opdracht na te gaan wat de mogelijkheden zijn om deze barrièrewerking te verhinderen.

Tevens werd een Nederlands studiebureau aangeduid om de aanzet te vormen voor een masterplan dat de ontwikkeling op deze site moet richten op hoogwaardige architectuur, optimaal ruimtegebruik, maximale tewerkstelling, zodat de investeringen van de private en openbare sector goed op elkaar zijn afgestemd en meer worden dan de optelsom van enkele grote projecten.

Tot slot werd een Nederlands studiebureau aangeduid om voor dit project een MOBER (mobiliteitseffectentapport) op te stellen zodat de draagkracht en de mogelijkheden goed in kaart worden gebracht en het stedenbouwkundig masterplan hierop goed kan inspelen.

De eerste rapporteringen van deze verschillende bureaus bevestigen de absolute noodzaak om de A. Pégoudlaan minstens gedeeltelijk “in te kokeren”. Het dak (niveau +1) van deze “tunnel” (niveau 0!) is binnen deze filosofie meteen het gelijkvloerse niveau voor de ontwikkelingen rond de A. Pégoudlaan. Op die manier wordt de barrière tussen de twee deelgebieden weggewerkt.

Vraag

De voorgestelde oplossing vergt uiteraard een goede afstemming met en een bijkomende investeringsbereidheid van de Vlaamse Gemeenschap. Enkel zo kan vermeden worden dat één van de laatste grote gebieden voor stedelijke ontwikkeling in Gent geslachttofferd wordt voor loutere verkeersinfrastructuur die vooral zal dienen voor de doorstroming op Transeuropees vlak. Dit algemeen belang moet de stad Gent - en deze site in het bijzonder - (ver)dragen maar gezien stedelijke ruimte schaars is mag deze niet gedegenereerd worden tot een loutere overgedimensioneerde verkeerswisselaar voor rijdend (E40-R4-A11) en stilstaand (7.000 parkeerplaatsen) verkeer.

3. FLANDERS EXPO - verlenging tramlijn 1

Probleemstelling

De in het vorige punt aangehaalde problematiek roept onmiddellijk de vraag op naar een uitstekende openbaar vervoersrelatie van en naar Flanders Expo. Over dit dossier werd reeds verschillende jaren gepraat, zonder dat er ook echt werk werd van gemaakt. De steeds intensere samenwerking tussen het stadsbestuur en De Lijn maakten mogelijk dat dit dossier in een stroomversnelling raakte in 1997.

De realisatie van dergelijke lijn kan de gewenste ontwikkelingen op Flanders Expo verder stimuleren en meteen een link leggen tussen Flanders Expo en de binnenstad.

Door De Lijn is in 1997 een studie uitgevoerd naar de potenties van het doortrekken van deze tramlijn op korte termijn. Dit project beoogt :

1. een beeld te geven van het potentieel dat kan verwacht worden op de verbinding Sint-Pietersstation - Flanders Expo. Hier wordt voornamelijk uitgegaan van de verschillende gegevens die beschikbaar zijn vanuit de mobiliteitsstudie van Gent, van de meest recente NIS-gegevens en van eigen onderzoeksmateriaal.
2. een overzicht te geven van de verschillende mogelijke tracés en een afweging naar bereikt potentieel toe. Voor elk tracé werd de meest nauwkeurige schatting gemaakt van het aantal mensen dat kan worden bereikt. Er zijn 5 tracés bestudeerd.
3. het maken van een kosten-opbrengsten-analyse om te komen tot een uiteindelijke investeringskost. Voor elk tracé werd een kosten-opbrengsten-analyse opgemaakt die gesteund is op volgende indeling.

Kosten van investeringen en exploitatie : vaste infrastructuur, rollend materieel, onderhoud en energie, exploitatie-inzet.

Opbrengst : geschatte reizigersontvangsten (op basis van een vergelijkende studie over het ganse Gentse tramnet op lange termijn), de meerontvangsten ten gevolge van de attractiepool Flanders Expo en de opportuniteitsopbrengsten.

4. het nemen van een besluit rond het voorkeurtracé op basis van de analyse die in het vorige deel werd opgenomen.
5. het verwezenlijken van de technische haalbaarheidsstudie van het verkozen tracé.

De stad en De Lijn zijn het eens over dit tracé, zodat uiteindelijk niets nog de zo snel mogelijke realisatie van dit project in de weg staat. Ook de Minister dringt overigens aan op een zo spoedig mogelijke realisatie.

Vraag

Aan het Vlaams Gewest wordt gevraagd om onverwild middelen vrij te maken om de

4 DAMPOORT - STRATEGISCH STEDENBOUWKUNDIG PROJECT SCHARNIER

Probleemstelling

- Verlegging stadsring R40
- Handelsdokbrug - ondertunneling Oktrooiplein

Gelijklopend met de thans aangevatte herinrichting van het kruispunt Dampoort werden door het stadsbestuur met het Vlaamse Gewest onderhandelingen aangeknoopt voor de verplaatsing van de stadsring ter hoogte van de Kasteellaan in de richting van de sporen. Aldus wordt een ondertunneling mogelijk van het Oktrooiplein waardoor de stadsring rechtstreeks zou verbonden worden met de Koopvaardijlaan-Afrikalaan om vervolgens terug aan te sluiten via een brug over het Handelsdok op de bestaande stadsring ter hoogte van de Muidelaan.

De wijken Sint-Macharius, Dampoort en Ham krijgen hierdoor veelbelovende nieuwe stedelijke ontwikkelingskansen (Scharnierproject). Voorwaarde is dat de stadsring wordt verschoven m.a.w. mits zowel de ondertunneling als de brug worden gerealiseerd.

Er is echter meer. Om een vlotte verbinding tussen linker- en rechterkanaaloever mogelijk te maken, zowel voor regionaal verkeer (sluiting R4-zie boven) als voor intern haventransport, wordt de aanleg van de Rodenhuizetunnel voorzien. Daar zij in een veel ruimer verkeerscirculatiepatroon past, is deze tunnel echter zeer noordelijk gelegen waardoor de vrees ontstaat dat de verkeersoverlast voor de noordelijke stadssector slechts gedeeltelijk zal afnemen.

Een oplossing hiervoor en dus een alternatief voor de Rodenhuizetunnel zou de bouw van een brug ter hoogte van het Noorddok kunnen zijn. Deze ten opzichte van de havenzone meer zuidelijker ligging biedt inderdaad een kortere ontsluitingsmogelijkheid voor het verkeer voor het noordelijk stadsdeel en de zuidelijke havenkern. Deze brug zou echter nog duurder zijn dan de tunnel, wat de haalbaarheid binnen de beperkte budgettaire middelen evenredig doet afnemen.

De stad wenst dan ook geen verder getalm te veroorzaken en ondersteunt de Vlaamse Gemeenschap in de optie Rodenhuizetunnel. Rekening houdend met de budgettaire en uitvoeringsomvang van deze investering moet echter voor de noordelijke stadssector uitgekeken worden naar alternatieven die op kortere termijn soelaas bieden.

Zo ontstaat de link met het Scharnierproject en de brug over het Handelsdok. Deze brug creëert op zichzelf staand ook een oplossing voor de verkeersoverlast voor de wijk Meulestede gezien de brug een verbinding realiseert Kennedybaan-Vliegtuiglaan-Afrikalaan-Handelsdokbrug-Muidelaan-Wiedauwkaai, waardoor het havenverkeer komende van de Rechteroever met als bestemming de Linkeroever niet langer meer via Meulestede(brug) dient te rijden.

Aldus werden de onderhandelingen over de Handelsdokbrug als een eerste stapsteen in het algehele stadsontwikkelingsproject reeds gefinaliseerd.

De Rodenhuizetunnel blijft echter in alle omstandigheden een absolute prioriteit gezien de verschuiving van de verkeersbelasting naar een gedeelte van de Afrikalaan, Handelsdokbrug, Muidelaan, Neuseplein en Wiedauwkaai enkel aanvaardbaar is als een toch te realiseren onderdeel van het stadsontwikkelingsproject Scharnier en dus -meelopend- als een wachtoplossing voor een buitenstedelijke ontsluiting op het hoogst verkeershiërarchisch niveau zijnde de R4-Rodenhuizetunnel. De Rodenhuizetunnel en de Handelsdokbrug geven pas dan een algehele bevredigende oplossing én voor het noordelijke stadsdeel én voor het gedeelte van de stadsring R40 ter hoogte van de Muidelaan en het Neuseplein.

Vraag

- Aan het Vlaams gewest wordt gevraagd om prioritair kredieten te voorzien voor de bouw van de Handelsdokbrug, als eerste stap in de realisatie van het luik mobiliteit van het Scharnierproject.
- Direct na de Handelsdokbrug moeten de werken voor de ondertunneling van het Oktrooiplein van start gaan, zodat de stadsring zo snel mogelijk kan worden verlegd richting Koopvaardijlaan.
- In het meerjarig investeringsplan van de Vlaamse Gemeenschap moet zo spoedig mogelijk de financiering worden vastgelegd voor de sluiting van het noordelijk gedeelte van de R4.

5. UITBREIDING OPENBAAR VERVOER

Probleemstelling

In het kader van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, werd altijd gerefereerd naar een tweesporenbeleid. Daarbij werd gesteld dat in het eerste spoor op korte termijn het autoverkeer via een aantal drastische maatregelen moest worden beheerst, zonder de bereikbaarheid van de binnenstad - ook voor de auto - in het gedrang te brengen.

Een tweesporenbeleid, omdat wat wenselijk is op langere termijn bij een overhaaste invoering zou leiden tot een infarct voor wonen, school lopen, werken, winkelen in de binnenstad. Op langere termijn (het tweede spoor) wordt gedacht aan de verdere uitbouw van P+R, aan een volwaardig uitgebouwd openbaar vervoersnet, aan maatregelen inzake ruimtelijke ordening,...

Die lange termijn begint echter nu. Naar P+R toe bv. zijn momenteel verschillende projecten lopende, denk aan de ontwikkelingen rond de Dampoort, de inherzieningstelling van het BPA Flanders Expo, de cadeaubus,...

Mede als gevolg van de uitslag van de Volksraadpleging rond de Belfortparking op 14 december 1997 wordt binnen de stad een tandje bijgestoken om dit tweede spoor sneller te gaan uitvoeren. Het parkeerbeleid wordt geconsolideerd, en er wordt vanaf nu met man en macht gewerkt aan het tweede spoor. Daartoe werd door de stad onlangs een studiebureau aangeduid, dat tegen de zomer van 1997 een beleidsplan parkeren en rijden moet voorstellen.

Uiteraard doet de stad hier wat ze kan om de doorstroming van het openbaar vervoer te vrijwaren. Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zorgt voor een spectaculaire verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer in de binnenstad. Met resultaat overigens : meer reizigers.

Belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van een parkeer- en rij-infrastructuur is echter de doorstroming buiten de binnenstad. Hier ligt een prioritaire opdracht voor De Lijn en het Vlaams Gewest, respectievelijk exploitant en wegbeheerder. Het verder uitbouwen van vrije beddingen, verkeerslichtenbeïnvloeding,... op die wegen is een randvoorwaarde. Als die niet is vervuld, is parkeren en rijden gedoemd te mislukken.

Ook de verdere uitbouw van het openbaar vervoersnet is absolute noodzaak. Het tweede spoor, zoals voorgesteld door De Lijn op deze hoorzitting, moet versneld worden uitgevoerd : doortrekking van de tram naar Zwijnaarde, Merelbeke, de Dampoort (later tot Lochristi),...

Het rijdend materieel is dringend aan vernieuwing toe. Voor de bussen is al een serieuze inspanning gedaan. De vernieuwing van de trams gebeurt echter te traag, zodat De Lijn zich momenteel verplicht ziet de oude Bochum-trams in te zetten om te komen tot een capaciteitsverhoging. Het vergt geen betoog dat dit het imago van het openbaar vervoer, waar nochtans hard aan wordt gewerkt, niet verbetert.

Vraag

- Aan het Vlaams Gewest en De lijn wordt gevraagd om, op basis van de resultaten van de studie rond parkeren en rijden, een urgentieprogramma terzake op te stellen. De stad zal verder alle randvoorwaarden invullen die binnen haar bevoegdheid vallen om dit project te doen slagen.
- Voor het uitbreiden van het tram-, trolley- en busnet moeten de inspanningen worden verhoogd.
- Het vernieuwen van het rijdend materieel moet worden versneld.

6. PARKEERNORMEN

Het parkeerbeleid

Probleemstelling

In de jaren '50 werden de straten en pleinen in onze steden massaal ingepalmd door de auto. Toen de automobiliteit in de jaren '60, '70 en '80 nog hogere toppen scheerde werd het bestaande parkeeraanbod verruimd middels de aanleg van nieuwe parkeergarages. Een evolutie die grotendeels voorbijging aan Gent. Na de bouw van de parking onder de Vrijdagmarkt (1982), de eerste publieke ondergrondse parking in Gent, was het 12 jaar wachten op de komst van een nieuwe parking (parking Zuid). In de tweede helft van de jaren '90 waren de gedachten rond een duurzaam mobiliteitsbeleid evenwel zo ver gevorderd dat een verdere verruiming van het parkeeraanbod niet meer aan de orde was. Vandaar dat sindsdien de parkeerplaatsen die ondergronds gecreëerd werden consequent bovengronds werden geschraapt.

Vandaag is het parkeerbeleid een wezenlijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid dat op haar beurt kadert binnen een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit laat zich door het Vlaamse Gewest ondermeer vertalen in het globale principe van een stand-still in de stedelijke gebieden. In Gent maakt die stand-still het voorwerp uit van bijakte 9 van de mobiliteitsconvenant (op het privaat domein en publiek domein binnen de P-route en op het publiek domein voor het gebied tussen de p-route en de stadsring).

Dat een stand-still gehanteerd wordt als een instrument om een verandering in de vervoerswijzekeuze te bewerkstelligen stelt de stad Gent niet ter discussie. Wel de invoering op een moment dat er nog nauwelijks sprake is van een krachtig flankerend beleid. Pas als dit flankerend beleid (beter en meer openbaar vervoer, een moratorium op baanwinkels, tegengaan van de uitholling van de steden,...) effecten begint te ressorteren kan behoedzaam een stand-still doorgevoerd worden. Zoniet dreigt de medicijn erger te zijn dan de kwaal die bestreden wordt.

Op het Vlaams niveau probeert men thans dit stand-still principe concreter in te vullen. Hiertoe is een algemene planningsverordening in opmaak waar maximumparkeernormen voor die gebieden die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer worden gedefinieerd en dit zowel voor publieke als private parkeerinfrastructuur. Hanteren we de definitie die het Vlaams niveau hieraan geeft (400 meter van een station met meer dan 34 reizigerstreinen per dag, 250 meter van een halteplaats voor openbaar vervoer waar ten minste 3 verschillende openbaar vervoerslijnen halteren) dan beslaat deze verordening nagenoeg gans het Gentse stedelijk gebied.

De complexiteit van een levende stad laat zich echter moeilijk vatten in een algemeen reglement. Maatwerk is de boodschap. Vandaar dat voorzichtigheid is geboden bij de afbakening van deze gebieden en bij het vastleggen van de maximumnormen. Dat hier een belangrijke rol is weggelegd voor de steden en gemeenten staat buiten kijf.

Vraag

- Aan het Vlaamse Gewest wordt gevraagd om het noodzakelijke flankerend beleid zo snel mogelijk te implementeren, opdat de stand still inzake parkeerplaatsen het functioneren van de stad niet in het gedrang zou brengen.
- Steden, stadsdelen en functies daarbinnen zijn dikwijls zo specifiek dat er ongetwijfeld een grotere rol is weggelegd voor de steden en gemeenten bij de afbakening van de gebieden en de vastlegging van normen.

7. GELUIDWERENDE MAATREGELEN LANGS AUTOSNELWEGEN EN GEWESTWEGEN

Probleemstelling

Het ligt - terecht - in de bedoeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om, eerder dan nog te voorzien in nieuwe grootschalige structuren, het bestaande wegennet te optimaliseren. Daartoe wordt ondermeer een functionele categorisering van het wegennet voorgesteld. Binnen die categorisering vormen de hoofdwegen en de primaire wegen (onderverdeeld in categorie 1 en 2) de hoogste categorieën. Beide categorieën vervullen een belangrijke verbindende en/of verzamelende functie op internationaal of minstens op Vlaams niveau.

Gent is een belangrijk knooppunt van hoofd- en primaire wegen, met de E 40, de E17, de B401, de B402 en de R4. Dit betekent dat in de toekomst, door de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen uit het Structuurplan en de lijninfrastructuur die wordt voorzien om die ontwikkelingen te dragen, deze wegen naar alle verwachting nog zwaarder zullen worden belast. Dit geldt uiteraard voor de autosnelwegen, maar ook - niet in het minst - voor de R4 :

- Met name door het niet uitbouwen van de rechtstreekse verbinding Liefkenshoektunnel - E17 in Antwerpen en het feitelijk op de lange baan schuiven van de uitbouw van de AX te Brugge, dreigt de oostelijke tangent van de R4 uit te groeien tot de grote ring van Antwerpen. - De westelijke tangent van de R4 speelt in de nieuwe filosofie een cruciale rol in de verbinding naar Calais toe.
- Als rechtstreeks gevolg van de opties uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, wordt de R4 op een hoger niveau getild dan oorspronkelijk gepland (zie ook fiche Flanders Expo).
- Daarbovenop komt ook nog de Westerschelde Oeververbinding, waarvan de werken reeds zijn gestart. Ook die zal onvermijdelijk leiden tot een drastische toename van de verkeersintensiteiten in de regio Gent.

Dit betekent dat in de nabije toekomst de leefbaarheid van deze vooral in het zuiden toch dichtbevolkte regio nog meer onder druk komt te staan door een toenemende geluidsoverlast.

In de Mobiliteitsconvenanten is een bijakte 5 voorzien, die specifiek handelt over deze materie. De huidige kostenverdeling, zoals voorzien in die bijakte, legt een zeer zware financiële last in het kamp van Gent, gezien de grootschalige wegeninfrastructuur waarover Gent beschikt en die in veel gevallen doorheen het bebouwde gebied loopt. Gevolg : het weren van geluidsoverlast wordt voor Gent onbetaalbaar.

Als logische consequentie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is hier een belangrijker verantwoordelijkheid en financiële inbreng voor het Vlaamse Gewest weggelegd. Gebeurt dit niet, dan dreigt de in het plan voorgestelde balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid gevaarlijk door te slaan in de richting van alleen maar een optimale bereikbaarheid.

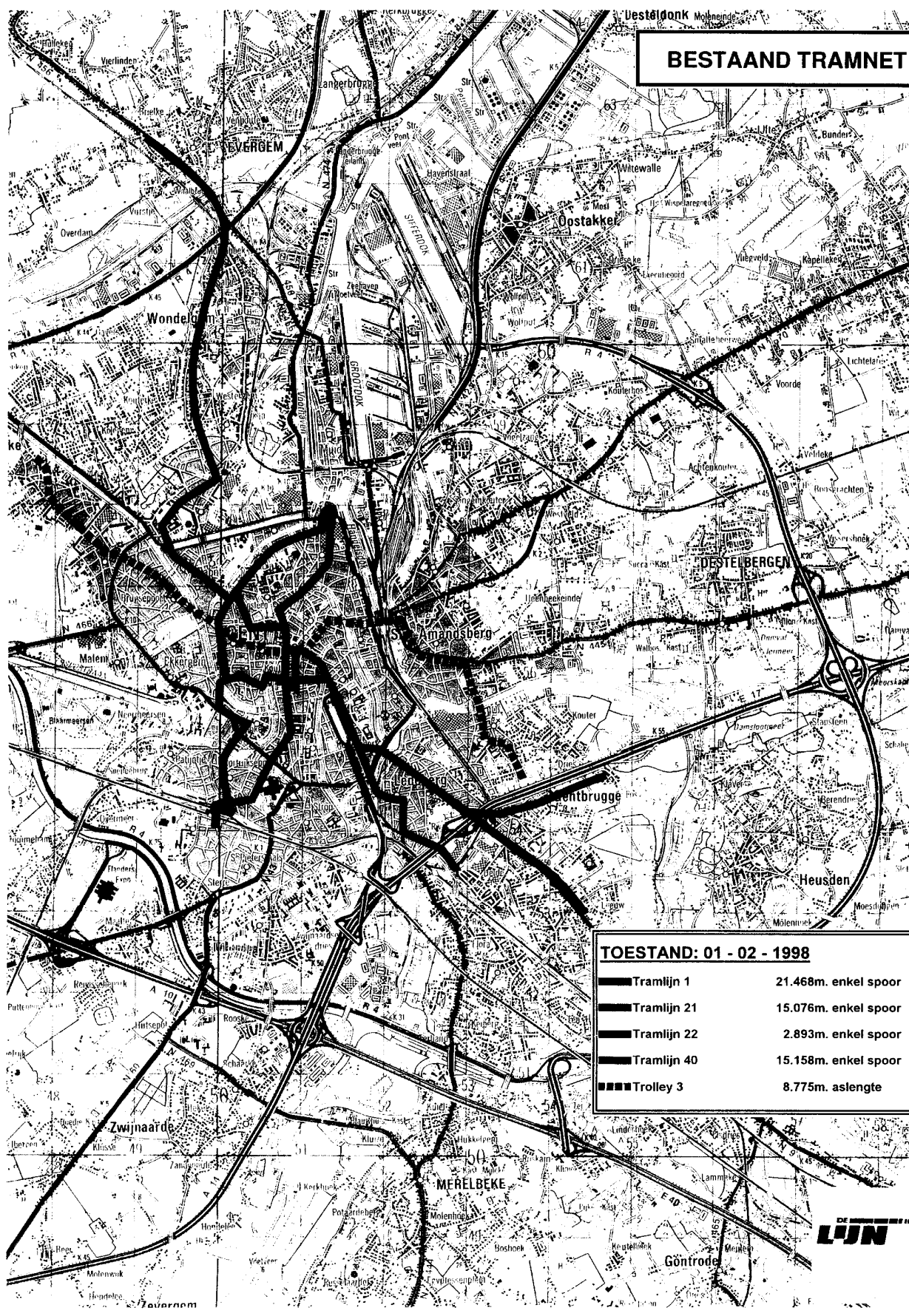
Bovendien zijn de E 17 en de E 40 vanaf het begin geconcipieerd om een Vlaamse of internationale rol te spelen. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de wegbeheerder, die deze wegen heeft gebouwd, ook meteen zijn verantwoordelijkheid opneemt om de neveneffecten voor de regio van deze infrastructuur met eigen middelen op te vangen.

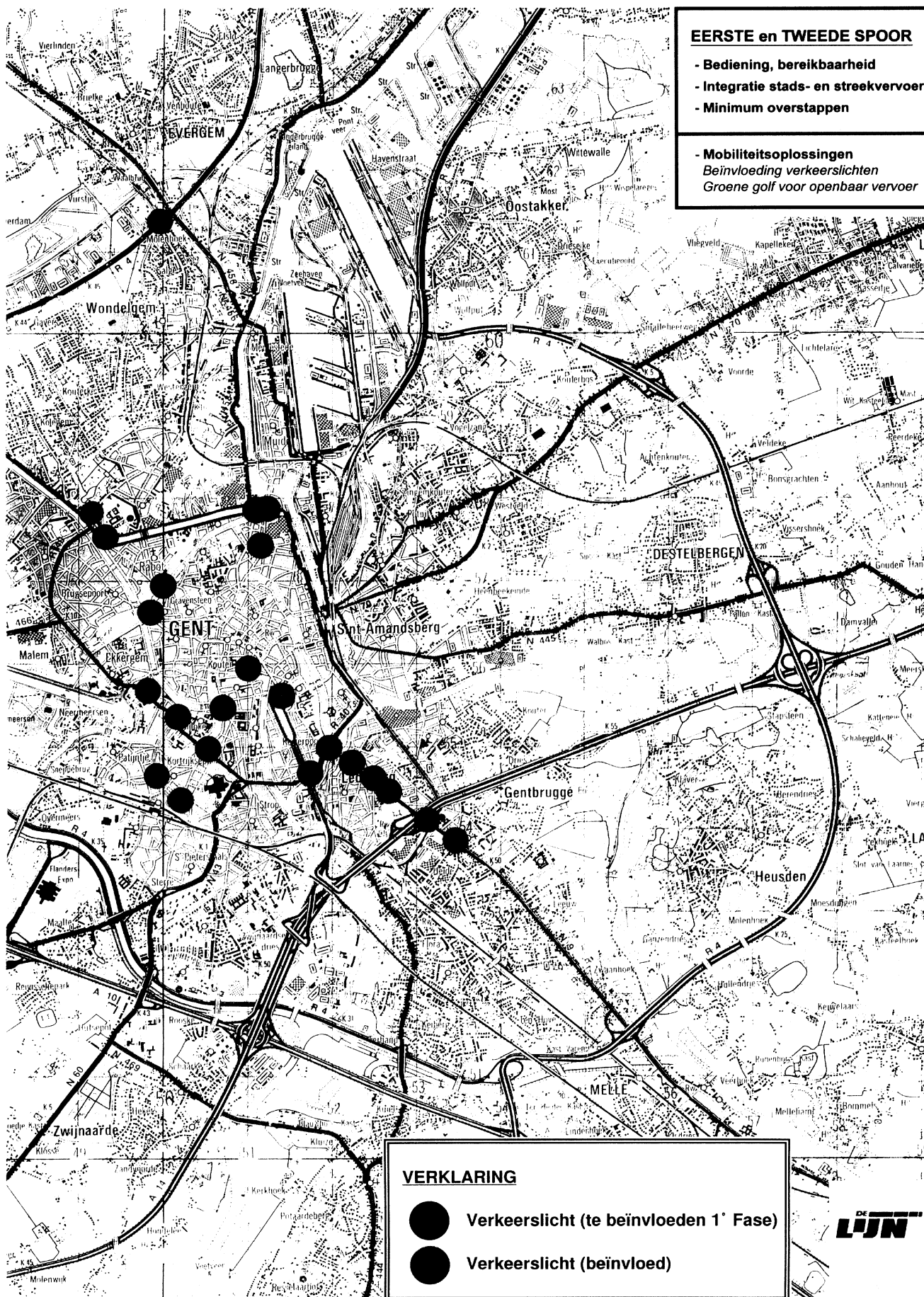
Vraag

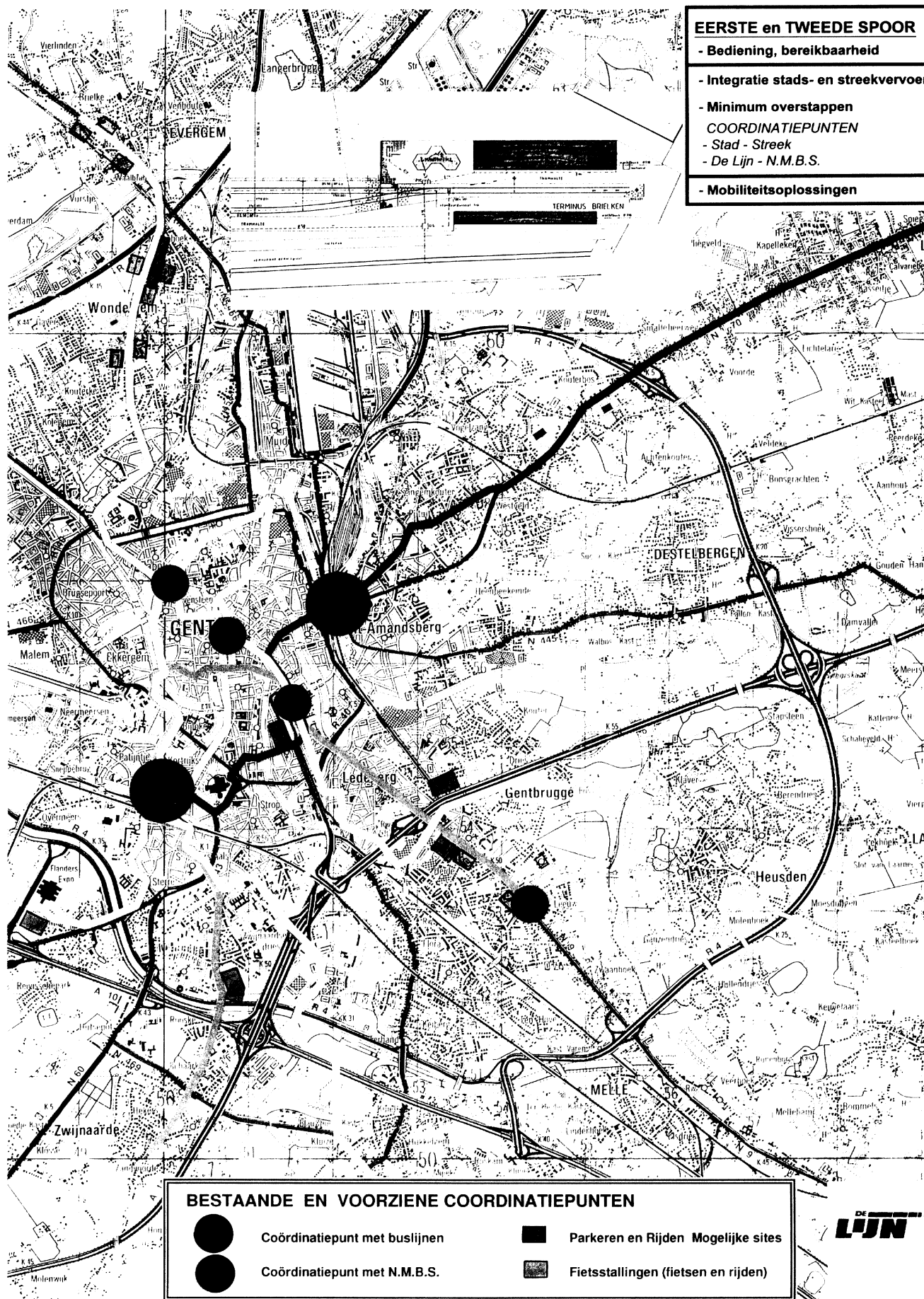
- Langsheen de E40 en de E17, binnen het grondgebied van de Gentse agglomeratie, worden geluidswerende maatregelen aangebracht. Financiering : Vlaams Gewest.
- Langsheen de R4, de B401 en de B402 worden geluidswerende maatregelen aangebracht. Financiering : verdeling Vlaams Gewest - stad Gent. Verdeling verder af te spreken.

BIJLAGE 2

Kaarten met bus-, tram- en trolleylijnen

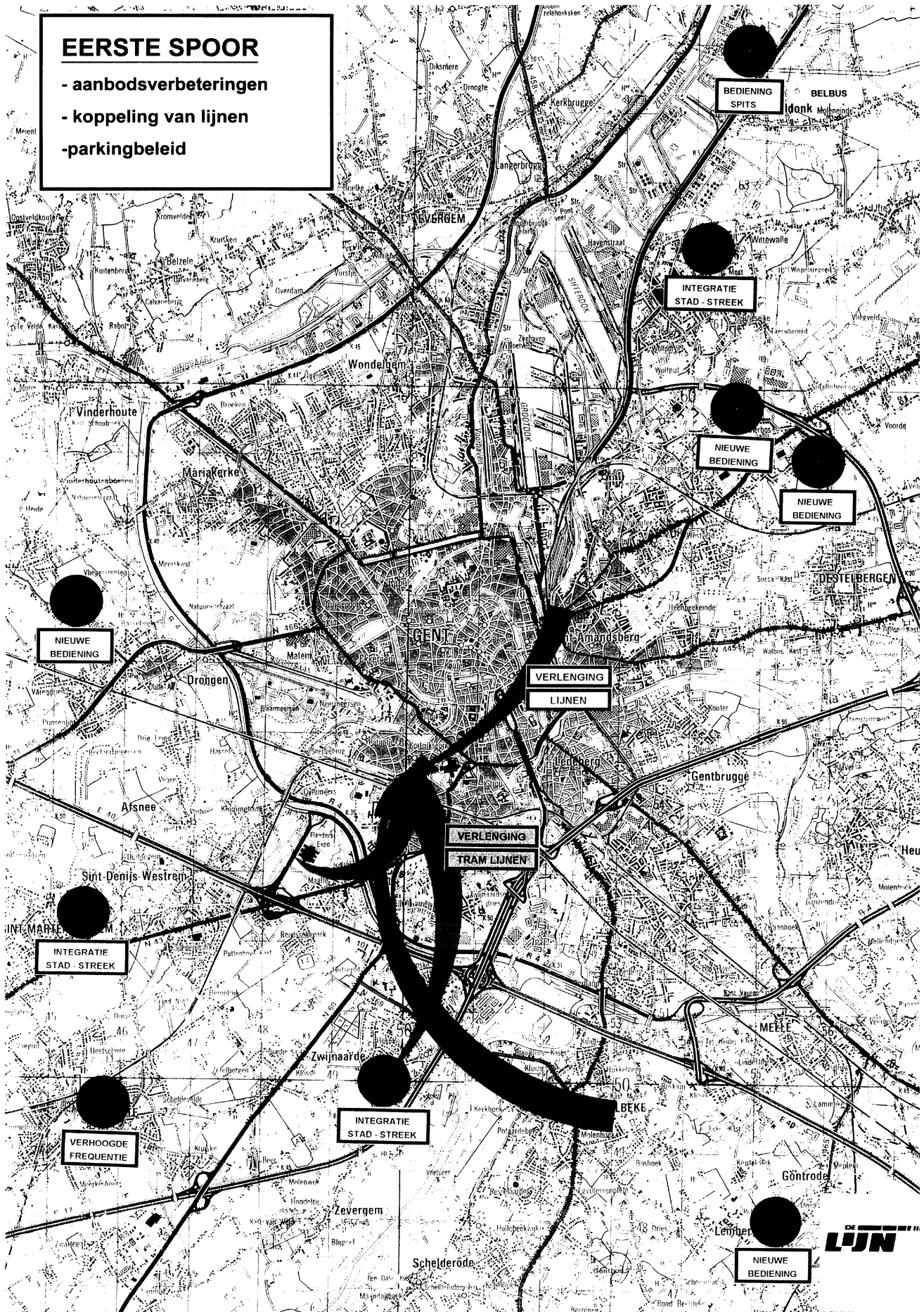


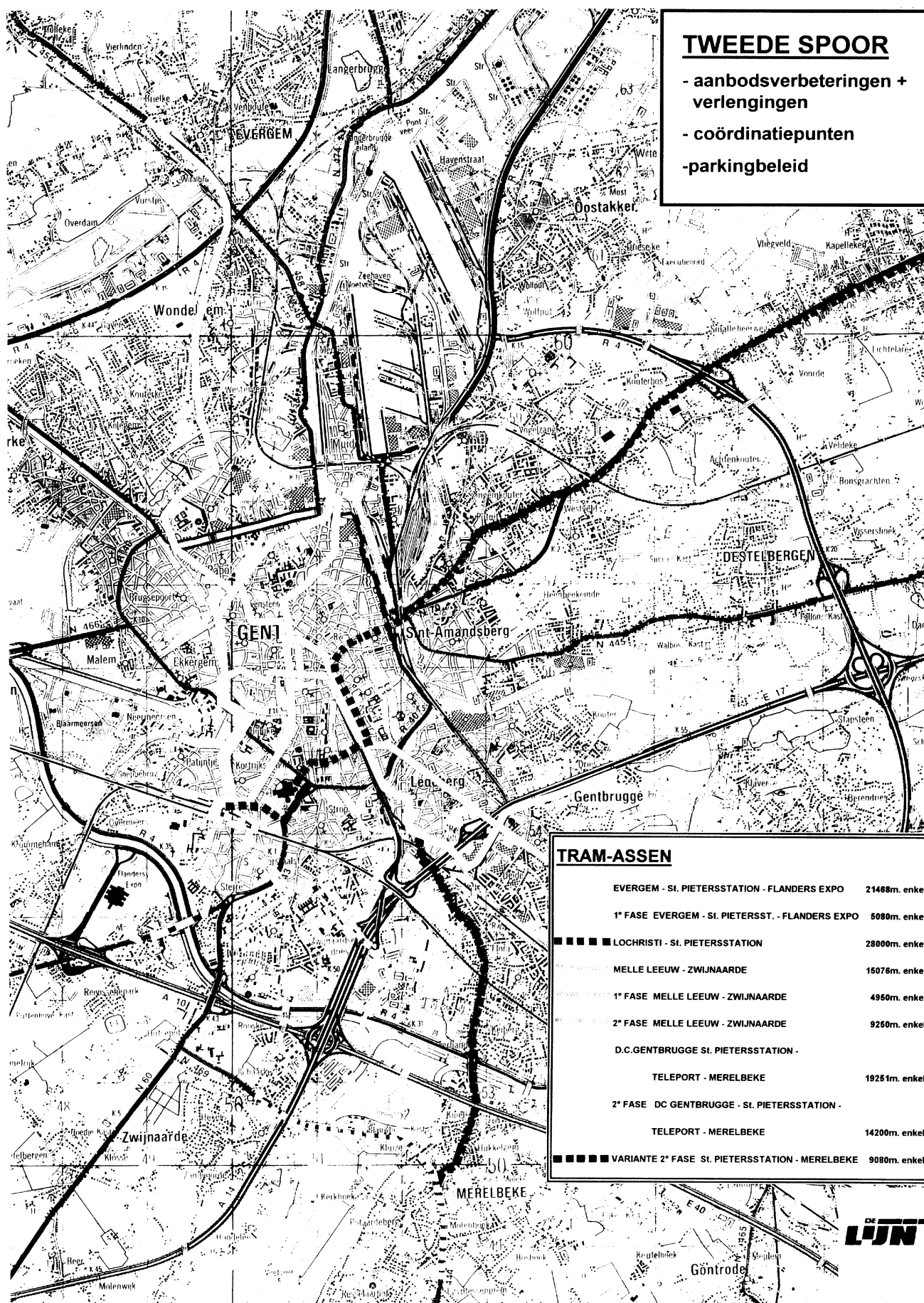




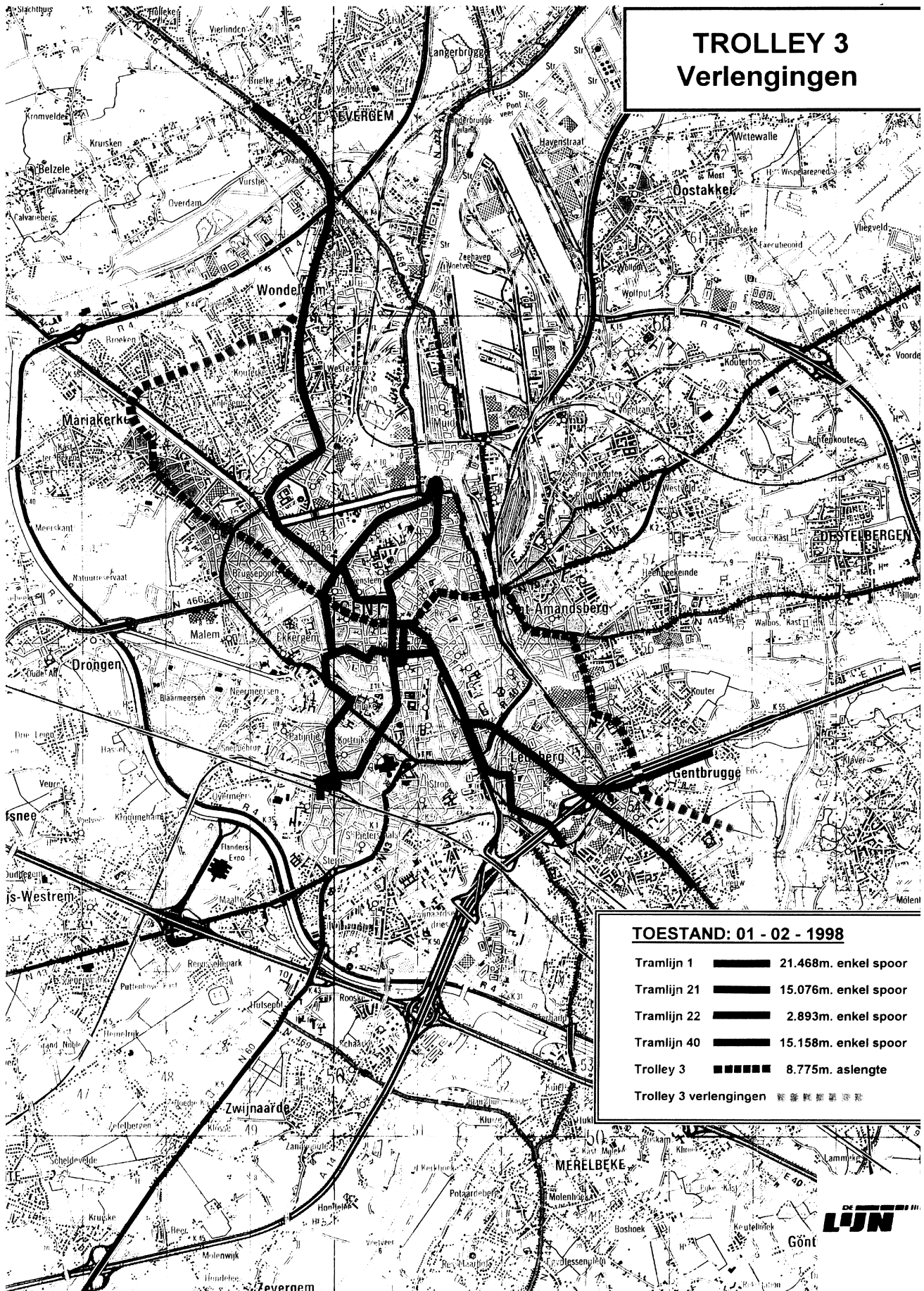
EERSTE SPOOR

- aanbodsverbeteringen
- koppeling van lijnen
- parkingbeleid



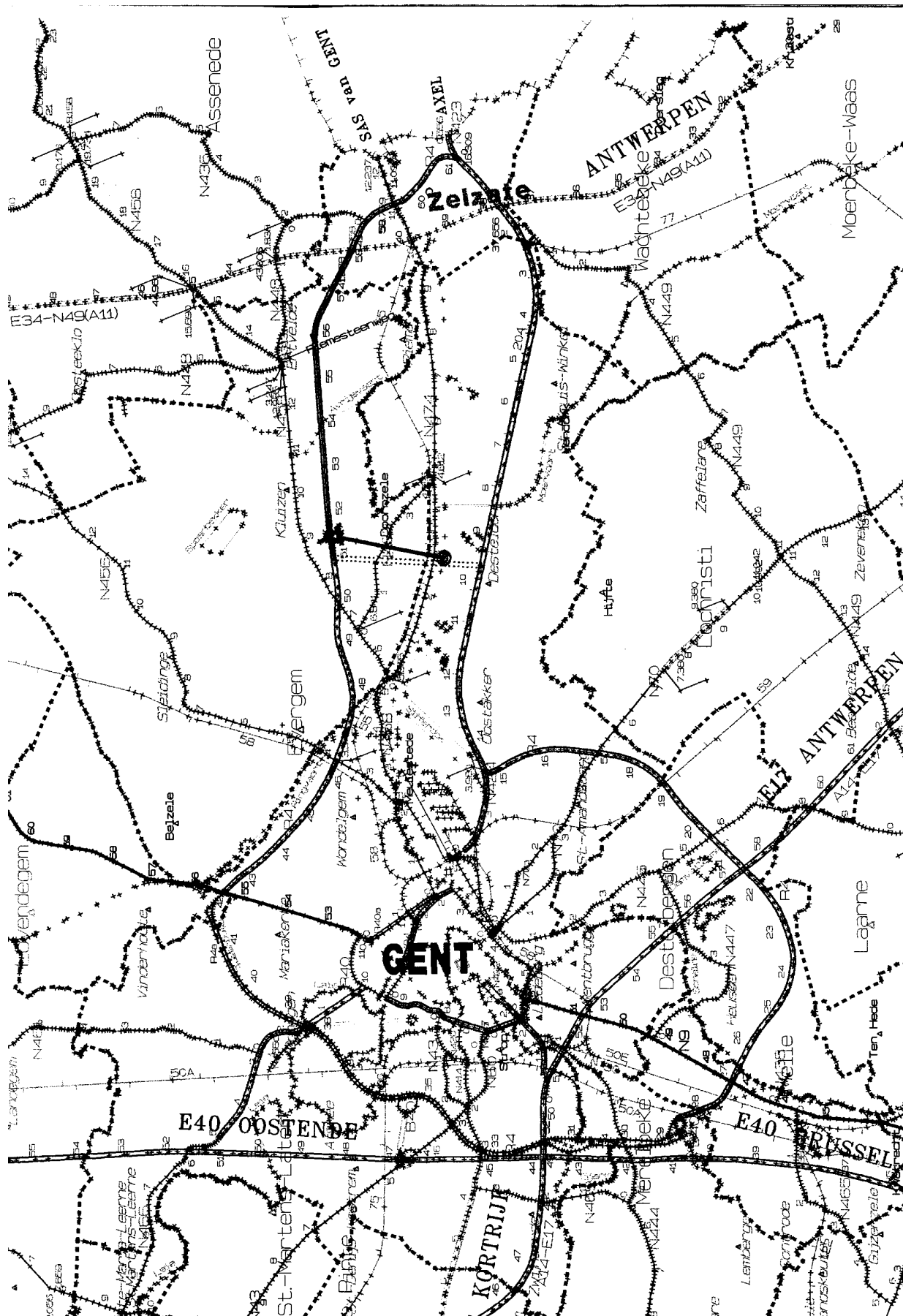


TROLLEY 3 Verlengingen



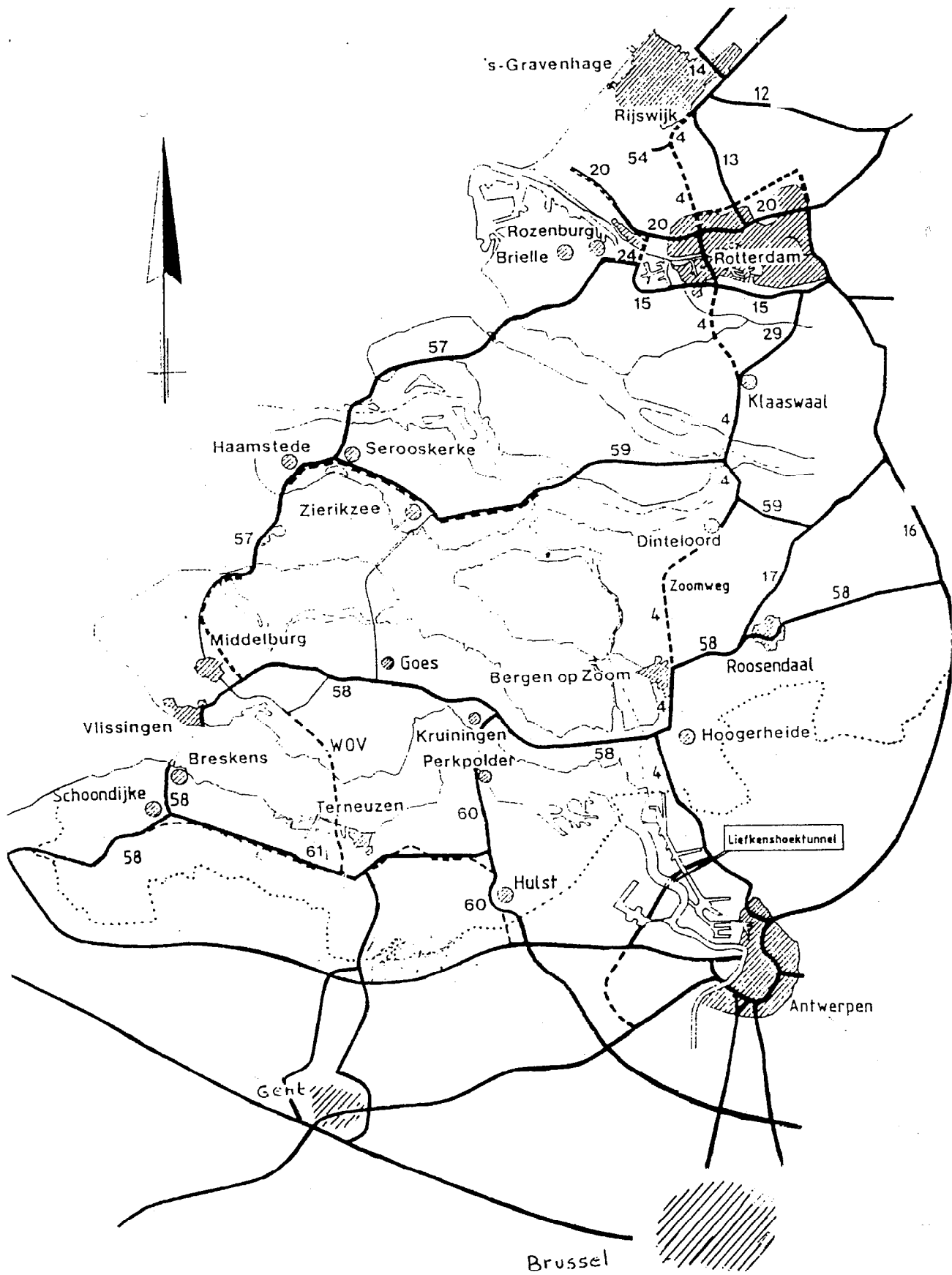
BIJLAGE 3

Kaarten en slides getoond door de heer Jean-Pierre Matthijs



CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	Aanvullende functie	INRICHTING
HOOFDWEG	VERBINDEN op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
PRIMAIRE WEG Categorie I	VERBINDEN op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
PRIMAIRE WEG Categorie II	VERZAMELEN op Vlaams niveau,	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
SECUNDAIRE WEG	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
LOKALE WEG	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

HOOFDWEG	N49/A11	
PRIMAIRE WEG	R4 West - B402	Merelbeke (A10) - Zelzate (A11/N9)
Categorie I	R4 Oost	Merelbeke (A10) - tot A14/E17
	N423	Zelzate (A11/N49) - Nederlandse grens
	N60	Vanaf E17 tot grens Oost-Vlaanderen
PRIMAIRE WEG	R4 Oost	A14/E17 - tot Zelzate (A11/N49)
Categorie II	R4 (binnen/buitenring)	Melle (aansluiting) tot B402 (Flanders Expo)
	R4 Rodenhuisentunnel (ontwerpen)	R4 Oost (Kennedylaan) - R4 West



Mogelijke mobiliteitsscenario's

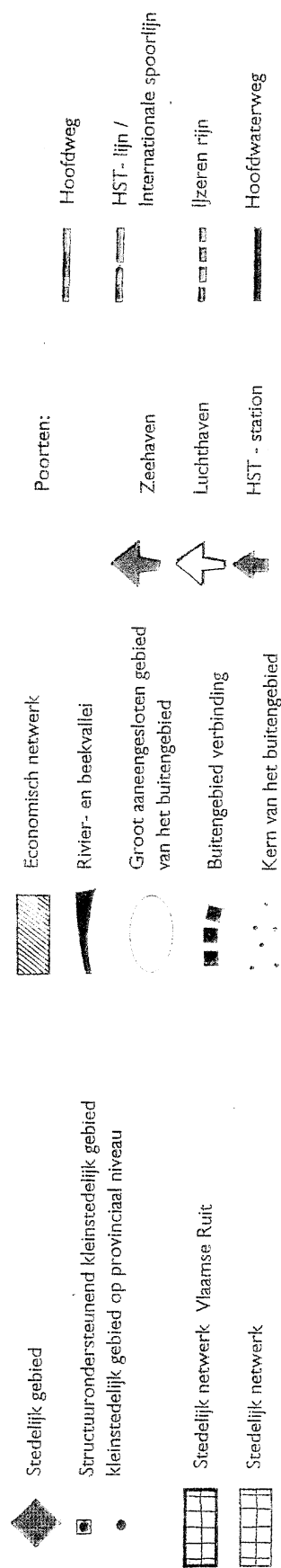
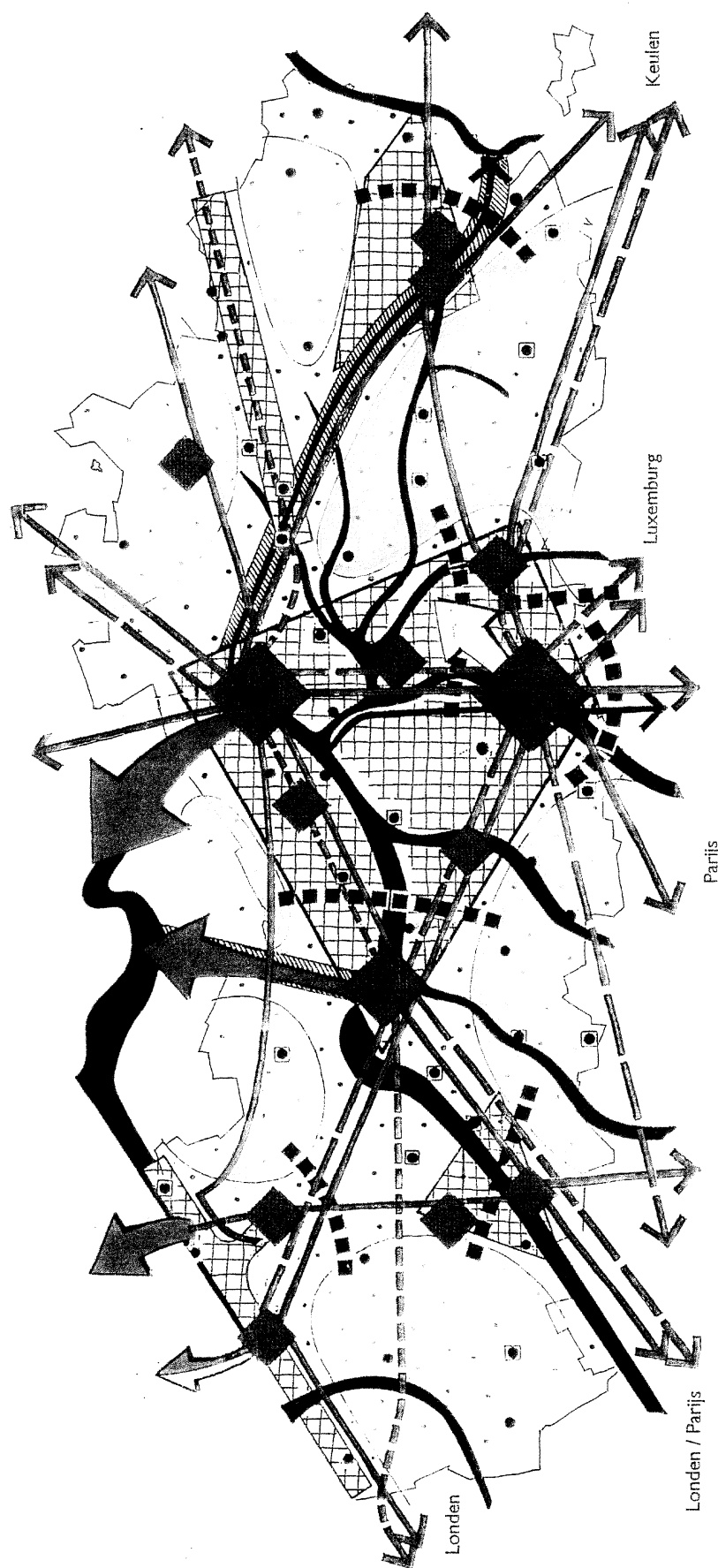
	Wel Rodenhuizentunnel	Geen Rodenhuizentunnel
Geen sluiting van de Antwerpse ring		
Rekening rijden in Antwerpen	variant 1	variant 2
Tol in de Liefkenshoek tunnel	variant 3	variant 4
Sluiting van de Antwerpse ring		
Rekening rijden in Antwerpen	variant 5	variant 6
Tol in de Kennedytunnel	variant 7	variant 8

BIJLAGE 4

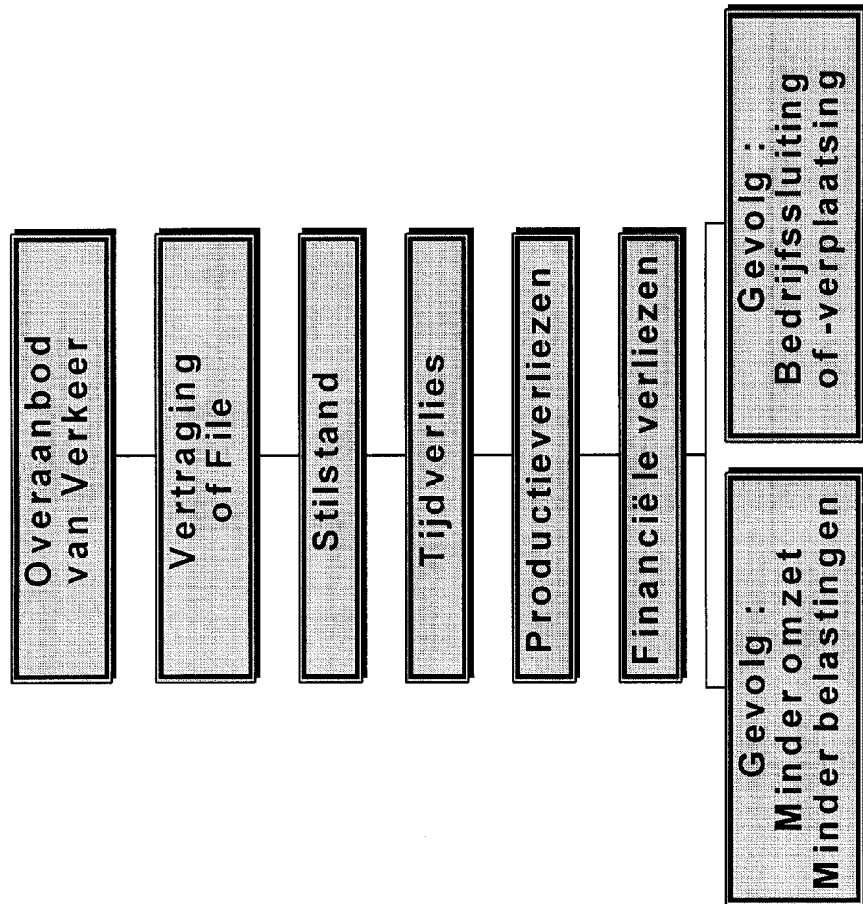
Selectie van slides van de uiteenzetting van de heer Daniël Termont

SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN DE RUIMTELIJKE VISIE OP VLAANDEREN

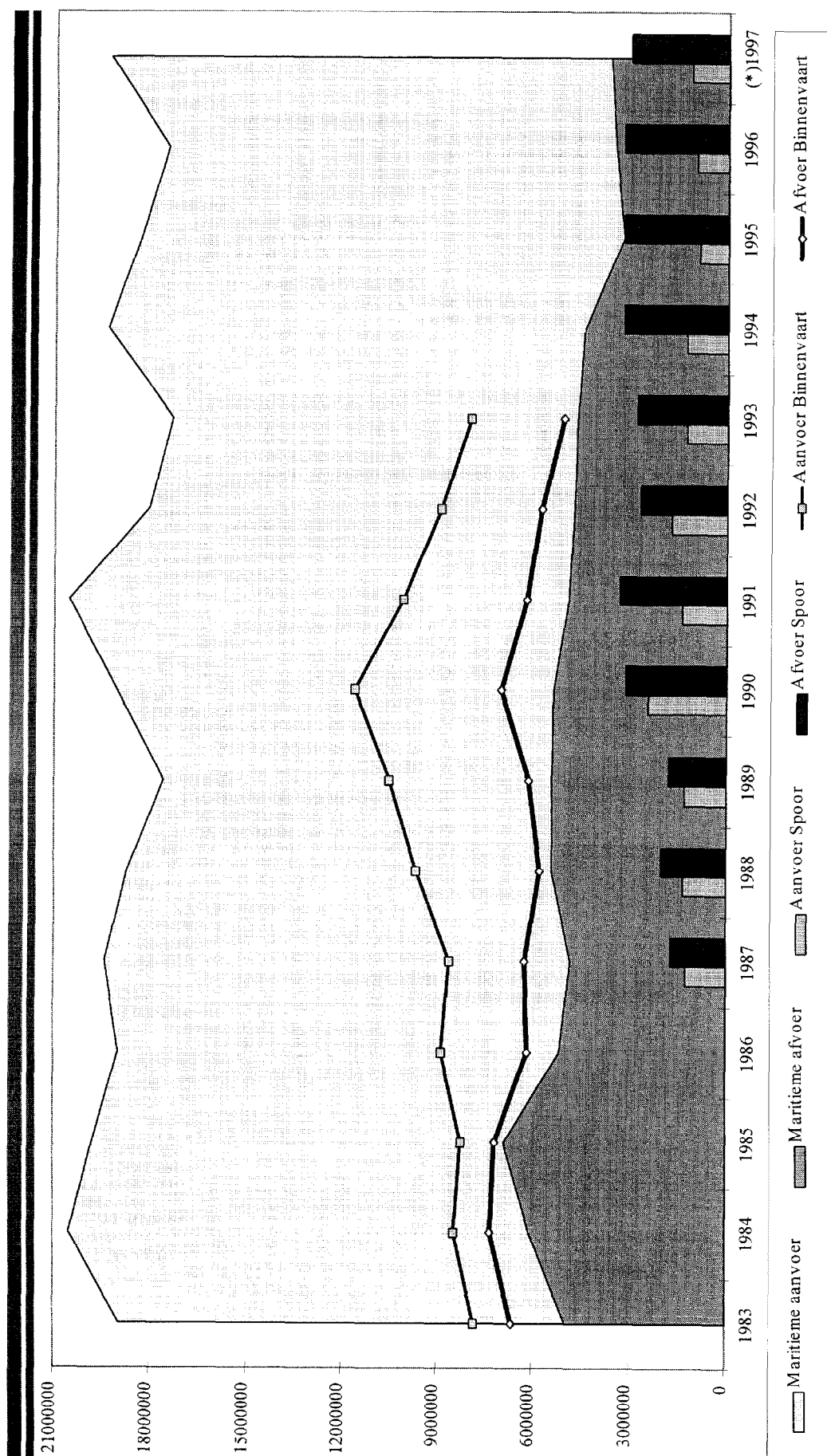
Amsterdam / Rotterdam

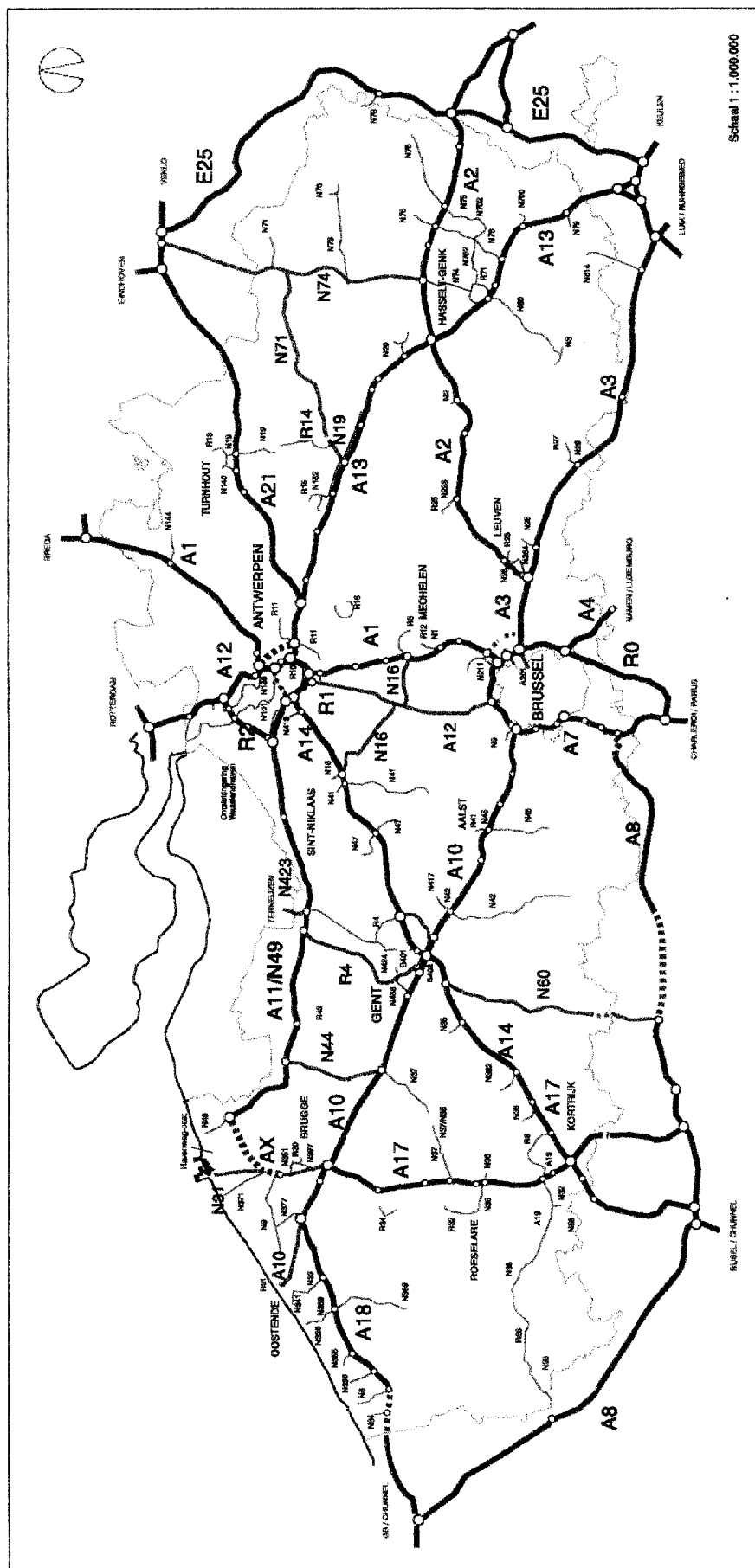


Gevolgen van IM - mobiliteit






Evolutie Modal Split





CATEGORISERING HOOFD- EN PRIMAIR WEGENNET

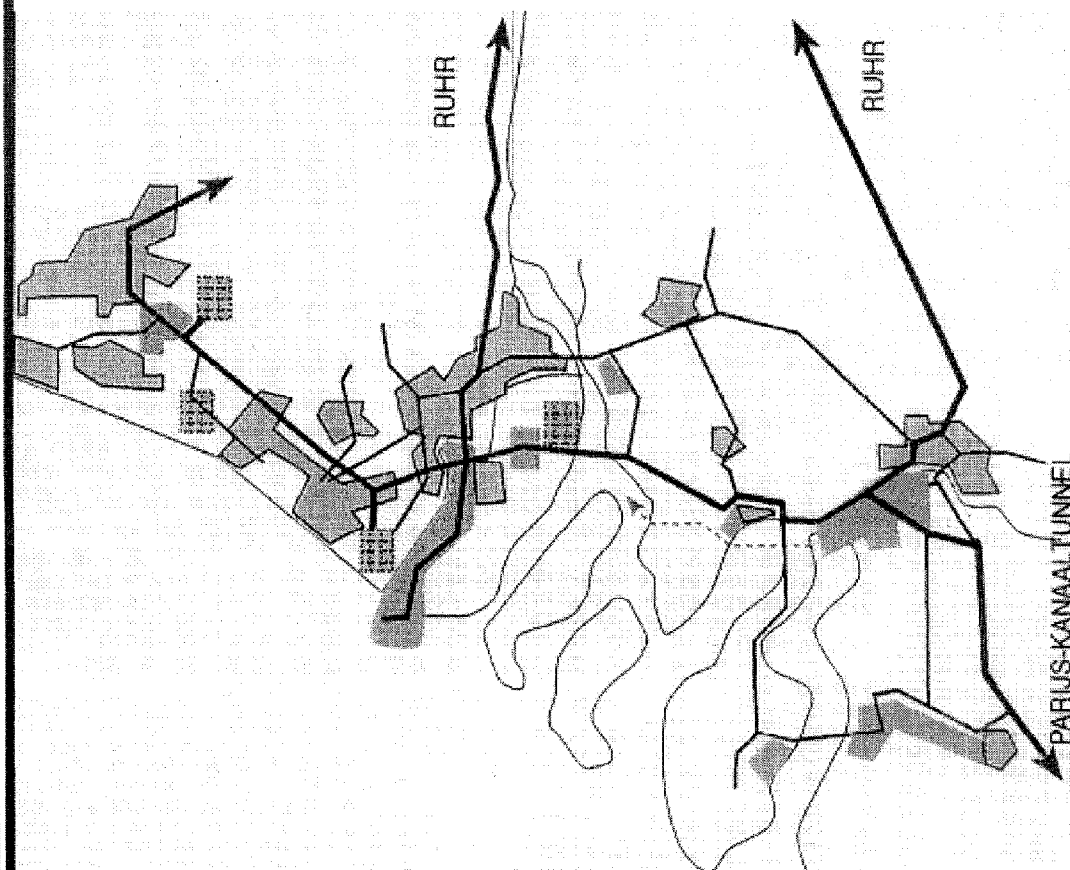
-  Hoofdweg / te ontwerpen hoofdweg
-  Primaire weg I / te ontwerpen primaire weg I
-  Primaire weg II / te ontwerpen primaire weg II

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

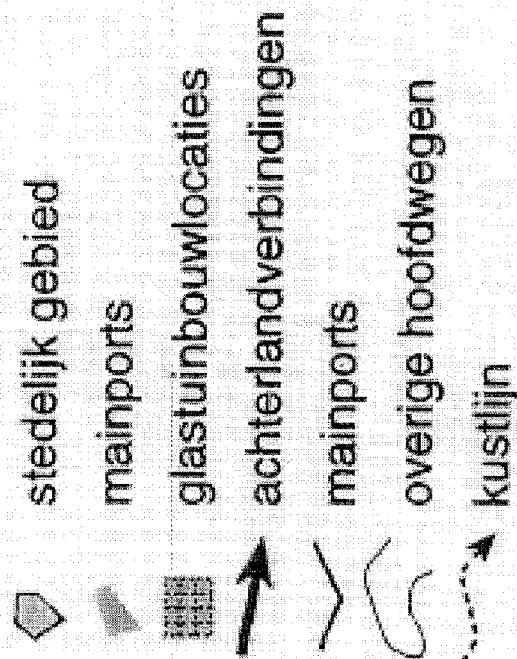


Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Vlaamse regering
Vlaams minister van Openbare Werken
Vervoer en Ruimtelijke Ordening

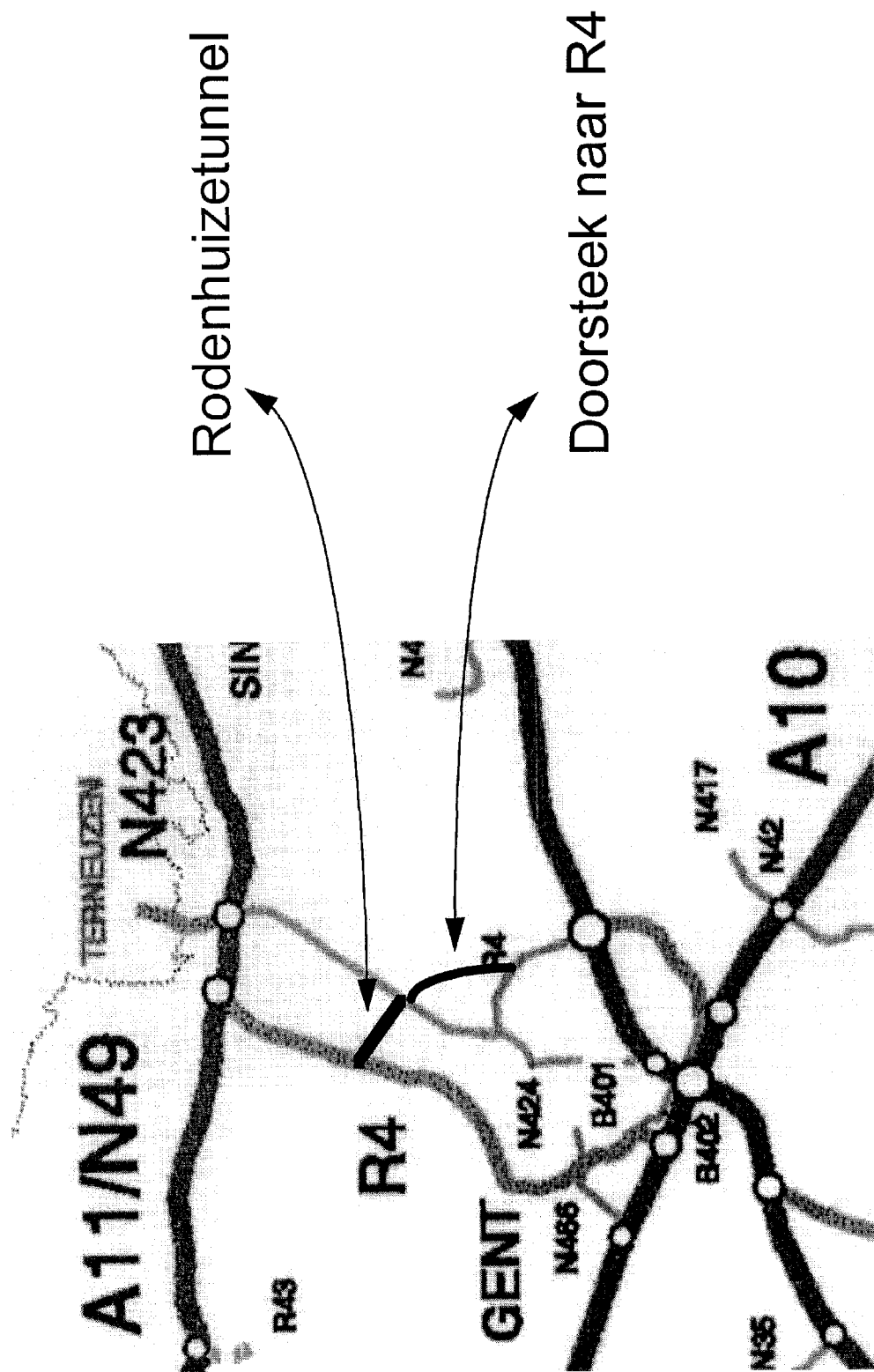
Structuurplan Zeeland



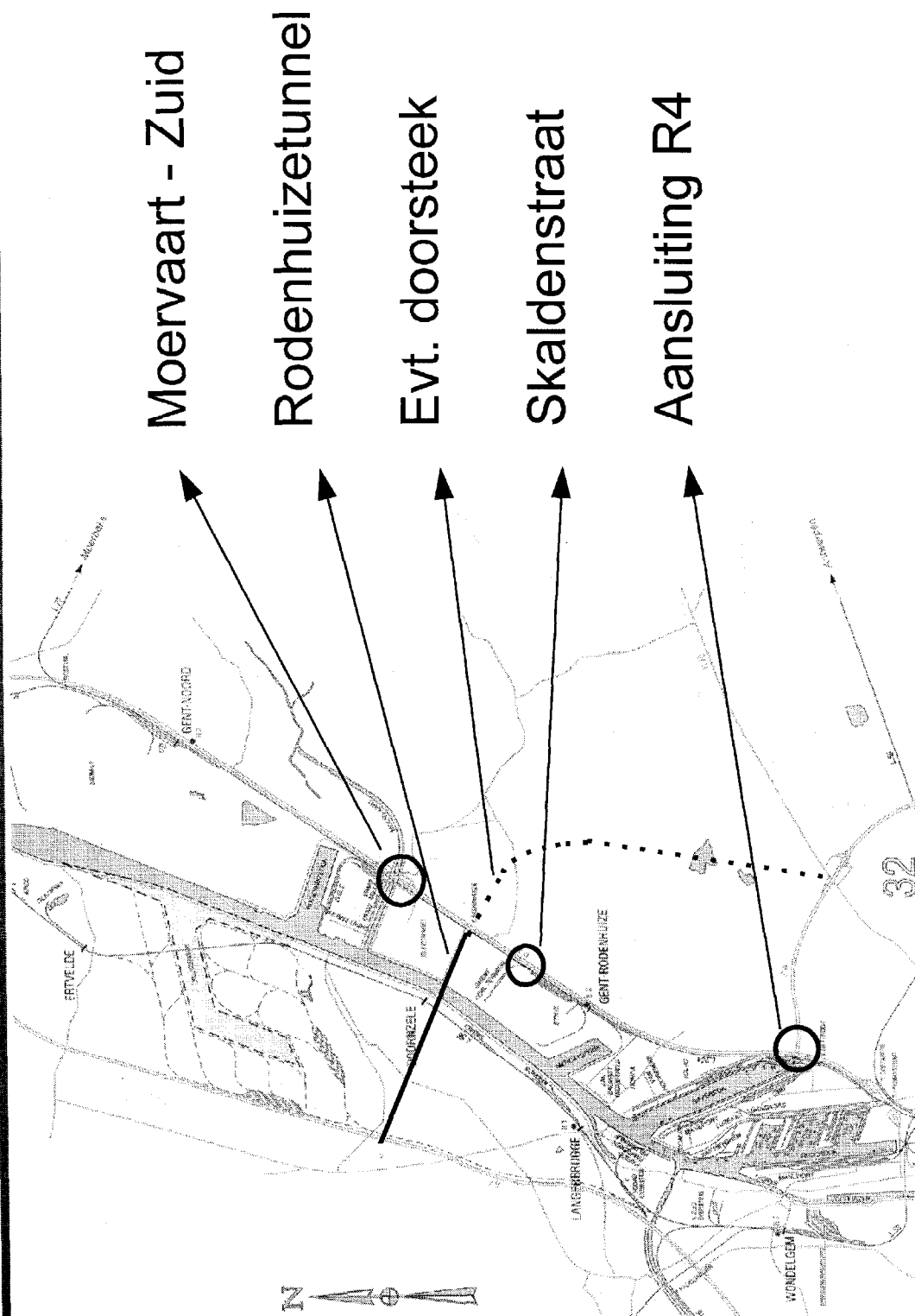
Toekomstige gewenste structuur



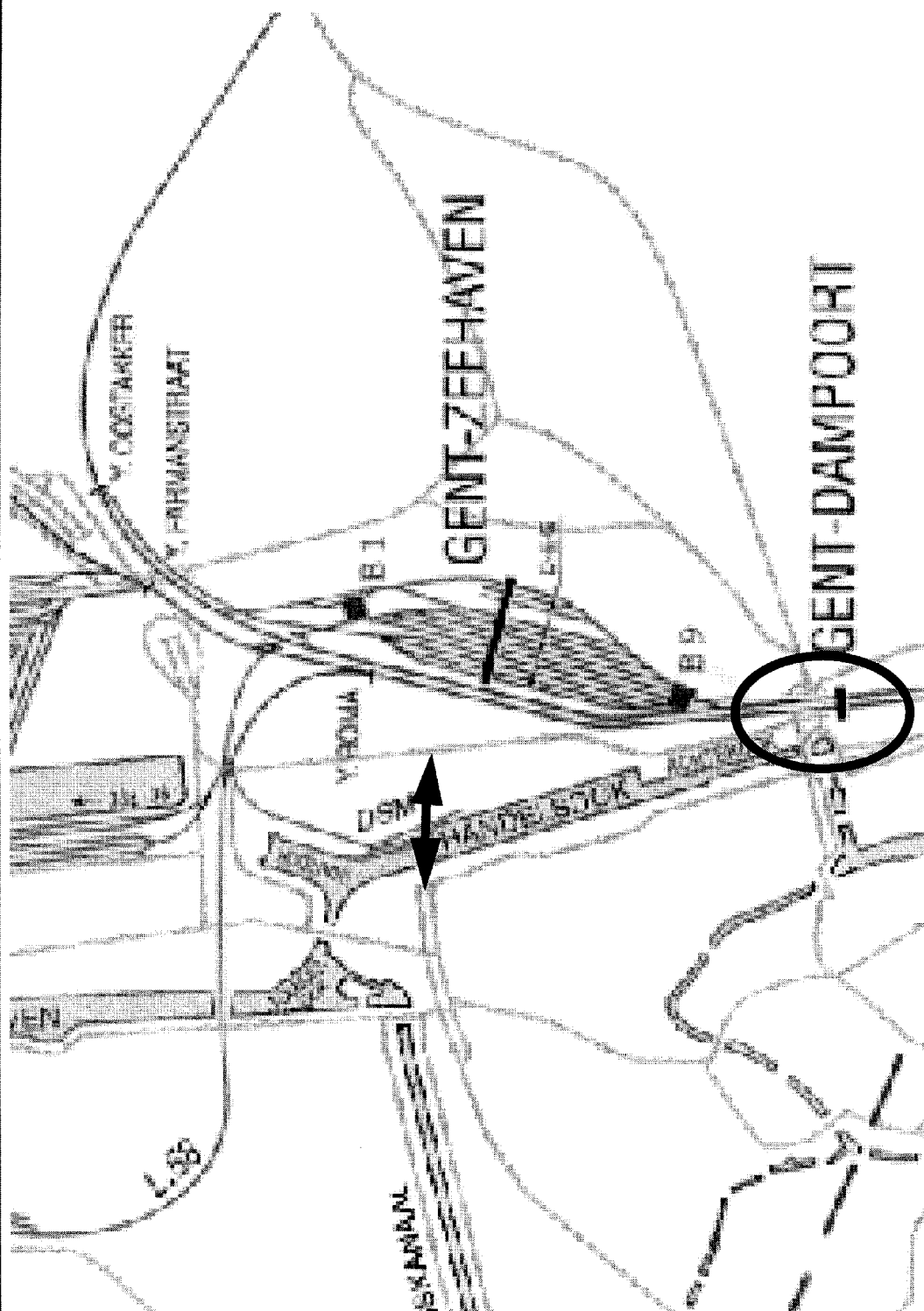
Categorisering van het wegennet : Gentse en Kanaalzone



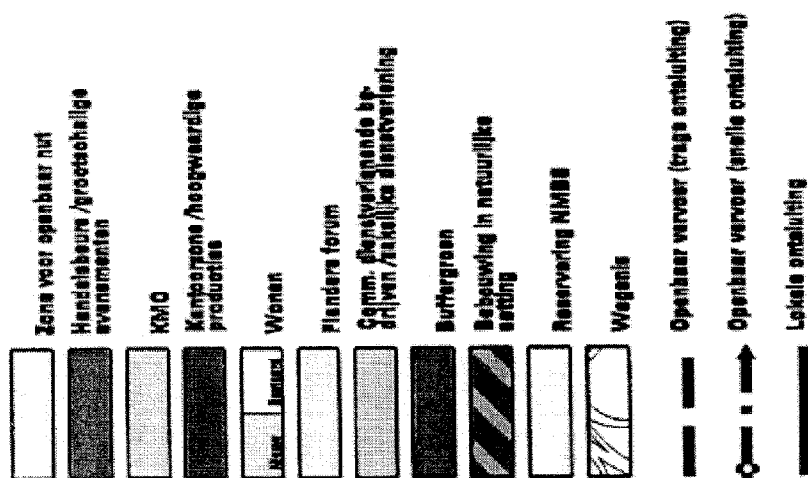
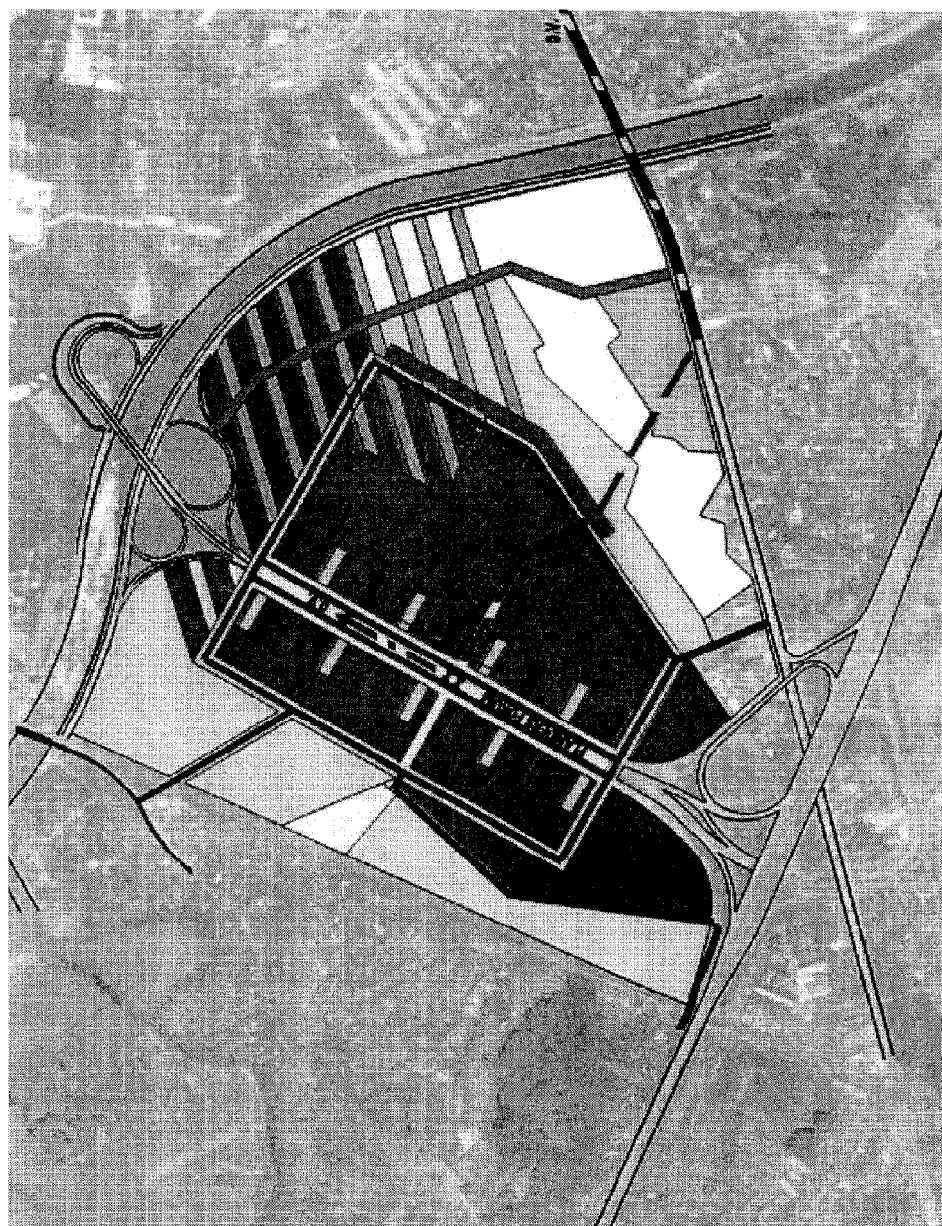
Kennedylaan

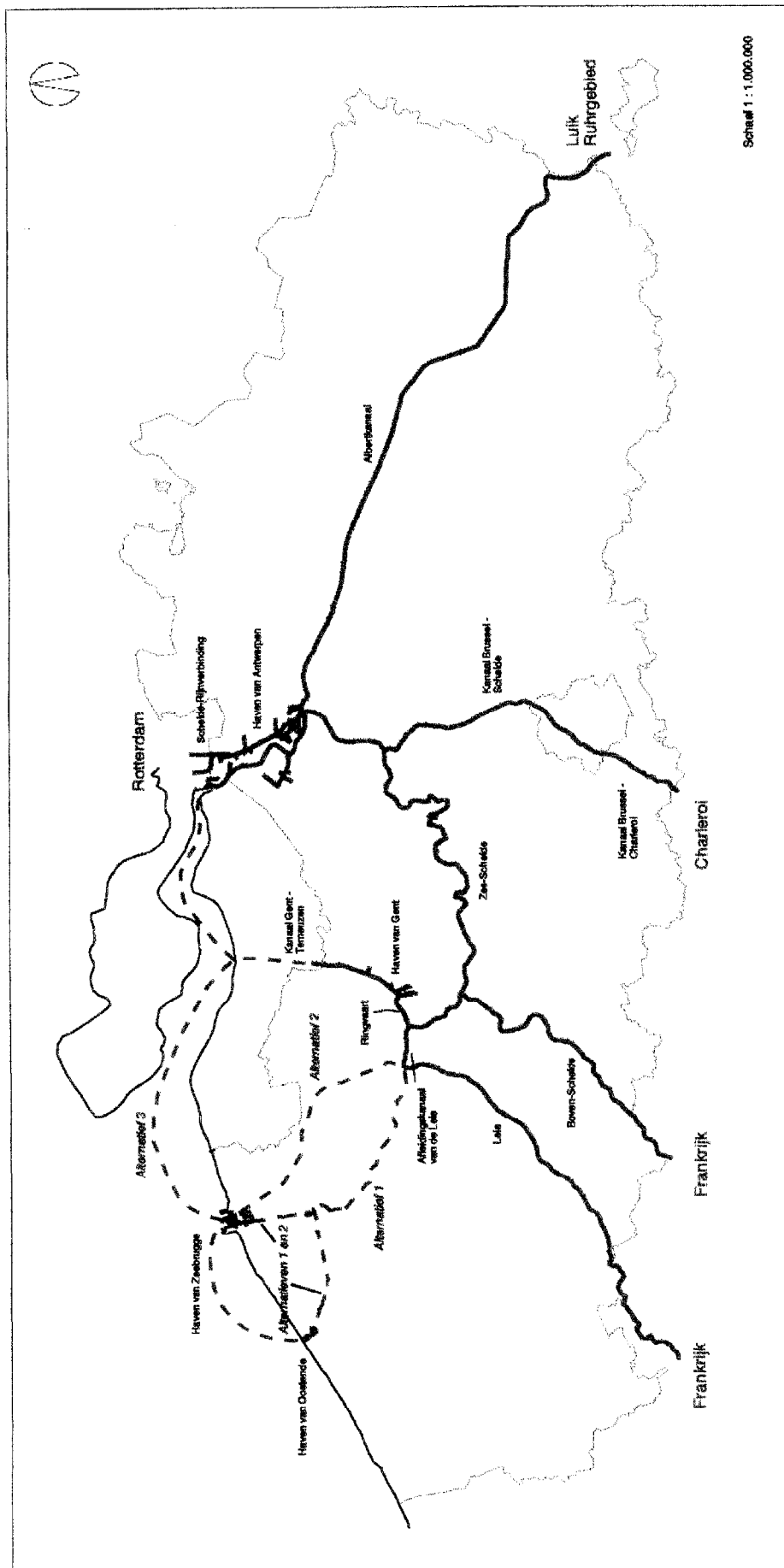


1. *What is the purpose of this research?*
 2. *What are the research objectives?*
 3. *What is the research methodology?*
 4. *What are the research findings?*
 5. *What are the conclusions?*
 6. *What are the limitations?*
 7. *What are the implications?*
 8. *What are the future research directions?*
 9. *What are the references?*
 10. *What are the appendices?*
 11. *What are the acknowledgments?*
 12. *What are the contact details?*
 13. *What are the funding sources?*
 14. *What are the ethical approvals?*
 15. *What are the data availability statements?*
 16. *What are the conflicts of interest?*
 17. *What are the author contributions?*
 18. *What are the keywords?*
 19. *What are the abstracts?*
 20. *What are the introductions?*
 21. *What are the discussions?*
 22. *What are the conclusions?*
 23. *What are the limitations?*
 24. *What are the implications?*
 25. *What are the future research directions?*
 26. *What are the references?*
 27. *What are the appendices?*
 28. *What are the acknowledgments?*
 29. *What are the contact details?*
 30. *What are the funding sources?*
 31. *What are the ethical approvals?*
 32. *What are the data availability statements?*
 33. *What are the conflicts of interest?*
 34. *What are the author contributions?*
 35. *What are the keywords?*
 36. *What are the abstracts?*
 37. *What are the introductions?*
 38. *What are the discussions?*
 39. *What are the conclusions?*
 40. *What are the limitations?*
 41. *What are the implications?*
 42. *What are the future research directions?*
 43. *What are the references?*
 44. *What are the appendices?*
 45. *What are the acknowledgments?*
 46. *What are the contact details?*
 47. *What are the funding sources?*
 48. *What are the ethical approvals?*
 49. *What are the data availability statements?*
 50. *What are the conflicts of interest?*
 51. *What are the author contributions?*
 52. *What are the keywords?*
 53. *What are the abstracts?*
 54. *What are the introductions?*
 55. *What are the discussions?*
 56. *What are the conclusions?*
 57. *What are the limitations?*
 58. *What are the implications?*
 59. *What are the future research directions?*
 60. *What are the references?*
 61. *What are the appendices?*
 62. *What are the acknowledgments?*
 63. *What are the contact details?*
 64. *What are the funding sources?*
 65. *What are the ethical approvals?*
 66. *What are the data availability statements?*
 67. *What are the conflicts of interest?*
 68. *What are the author contributions?*
 69. *What are the keywords?*
 70. *What are the abstracts?*
 71. *What are the introductions?*
 72. *What are the discussions?*
 73. *What are the conclusions?*
 74. *What are the limitations?*
 75. *What are the implications?*
 76. *What are the future research directions?*
 77. *What are the references?*
 78. *What are the appendices?*
 79. *What are the acknowledgments?*
 80. *What are the contact details?*
 81. *What are the funding sources?*
 82. *What are the ethical approvals?*
 83. *What are the data availability statements?*
 84. *What are the conflicts of interest?*
 85. *What are the author contributions?*
 86. *What are the keywords?*
 87. *What are the abstracts?*
 88. *What are the introductions?*
 89. *What are the discussions?*
 90. *What are the conclusions?*
 91. *What are the limitations?*
 92. *What are the implications?*
 93. *What are the future research directions?*
 94. *What are the references?*
 95. *What are the appendices?*
 96. *What are the acknowledgments?*
 97. *What are the contact details?*
 98. *What are the funding sources?*
 99. *What are the ethical approvals?*
 100. *What are the data availability statements?*
 101. *What are the conflicts of interest?*
 102. *What are the author contributions?*
 103. *What are the keywords?*
 104. *What are the abstracts?*
 105. *What are the introductions?*
 106. *What are the discussions?*
 107. *What are the conclusions?*
 108. *What are the limitations?*
 109. *What are the implications?*
 110. *What are the future research directions?*
 111. *What are the references?*
 112. *What are the appendices?*
 113. *What are the acknowledgments?*
 114. *What are the contact details?*
 115. *What are the funding sources?*
 116. *What are the ethical approvals?*
 117. *What are the data availability statements?*
 118. *What are the conflicts of interest?*
 119. *What are the author contributions?*
 120. *What are the keywords?*
 121. *What are the abstracts?*
 122. *What are the introductions?*
 123. *What are the discussions?*
 124. *What are the conclusions?*
 125. *What are the limitations?*
 126. *What are the implications?*
 127. *What are the future research directions?*
 128. *What are the references?*
 129. *What are the appendices?*
 130. *What are the acknowledgments?*
 131. *What are the contact details?*
 132. *What are the funding sources?*
 133. *What are the ethical approvals?*
 134. *What are the data availability statements?*
 135. *What are the conflicts of interest?*
 136. *What are the author contributions?*
 137. *What are the keywords?*
 138. *What are the abstracts?*
 139. *What are the introductions?*
 140. *What are the discussions?*
 141. *What are the conclusions?*
 142. *What are the limitations?*
 143. *What are the implications?*
 144. *What are the future research directions?*
 145. *What are the references?*
 146. *What are the appendices?*
 147. *What are the acknowledgments?*
 148. *What are the contact details?*
 149. *What are the funding sources?*
 150. *What are the ethical approvals?*
 151. *What are the data availability statements?*
 152. *What are the conflicts of interest?*
 153. *What are the author contributions?*
 154. *What are the keywords?*
 155. *What are the abstracts?*
 156. *What are the introductions?*
 157. *What are the discussions?*
 158. *What are the conclusions?*
 159. *What are the limitations?*
 160. *What are the implications?*
 161. *What are the future research directions?*
 162. *What are the references?*
 163. *What are the appendices?*
 164. *What are the acknowledgments?*
 165. *What are the contact details?*
 166. *What are the funding sources?*
 167. *What are the ethical approvals?*
 168. *What are the data availability statements?*
 169. *What are the conflicts of interest?*
 170. *What are the author contributions?*
 171. *What are the keywords?*
 172. *What are the abstracts?*
 173. *What are the introductions?*
 174. *What are the discussions?*
 175. *What are the conclusions?*
 176. *What are the limitations?*
 177. *What are the implications?*
 178. *What are the future research directions?*
 179. *What are the references?*
 180. *What are the appendices?*
 181. *What are the acknowledgments?*
 182. *What are the contact details?*
 183. *What are the funding sources?*
 184. *What are the ethical approvals?*
 185. *What are the data availability statements?*
 186. *What are the conflicts of interest?*
 187. *What are the author contributions?*
 188. *What are the keywords?*
 189. *What are the abstracts?*
 190. *What are the introductions?*
 191. *What are the discussions?*
 192. *What are the conclusions?*
 193. *What are the limitations?*
 194. *What are the implications?*
 195. *What are the future research directions?*
 196. *What are the references?*
 197. *What are the appendices?*
 198. *What are the acknowledgments?*
 199. *What are the contact details?*
 200. *What are the funding sources?*
 201. *What are the ethical approvals?*
 202. *What are the data availability statements?*
 203. *What are the conflicts of interest?*
 204. *What are the author contributions?*
 205. *What are the keywords?*
 206. *What are the abstracts?*
 207. *What are the introductions?*
 208. *What are the discussions?*
 209. *What are the conclusions?*
 210. *What are the limitations?*
 211. *What are the implications?*
 212. *What are the future research directions?*<



Ontwerp-Masterplan





SELECTIE HOOFDWATERWEGENNET

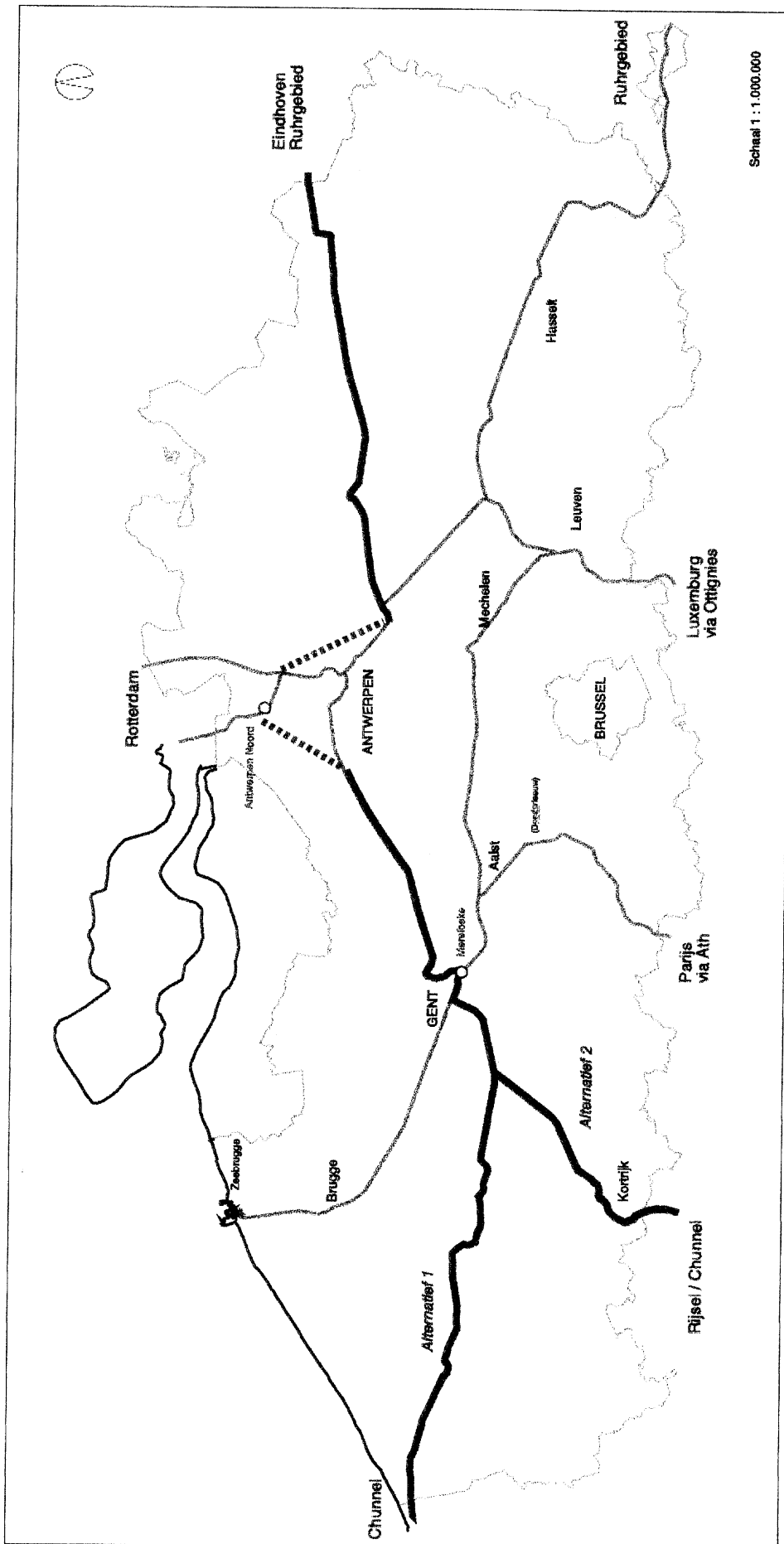
- Hoofdwaterwegennet
- - - Alternatieven ontsluiting havens van Zeebrugge en Oostende

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Vlaamse regering
Vlaamse minister van Openbare Werken
Vervoer en Ruimtelijke Ordening





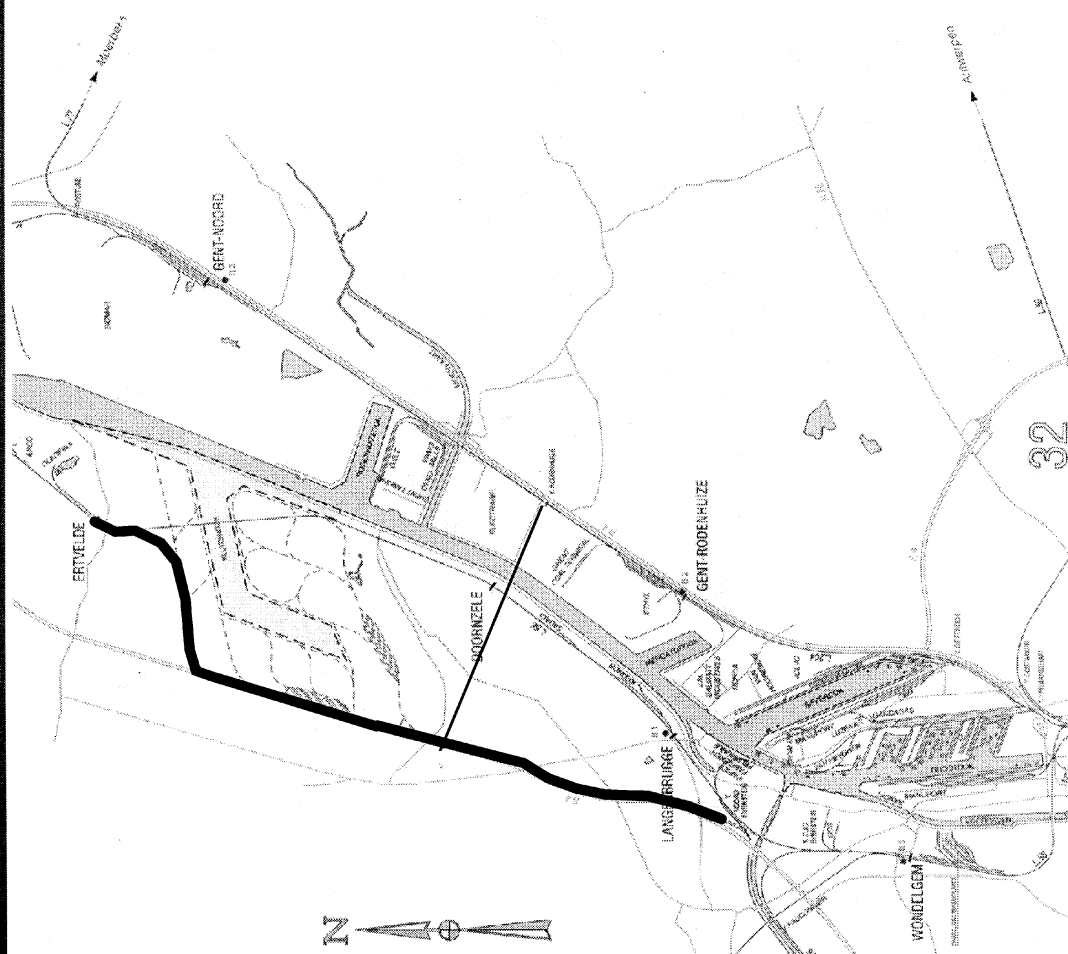
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



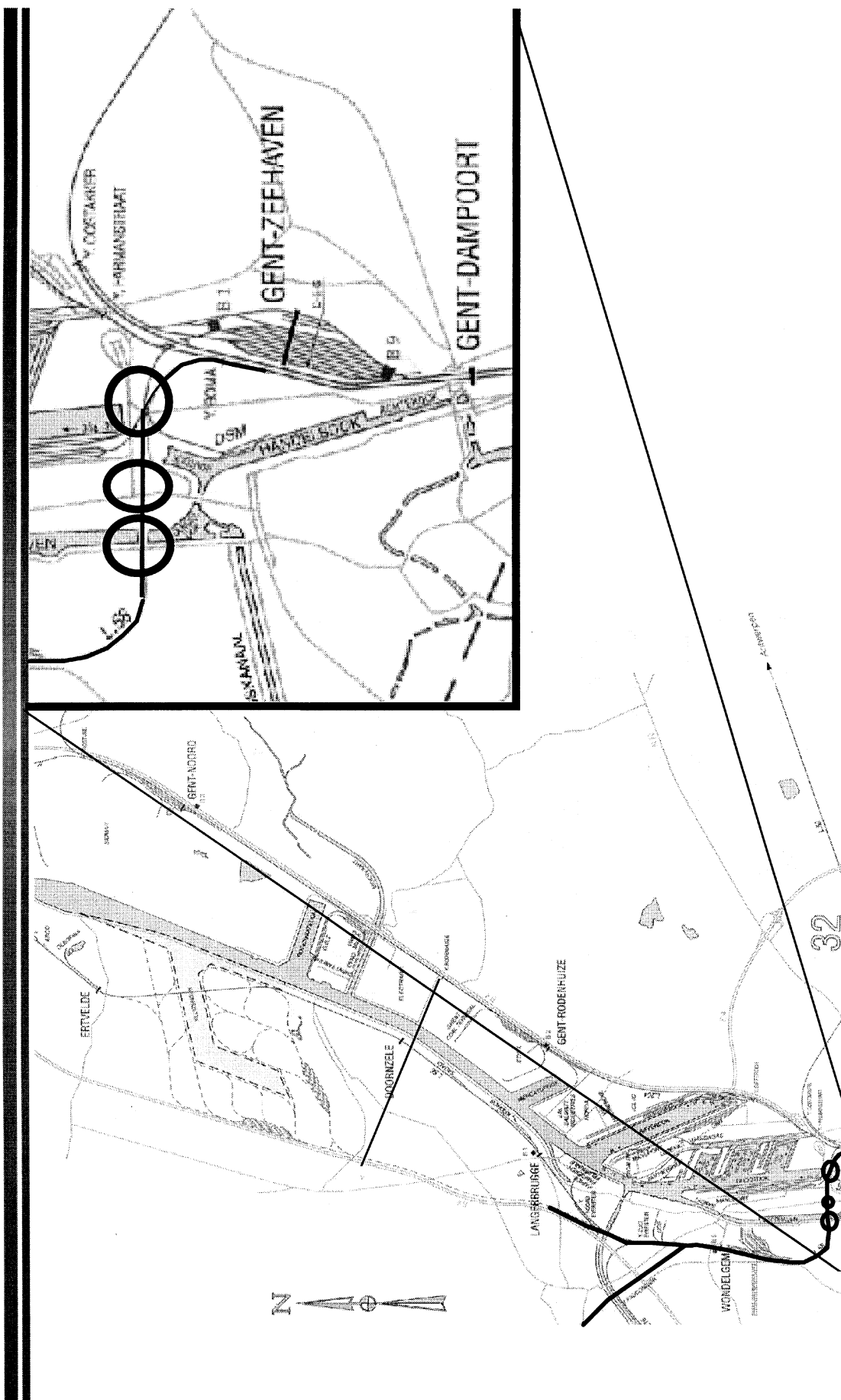
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Vlaamse regering
Vlaams minister van Openbare Werken
Vervoer en Ruimtelijke Ordening

SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNEN Goederen

Lijn 55



Ophoging Lijn 58 (+ 55)



BIJLAGE 5

Kaarten van de uiteenzetting van de NMBS

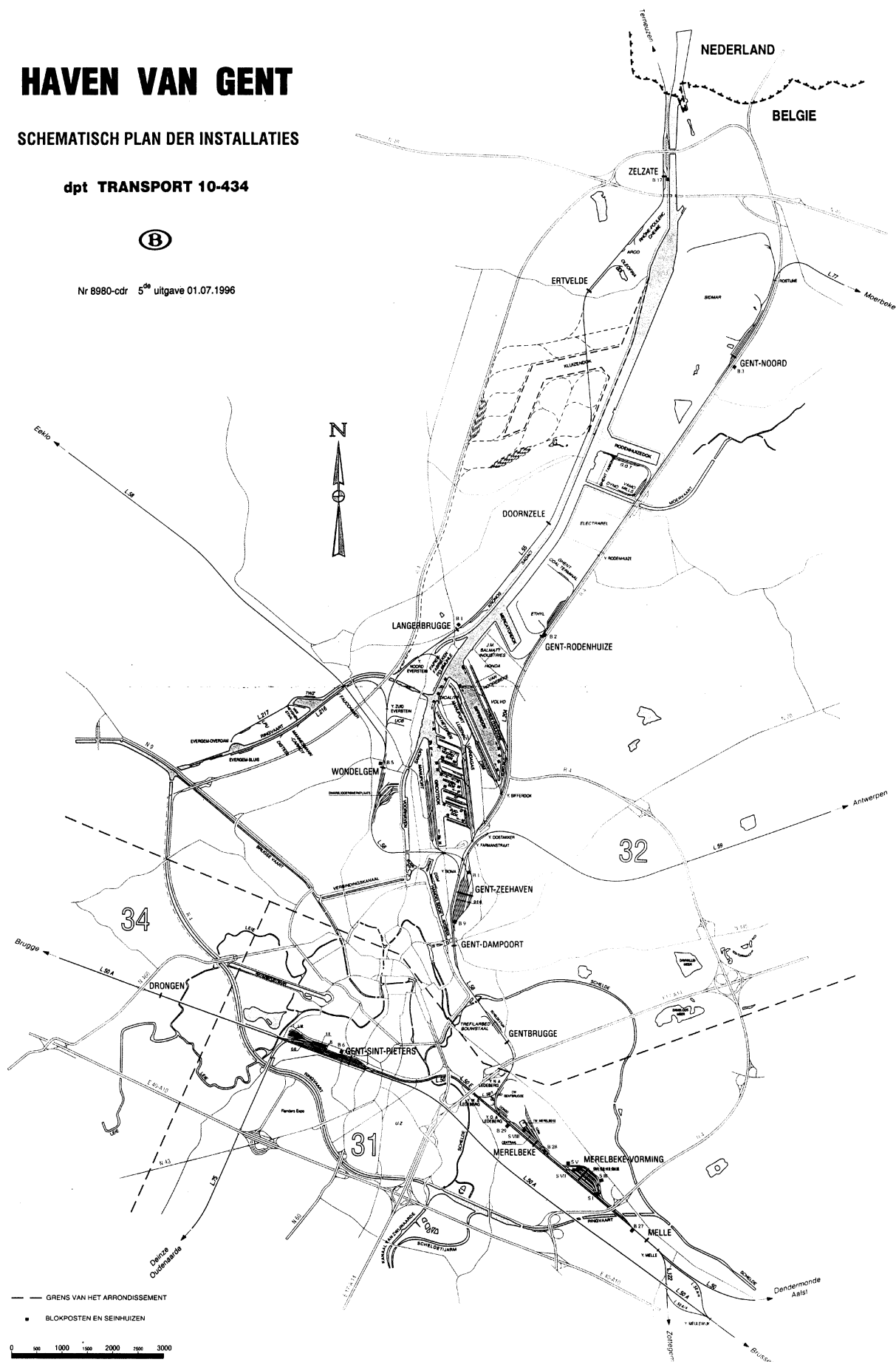
HAVEN VAN GENT

SCHEMATISCH PLAN DER INSTALLATIES

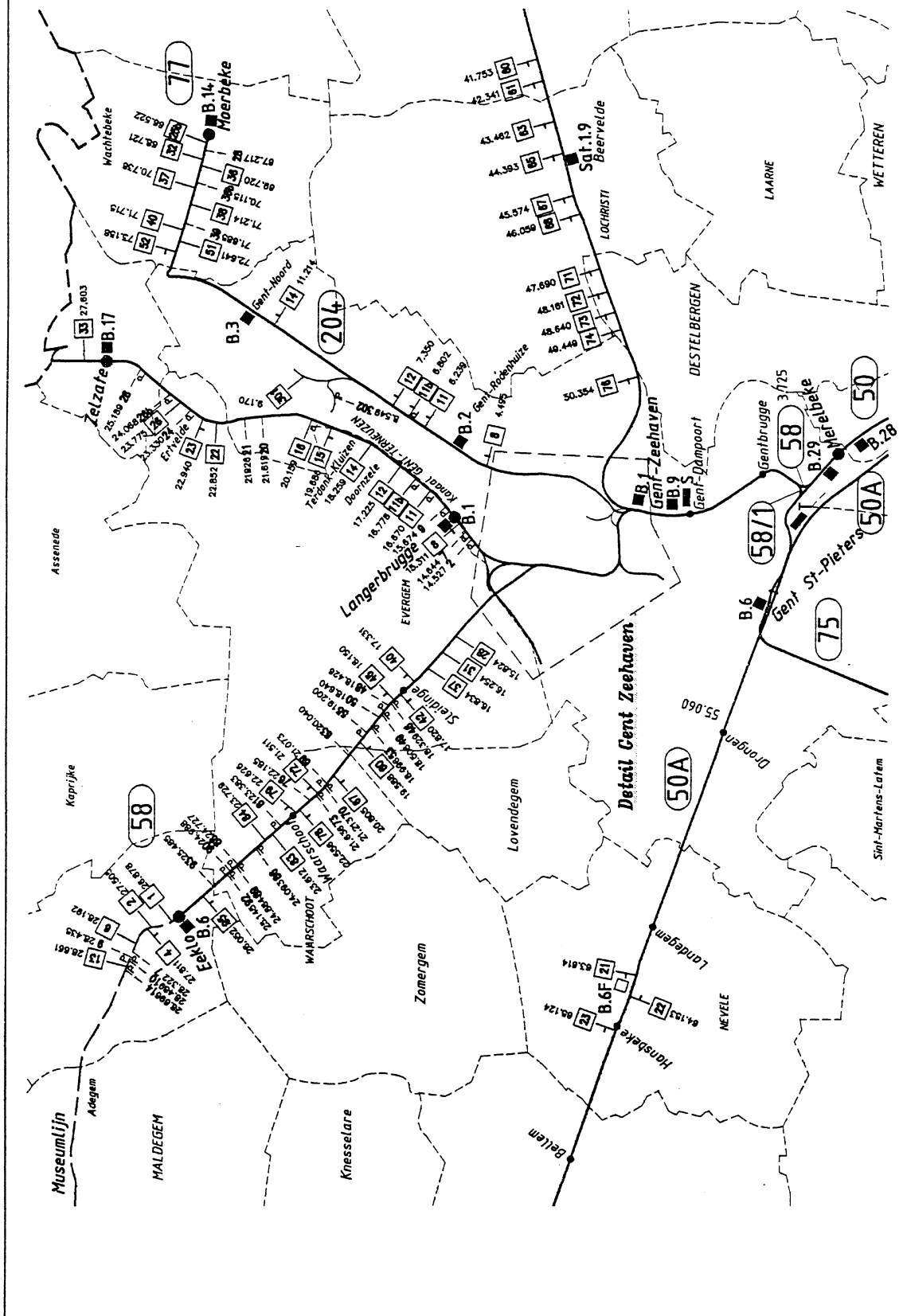
dpt TRANSPORT 10-434

(B)

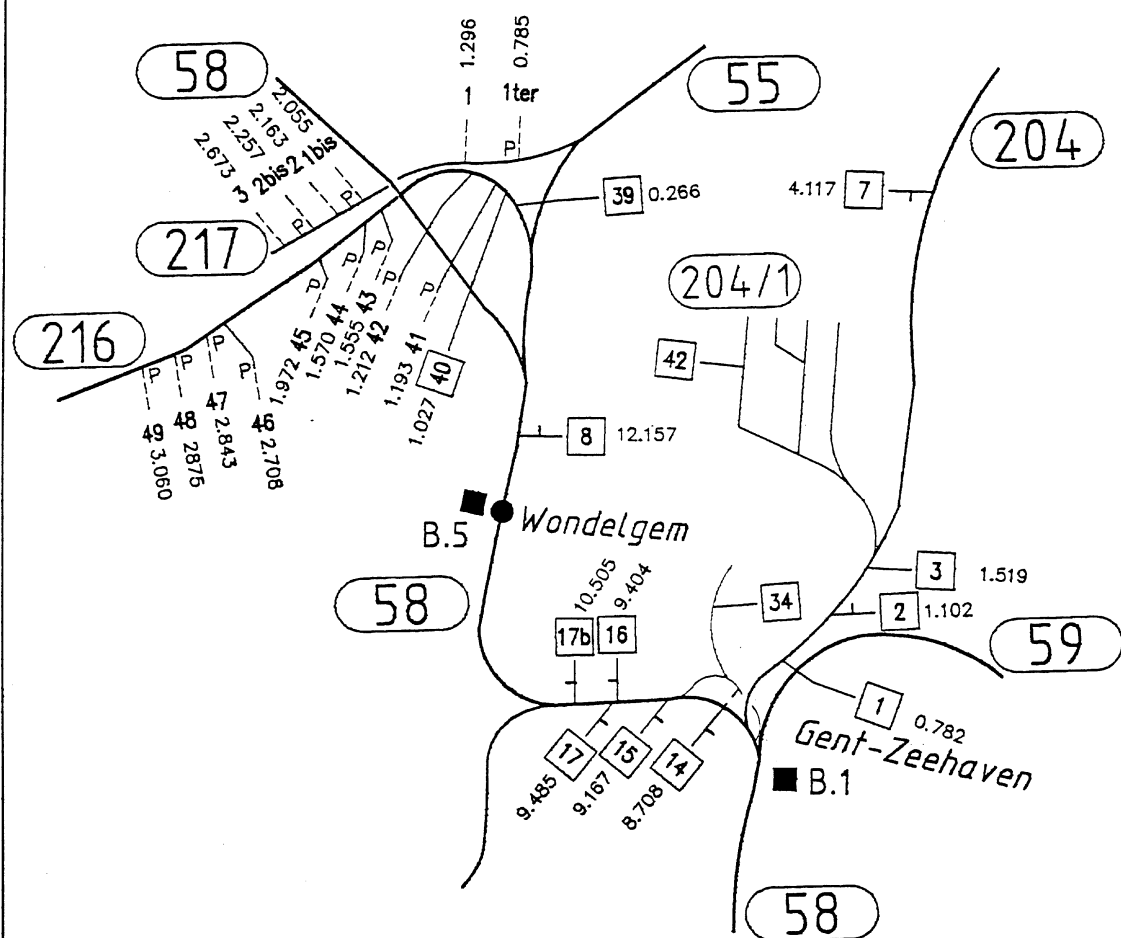
Nr 8980-cdr 5^{de} uitgave 01.07.1996



Regio Gent St-Pieters – Gent Zeehaven



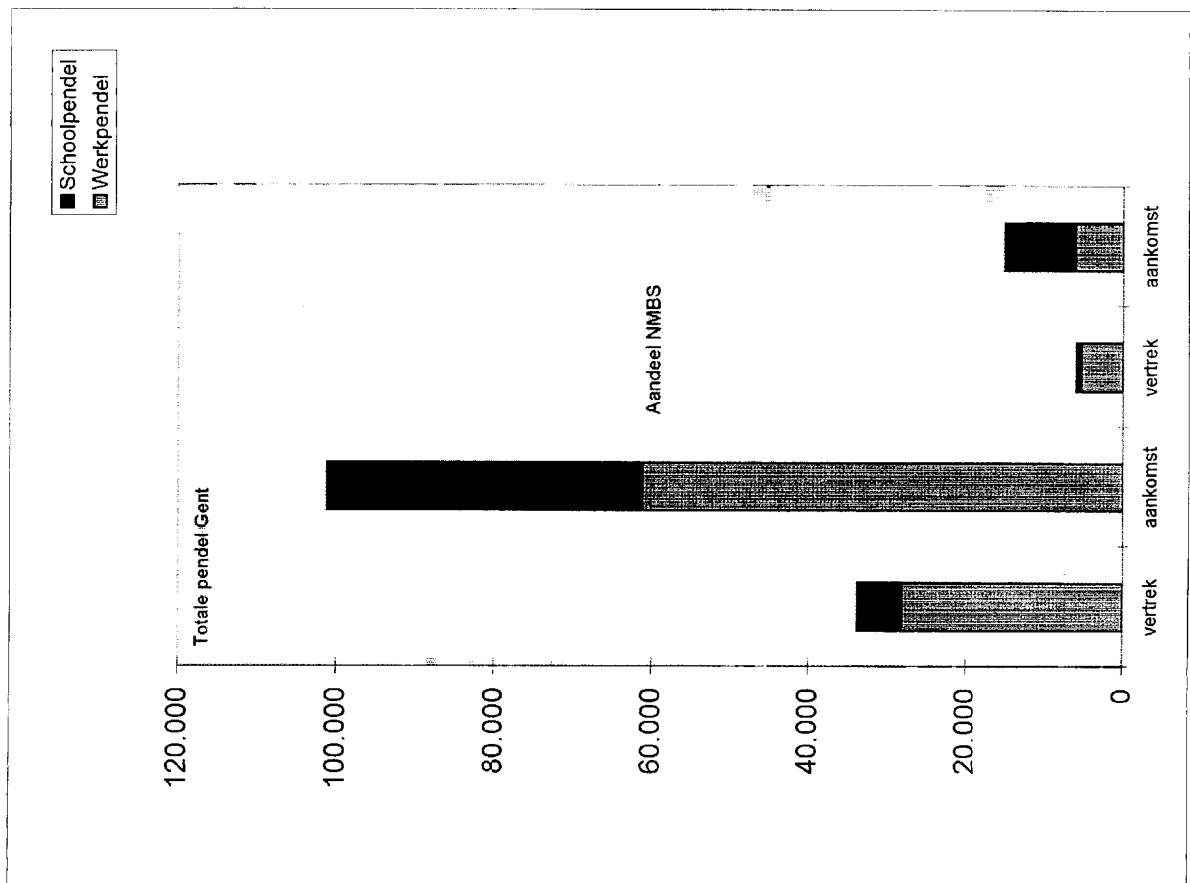
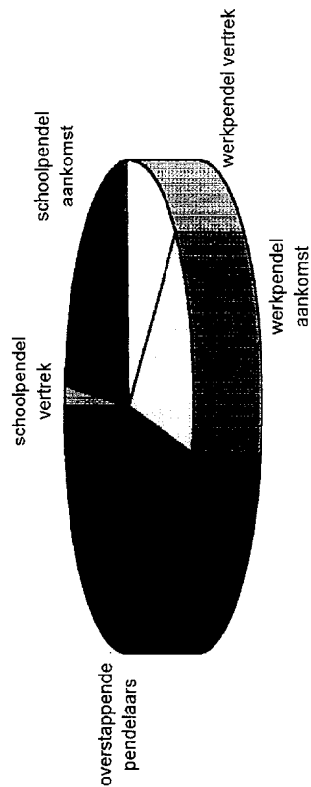
Detail Gent-Zeehaven



Pendelverkeer van en naar Gent

Totale pendel Gent			
	vertrek	aankomst	
Werkpendel	28.166	61.231	
Schoolpendel	5.583	39.957	
Totaal	33.749	101.188	

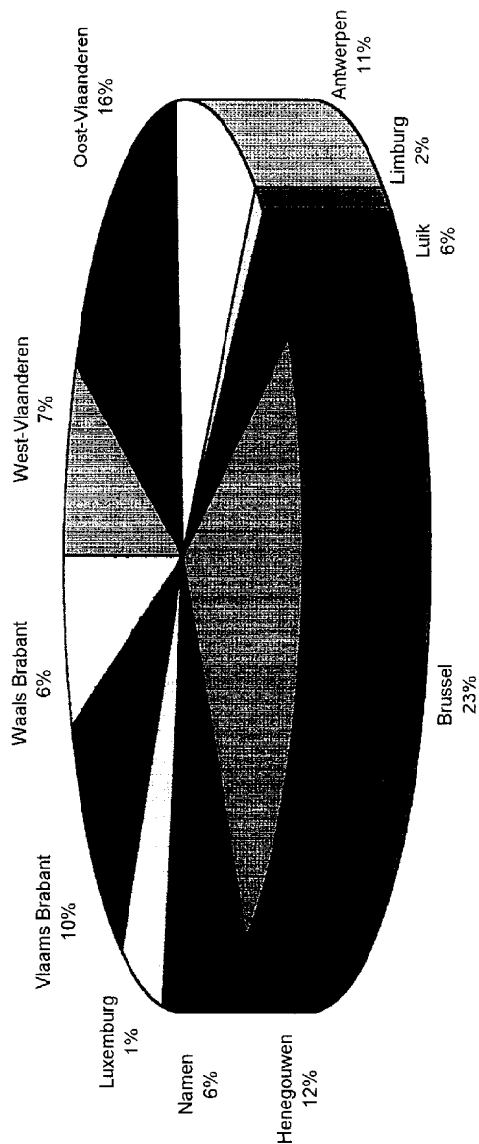
Aandeel NMBS			
	vertrek	aankomst	
Werkpendel	5370	6128	
Schoolpendel	532	9003	
Totaal	5902	15131	



Aantal instappende reizigers
gemiddelde werkdag
oktober

	Totaal per provincie				
	1992	1993	1994	1995	1996
West-Vlaanderen	51.596	50.776	55.758	52.404	51.328
Oost-Vlaanderen	119.958	116.609	122.030	114.396	121.494
Antwerpen	82.777	74.057	86.041	81.286	90.222
Limburg	11.202	9.792	11.084	10.719	11.371
Luik	41.229	37.746	42.188	34.830	39.269
Brussel	173.718	155.419	174.922	163.399	166.714
Henegouwen	85.619	80.178	82.229	73.649	78.088
Namen	40.935	38.355	44.676	39.874	39.063
Luxemburg	9.226	8.741	9.607	8.995	9.564
Vlaams Brabant	69.579	69.668	71.347	69.529	69.260
Waals Brabant	43.682	40.595	47.593	45.010	42.363
TOTAAL	729.521	681.936	747.475	694.091	718.736

1996



B**VRACHTVERVOER NMBS IN DE GENTSE REGIO**

Jaar	tonnage bij aankomst	tonnage bij vertrek	totaal
1987	1.261.488	1.718.139	2.979.627
1988	1.353.520	2.008.319	3.361.839
1989	1.320.586	1.826.026	3.146.612
1990	2.435.176	3.175.330	5.610.506
1991	1.391.579	3.304.166	4.695.745
1992	1.707.277	2.673.089	4.380.366
1993	1.283.301	2.834.127	4.117.428
1994	1.251.400	3.232.532	4.483.932
1995	901.811	3.256.405	4.158.216
1996	952.359	3.239.452	4.191.811
1997 *	1.023.059	2.785.652	3.808.711

* excl. december 1997

