

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

16 oktober 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gewestelijk expresnet, het GEN

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, over de verkeersonveilige situatie van de Waterloo-sesteenweg te Sint-Genesius-Rode

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 16 oktober 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gewestelijk expresnet, het GEN

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

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op voorstel van federaal minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Durant, keurde de federale ministerraad op 20 april van dit jaar het ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten over het gewestelijk expresnet naar, van en rond Brussel goed. Die ministerraad heeft tegelijkertijd aan de federale minister van Mobiliteit en Vervoer de opdracht gegeven om de onderhandelingen met de gewesten aan te vatten om het GEN operationeel te maken. Ondertussen vernamen we ook het heuglijke nieuws dat de minister de realisatie van het BB-net absoluut prioritair vindt. Dit BB-net vormt immers een – ons inziens beter – alternatief voor bepaalde maatregelen waarin de GEN-plannen voorzien. We worden eveneens geconfronteerd met heel concrete voorstellen van onder meer De Lijn in verband met de verbetering van bepaalde verbindingen van Leuven naar Brussel. Of dit ook vanuit andere steden het geval is, weet ik niet. Al deze zaken stemmen mij uiteraard verheugd.

In welk stadium zitten de onderhandelingen ? Hoe vorderen ze ? Wat zijn de eventuele knelpunten ? In welke prioriteiten voorziet u om bepaalde ontsluitingen te realiseren en bepaalde mobiliteitsproblemen te verbeteren ?

Onlangs las ik in verband met de kwestie Zaventem een interview met oud-premier Dehaene waarin hij stelde dat het verlies van Sabena uiteraard een betreurenswaardige zaak is, maar dat toch alles in het werk moet worden gesteld om de luchthaven te behouden. In vroegere interventies heb ik trouwens reeds herhaaldelijk gezegd – en ik weet mij daarin door de minister gesteund – dat het voor de leefbaarheid van de luchthaven en van de wijde omgeving ervan, van essentieel belang is dat het hele mobiliteitsprobleem bijzondere aandacht krijgt. Ik had dan ook graag vernomen welke stappen gezet zullen worden of gezet moeten worden om de mobiliteit in die hele regio te verbeteren en om erger te voorkomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, per brief van 6 juli 2001 heeft federaal minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Isabelle Durant, aan de gewesten gevraagd hun advies inzake het 'ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest met betrekking tot het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel' schriftelijk over te maken. Momenteel wordt het Vlaamse advies voorbereid. Zodra alle gewesten hun advies hebben overgemaakt, zullen er nieuwe onderhandelingen starten. Voor deze onderhandelingen is geen begindatum, noch een kalender afgesproken.

De definitieve plannen voor het GEN vormen een onderdeel van het samenwerkingsakkoord. Zij zullen dus ook in de besprekingen over het samenwerkingsakkoord aan bod komen.

Stevaert

Volgens het Vlaams Gewest moet het aanbod nu reeds worden aangepast in de zin van het GEN zodra de mogelijkheden en middelen daartoe voorhanden zijn. Voor het onderdeel waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is, met name het regionale busvervoer in Vlaams-Brabant, wordt het aanbod trouwens continu aangepast en uitgebreid en dit onder meer conform de basismobiliteit. Voor het treinverkeer is dit echter niet het geval. In de visie van federaal minister Durant zouden er slechts tegen 2005 twee GEN-lijnen operationeel zijn, namelijk de R4 Mechelen-Brussel, beurtelings via enerzijds de Noord-Zuidverbinding en de Europese Wijk en anderzijds Halle-Geraardsbergen, en de R7 Vilvoorde-Halle, via lijn 26. Dit terwijl er op de as Brussel-Mechelen nu al een hoger aanbod kan worden gecreëerd.

Merkwaardig genoeg zou de lijn Brussel-Leuven slechts in 2010 een versterkt GEN-aanbod krijgen, terwijl de werken voor de verhoging van de capaciteit volgens plan tegen 2005 moeten zijn afgerond. Ik ben persoonlijk van mening dat op deze lijn, gezien de grote vraag en zodra dit technisch mogelijk is, het aanbod substantieel moet worden verhoogd. Dit slaat dan op snelle treinen tussen Leuven en Brussel, zowel van en naar de Noord-Zuidverbinding als naar de Europese Wijk, en op IR-treinen die enkele belangrijke stations aandoen, waaronder Kortenberg, Zaventem en Diegem, en op stop-treinen. Zodra de zogenaamde bocht van Nossegem operationeel is, dienen er uiteraard ook rechtstreekse treinen van Leuven naar de luchthaven te rijden.

Ikzelf spreek liever over het BB-net, maar we moeten ons in het kader van eerder gemaakte afspraken houden aan de GEN-terminologie. Voor ons is het BB-net in ieder geval het vertrekpunt. Naar aanleiding van de opening van de gebouwen van de Vlaamse Vervoermaatschappij in Leuven heb ik trouwens de wens te kennen gegeven dat de gouverneur van Vlaams-Brabant zou worden belast met de coördinatie van dit project. In het kader van de vijf strategische projecten die geformuleerd werden voor de infrastructuur in Vlaanderen zou het bovendien goed zijn dat het BB-net voor Vlaams-Brabant als prioritair naar voren wordt geschoven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, over de verkeersonveilige situatie van de Waterlooosesteenweg te Sint-Genesius-Rode

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, over de verkeersonveilige situatie van de Waterlooosesteenweg te Sint-Genesius-Rode.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Waterlooosesteenweg vertrekt vanuit de Brusselse gemeente Ukkel als een drievaksbaan, waar de verkeerssnelheid enigszins wordt afgeremd door de vele – soms in dubbele rij – langs beide zijden van de weg geparkeerde wagens. Op het grondgebied van de Vlaamse gemeente Sint-Genesius-Rode, langs het Zoniënwoud, wordt de steenweg echter plots een viervaksbaan, zonder middenberm. Het betreft hier dus een klein stukje Vlaamse Rand, waar Vlaanderen eigenlijk maar één gemeente 'dik' is. In het noorden wordt het immers begrensd door Brussel en in het zuiden door Wallonië. Toch mogen we dit stukje, hoe klein ook, niet uit het oog verliezen.

Eens Sint-Genesius-Rode voorbij, loopt de steenweg verder door het Waals-Brabantse Waterloo. In het centrum van Waterloo wordt de steenweg terug een tweevaksbaan.

De vele pendelaars die over deze steenweg vanuit Waals-Brabant dagelijks over en weer naar Brussel rijden, gebruiken dat gedeelte van die weg tussen Waterloo en Ukkel als een snelheidspiste om de verloren tijd die ze in Waterloo en Ukkel oplopen, goed te maken. De kaarsrechte viervaksbaan in Sint-Genesius-Rode geeft daar immers ook alle aanleiding toe. De snelheidsbeperking van 70 kilometer wordt, ondanks de geregelde controles van het lokale politiekorps, zelden gerespecteerd. De verkeersdruk op de Waterlooosesteenweg is gedurende de hele dag zo groot, dat er eigenlijk permanent controles nodig zijn, wat logistiek echter niet haalbaar blijkt.

Wat dit viervakstraject van de Waterlooosesteenweg op Vlaams grondgebied extra gevaarlijk maakt, zijn de invalswegen die er vanuit de residentiële wijken van Sint-Genesius-Rode in uitmonden. Vooral

Glorieux

wanneer auto's uit die invalswegen de twee eerste baanvakken van de Waterlooosesteenweg moeten oversteken om vervolgens links richting Ukkel af te slaan, geeft dit geregeld aanleiding tot dramatische ongevallen. Ook de bocht aan de Brassinelaan geeft regelmatig aanleiding tot zware frontale botsingen.

Allerlei maatregelen zouden ertoe kunnen bijdragen dat dergelijke ongevallen vermeden kunnen worden. Het aanbrengen van een middenberm bijvoorbeeld zou vermijden dat automobilisten zomaar om het even waar de gevaarlijke baan kunnen kruisen. De toegang tot de Waterlooosesteenweg via sommige invalswegen kan eventueel worden afgesloten, zodat de automobilisten verplicht zijn een invalsweg te nemen waar verkeerslichten staan. Er zouden rotondes kunnen worden aangebracht aan de kruispunten van de Harasdreef, de Zoniënwoodlaan, de Brassinelaan en de Grote Hutsesteenweg om ook daar de gevaarlijke situatie te verbeteren. Die rotondes zouden bovendien snelheidsremmend werken.

Mijnheer de minister, hoe schat u de verkeersveiligheid op de Waterlooosesteenweg op het grondgebied van Sint-Genesius-Rode in ? Welke maatregelen overweegt u om de verkeerssituatie daar veiliger te maken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Glorieux, in antwoord op uw vraag om uitleg kan ik u mededelen dat de gewestweg N5 Brussel – Charleroi op het grondgebied van de gemeente Sint-Genesius-Rode, dit is de zogenaamde Waterlooosesteenweg, niet voorkomt op de lijst van zwarte punten of zwarte wegvakken. Er is dus objectief gezien geen sprake van abnormale verkeersonveiligheid. De belangrijkste kruispunten langs dit wegvak zijn trouwens uitgerust met verkeerslichten en stellen de laatste jaren weinig problemen.

Het Vlaams Gewest heeft alle lokale overheden aangeschreven met de vraag om wegvakken voor te stellen die in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging van 90 naar 70 kilometer per uur en om locaties voor te stellen die in aanmerking komen voor de plaatsing van onbemande camera's. Indien er sprake zou zijn van 'roodlichtrijders' of overdreven snelheid, kan Sint-Genesius-Rode steeds voorstellen om onbemande camera's te plaatsen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Tot op heden heeft het gemeentebestuur nog geen aanvraag ingediend.

Andere bijkomende maatregelen kunnen worden onderzocht in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan dat momenteel door Sint-Genesius-Rode wordt opgemaakt.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Het is misschien een subjectief gevoel, maar de mensen uit Sint-Genesius-Rode die langs of in de omgeving van de Waterlooosesteenweg wonen, ervaren het oversteken van de Waterlooosesteenweg als een groot risico, en dit zeker voor hun kinderen. Ik hoop dan ook dat we niet op maatregelen moeten wachten tot het gevaar via het dodental statistisch wordt aangetoond. Preventieve maatregelen op een weg waar veel te snel gereden wordt, dringen zich mijns inziens op. Het plaatsen van camera's zou in die zin een goede start zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ofwel gaan we naar een verkeerssysteem dat gebaseerd is op een subjectief aanvoelen, ofwel gaan we te werk volgens objectieve systemen. Zonder die objectieve systemen is het alweer de minister die bepaalt, op basis van allerhande interventies, waar in Vlaanderen bepaalde ingrepen moeten gebeuren. Ik betwijfel ten eerste of dit wel het goede systeem is.

Objectieve systemen op basis van objectieve criteria geven mijns inziens de beste waarborg. We hebben ontzettend veel moeite gehad om die objectieve criteria, waartegen enorm veel weerstand bestond, te verkrijgen. Het goede systeem dat door de administratie is uitgebouwd, moet absoluut worden behouden en voortgezet. Doen we dit niet, dan gaan we terug naar de oude politieke cultuur waarvoor sommigen, maar ik als minister zeker niet, vragende partij zijn.

Ik krijg steeds de vraag of we dan moeten wachten tot er iemand verongelukt. Het antwoord op die vraag is uiteraard neen, maar als we van het objectieve systeem afstappen, dan zullen we nog meer verkeersdoden tellen en dat wens ik niet op mijn geweten te hebben.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.24 uur.*