

I. Presentatie "Masterplan Multimodale Verkeersnetwerken Oost-Vlaanderen: optimaliseringsprojecten voor een duurzame bereikbaarheid"

De gouverneur verwelkomt de aanwezigen op de Staten-Generaal "Masterplan multimodale verkeersnetwerken Oost-Vlaanderen" en leidt de vergadering in (cf. handouts powerpointpresentatie als bijlage). De heer Sven Taeldeman licht het Masterplan toe. Er wordt verduidelijkt op welke manier de missing links geselecteerd werden. Vervolgens worden de missing links aangegeven per na te streven doelstelling:

Doelstelling 1: modal shift goederverkeer

... containervervoer langs de weg drastisch verminderen

- WEG → SPOOR

- Vlaamse Havenspoorlijn: Gent-Zelzate - Antwerpen-Zelzate-Zeebrugge
- Lijn 50 A: ontubbeling spoor tussen Gent en Brugge
- Lijn 50, Brussel-Denderleeuw-Wetteren-GentI: derde spoor t.h.v. Melle
- 3^e en 4^e spoor Gent-Sint-Pieters-Dampoort
- Wiedauwkaaibrug
- Liefkenshoekspoor tunnel
- Gentboog

- WEG → WATER

- Maritieme toegang Gentse Kanaalzone: 2^e zeesluis in Terneuzen
- 2^e zeesluis in de Waaslandhaven
- Seine-Scheldeverbinding
 - Noordervak Ringvaart + 2^e sluis Evergem
 - Kanaal Gent-Oostende, sluis Evergem tot Schipdonk
 - Afleidingskanaal en Leie: passeerstroken t.h.v. Nevele, Machelen

- Seine-Schelde-West
- Bovenschelde Gent-grens: waterweg tot 2000 ton (klasse V) met nieuwbouw 3 sluizen klasse Vb (4500 ton)
 - Asper
 - Oudenaarde
 - Kerkhove
- Dender: optimalisering Dendermonde-Aalst-Hofstade voor schepen tot 1350 ton, met alternerend verkeer

Doelstelling 2: modal shift personenverkeer

... openbaar vervoersaanbod optimaliseren via trein, tram bus

- Gent: voorstadsnet
- Brussel: GEN
- versterking grootstedelijke tramstructuur:
 - verlenging lijn 21/22 van Zwijnaardebrug tot Zwijnaarde Dorp
 - vertramming Gent-Sint-Pieters-Zuid-Dampoort
 - vertramming Dampoort-R4 via Antwerpsesteenweg
- ontsluitend busnetwerk regio Gent
- Zottegem-Burst-Aalst
- Gent-Zelzate-Terneuzen
- IC-verbinding Aalst-Antwerpen en Sint-Niklaas-Brussel
- stationsomgeving Gent-Sint-Pieters
- stationsomgeving Gent-Dampoort
- stationsomgeving Aalst

Doelstelling 3: Verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid door wegwerken missing links langs de weg

14 missing links "Oost-Vlaams Masterplan Wegennet" (Staten-Generaal 4 november 2005):

1. Waaslandhaven - Polderhuiscomplex

2. R42 - Oosttangent
3. N16 - Brug Temse
4. N41 - Doortrekking Aalst-Dendermonde
5. N9/R41 - Ondertunneling Siesegemkouter
6. N42 - Omleiding Herzele
7. N60 - Omleiding Ronse
8. R4-Zuid vervolledigen en optimalisatie R4-West en R4-Oost
9. Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters
10. N466/E40 - knooppunt Drogen
11. Handelsdokbrug
12. E40 - Knooppunt Aalter
13. Sifferverbinding
14. Ombouw E34

Doelstelling 4: Geïntegreerde benadering ruimte en mobiliteit: oordeelkundige inplanting activiteitszones en trimodale ontsluiting

... afstemming mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen

- maximale ontsluiting havengebieden
- stationsomgevingen: ideale kantoorlocaties (Gent, Aalst, Sint-Niklaas,...)
- ontsluiting centra van verzorging, onderwijs en dienstverlening (vb. stedelijke gebieden)
- ontsluiting bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen/economische knooppunten
- toeristisch-recreatieve knooppunten

Aansluitend op het betoog van Sven Taeldeman licht de gouverneur de twee synthesekaarten toe; enerzijds de samenvattende kaart van het goederenverkeer en anderszijds de overzichtskaart van het personenverkeer.

II. Toespraken

Gast sprekers in volgorde van verschijnen:

- Vlaams minister van Openbare Werken, de heer Kris Peeters
- Gedeputeerde van Mobiliteit, de heer Peter Hertog
- Vlaams minister van Mobiliteit, mevrouw Kathleen Van Brempt
- Staatssecretaris van Overheidsbedrijven, de heer Bruno Tuybens

Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters krijgt het woord. De minister dankt de gouverneur en groet de aanwezigen. Hij feliciteert de gouverneur voor de multimodale aanpak. Zelf zal de minister het hebben over de waterwegen en over de missing links in het Oost-Vlaams wegennet die tijdens de voorbije Staten-Generaal (4 november 2005) aanbod zijn gekomen. De minister beperkt zich tot een stand van zaken.

Ten eerste gaat Vlaams minister **Kris Peeters** dieper in op het beleid inzake de **waterwegen**:

1. Seine-Schelde project: het project is goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Terecht is de provincie vragende partij voor snelle realisatie teneinde de congestie op de wegen op te lossen en de modalshift te realiseren.

- Plan-Mer: eind mei wordt het onderzoek afgerond. In het onderzoek wordt aandacht besteed aan landschaps- en recreatie-elementen.
- Volgende stap:
 - i. GRUP kan nog dit jaar worden opgestart
 - ii. specifieke project-Mers
- Geraamde kostprijs: 280 miljoen euro (gedeelte zal gesubsidieerd worden via TEN)
- Uitvoeringstermijn: 2009-2016
- Sluis van Evergem: realisatie af te ronden in de loop van volgend jaar

2. Seine-Schelde-West-project: belangrijk, maar gevoelig project. Over dit project zal nog veel overleg worden gepleegd. Zeebrugge, maar ook anderen zijn vragende partij voor de realisatie van dit project. Het voorziene traject volgt het afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal), vanaf Durmen tot Zeebrugge. Momenteel zit het project in de fase van de haalbaarheidsstudie. Er is een bedrag uitgetrokken van ongeveer 200.000 euro. De haalbaarheidsstudie wordt opgevolgd en gestuurd door een klankbordgroep waarin alle betrokken actoren vertegenwoordigd zijn. Vlaams minister Peeters benadrukt dat het dus geen academische studie over de hoofden geen is.

Er werden 10 uitgangspunten voorop gesteld om dit project tot een goed einde te brengen. Het betreft de volgende:

- i. uitbouw tot een gabarriet van Vb (schepen tot 4500 ton)
- ii. project wordt maximaal uitgewerkt binnen reservatiezone GRUP
- iii. er zal duidelijkheid verschaft worden over de inname van de reservatiestrook en bijkomende bestemmingsgebieden, en reststroken/-gronden.
- iv. de huidige locaties van brugverbindingen over het afleidingskanaal worden behouden (op zelfde plaats of in de onmiddellijke nabijheid)
- v. het project wordt aangepast aan de landschappelijke - ecologische draagkracht van het gebied
- vi. het project draagt bij tot een verbetering van de waterhuishouding
- vii. bij de studie van het project zal recreatie, industriële ontwikkeling, ... meegenomen worden. Op die punten dient een meerwaarde te worden gerealiseerd.
- viii. er wordt zorg besteed aan de lokale bekommernissen
- ix. de studie wordt met spoed worden uitgevoerd en dient te leiden tot concrete planvoorstellen → beslissing voorjaar 2008
- x. de studie verloopt in alle openheid en sereniteit

3. Dender: een kosten-baten-analyse moet uitwijzen of een opwaardering maatschappelijk verantwoord is. Deze studie wordt nog dit voorjaar afgerond. Tot de effectieve realisatie kan overgegaan worden vanaf 2010.

Ten tweede geeft Vlaams minister Peeters een ***stand van zaken van de missing links weginfrastructuur***:

1. Scheldebrug Temse en Bornem: ruimtelijk uitvoeringsplan is klaar; uitvoering is opgestart. In 2009 wordt de inhuldiging voorzien.

2. Omleiding N60 te Ronse: kostprijs 60 miljoen euro. Momenteel wordt de laatste hand aan de ontwerpstudie gelegd. Alternatieve financiering wordt onderzocht.

3. Westelijke ring rond Sint-Niklaas: volgend jaar worden de werken gestart. Dit jaar wordt het dossier aanbesteed.

4. Handelsdokbrug: het kabinet en de administratie van de minister doen inspanningen om de menigverschillen tussen de Stad Gent en de eigenaar van de grond weg te werken. Tijdens het laatste overleg werd beslist om een nieuwe ligging van het aansluitingspunt op de N424 opnieuw te onderzoeken.

5. N42 - Wetteren-Zottegem-Geraardsbergen : gestart met opmaak van nodige onteigeningsplannen voor de omleiding Herzele. De nodige kredieten werden voorzien op een reserveprogramma van dit jaar. Het dossier werd reeds vorig jaar (2006) aanbesteed en de uitvoering is voorzien voor 2008.

6. N41: 1,5 mio euro voorzien om met aanleg van brug over Dender te kunnen starten in 2009.

7. Verder:

- Aalst:

i. beslissing genomen voor ondertunneling van de Siesegemlaan te Aalst. Momenteel worden de definitieve uitvoeringsplannen

uitgetekend teneinde te kunnen overgaan tot aanbesteding. Het project wordt geraamd op 13 mio euro.

- ii. ombouw expressweg N49 tot A11 : concrete initiatieven voorzien; 'loopt';
 - Knooppunt E40 - Aalter: 5 miljoen euro voorzien op de begroting. Het dossier zal aanbesteed worden in 2008. De uitvoering is voor 2009.
 - Ombouw en vervollediging R4: concrete initiatieven en beslissingen zijn lopende.

Ten derde blijft Vlaams minister Kris Peeters kort stil staan bij het **fietspadenbeleid**. Voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen heeft de Vlaamse Regering 28 miljoen euro voorzien. Dit is goed voor ruim 65 km fietspaden.

Voor meer info over het fietspadenbeleid van de Vlaamse Regering: zie betoog Vlaams minister Kathleen Van Brempt.

Tot slot ronds Vlaams minister Kris Peeters zijn betoog af met een betoog over **de maritieme toegang**:

- Tweede sluis Waaslandhaven:
 - i. 1,5 mio euro uitgetrokken voor de nodige studies
 - ii. realisatie voorzien voor 2012
- Ook voor de Gentse Kanaalzone gaat het onderzoek verder. Voor deze belangrijke havenzone zullen de gepaste stappen gezet worden.

Vlaams minister Peeters is er van overtuigd dat de investeringen in Oost-Vlaanderen (zullen) bijdragen tot de verbetering van de leefbaarheid in de provincie. De verkeersleefbaarheid vereist blijvende aandacht.

De gouverneur bedankt de minister voor zijn inbreng en geeft het woord aan gedeputeerde **Peter Hertog**.

De gedeputeerde Peter Hertog lanceerde de vraag aan de aanwezige Vlaamse overheid om nog vóór 2009 de Oost-Vlaamse provinciale wegen, zo'n 194 km, over te nemen.

De bedoeling van de Staten Generaal is om tot een gemeenschappelijk Oost-Vlaams draagvlak te komen voor de realisatie van de geselecteerde 'missing links' in het waterwegen-, spoorwegen- en het openbaarvervoersnet. Als men de ambitie heeft om, naast het goederenverkeer, ook het personenverkeer op een alternatieve wijze te laten verlopen, kan men niet heen om de fietspaden.

De fietspaden die de provincie wil helpen realiseren liggen op drie netwerken : de Lange Afstand Fietsroutes (LAF), het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), en het Provinciaal Fiets Netwerk (PFN):

- De Lange Afstand Fietsroutes zijn de autostrades onder de fietspaden, die op een eigen bedding liggen en die vaak langs spoorwegen en kanalen terug te vinden zijn. In sommige gevallen staat de provincie 100% in voor de realisatie van deze routes;
- Het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk is fijnmaziger, maar nog steeds gemeente-overschrijdend. Het verbindt de belangrijkste woonkernen in de provincie met elkaar. Wanneer deze fietspaden zich situeren langs gemeentewegen, werden ze tot nu toe voor 50 procent betoelaagd door de provincie. Dankzij de steun en de samenwerking met de Vlaamse regering, zullen de gemeenten in de toekomst kunnen rekenen op 80 procent subsidiëring, waarvan de helft door het Vlaams Gewest, de helft door de provincie.
- Het Provinciaal Fietsroutenetwerk ten slotte is het meest fijnmazige netwerk, waarvan het uitgangspunt is dat elke deelgemeente in de provincie via een veilige en comfortabele fietsroute verbonden is met alle aangrenzende deelgemeenten. De gemeenten kunnen hier rekenen op een 40 procent-betoelaging vanuit de provincie.

Vooraf bij de Lange Afstand Fietsroutes moeten nog echt nieuwe fietswegen - 'missing-links' - aangelegd worden. Grosso modo moeten er in Oost-Vlaanderen nog meer dan 2000 kilometer fietspaden gelegd of herlegd worden.

Omdat dit veel geld kost, vraagt gedeputeerde Peter Hertog - conform de

afspraken uit het kerntakendebat - dat Vlaanderen de Oost-Vlaamse provinciale wegen zou overnemen. Op deze manier komen er provinciale middelen vrij die het provinciebestuur zou investeren in fietspaden.

Indien de Vlaamse Regering hierop ingaat betekent dit dat er nog slechts twee wegbeheerders zijn in Vlaanderen: het Vlaams Gewest en de steden & gemeenten. Vlaams minister Kathleen Van Brempt is bereid dit te bespreken met haar collega's binnen de Vlaamse Regering.

Vervolgens neemt Vlaams minister van Mobiliteit, **Kathleen Van Brempt**, het woord. Ze begint haar betoog met het **fietspadenbeleid**. De minister benadrukt dat de grote vertegenwoordiging van de lokale bestuurders op de Staten-Generaal bijdraagt tot de draagvlakvorming die bijzonder belangrijk is. Het ontwikkelen van een maatschappelijk draagvlak rond mobiliteit is een grote uitdaging waarin de lokale besturen en de provincies een belangrijke rol te spelen hebben. In het verleden heeft de provincie Oost-Vlaanderen reeds verschillende goede initiatieven genomen met de installatie van een Mobidesk, een eigen fietspadenbeleid en een ongevallen-Gis. Teneinde een draagvlak te creëren zijn ook educatie en sensibiliseringsacties van groot belang.

Minister Van Brempt vindt dat 20% van de pendelaars de fiets zouden moeten nemen. De minister hoopt dit als volgt te realiseren:

- investeren:
 - i. jaarlijks 60 mio euro in fietspadeninfrastructuur:
 - 30 mio euro voor fietspaden langs gewestwegen
 - 20 mio euro voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur bij gevaarlijke punten en bij de herinrichting van doortochten
 - 10 mio euro voor het fietsfonds voor fietspaden langs gemeentewegen → provincies voegen daar 10 mio euro aan toe.
 - De Vlaamse Overheid heeft een Vlaamse fietsambtenaar aangesteld om alle initiatieven in goede banen te leiden ('fietsmanager') en om in contact te treden met de provinciebesturen en de lokale besturen.

Vlaams minister Kathleen Van Brempt besluit dit eerste luik van haar betoog door te stellen dat het fietsbeleid haar topprioriteit is. De minister gaat verder met het **wegbeheer**. De minister vindt het logisch dat er maar twee wegbeheerders zijn in Vlaanderen: het Gewest en de gemeenten. De provincies hebben een andere taak. Vandaar dat provinciale wegen systematisch overgenomen worden. Enkel Oost-Vlaanderen was tot op heden niet bereid om zijn weginfrastructuur af te staan. De minister is vragende partij om de provinciale budgetten die daardoor vrij komen te investeren in een nog meer doorgedreven provinciaal fietspadenbeleid. Tijdens zijn betoog gaf gedeputeerde Hertog te kennen dat dit zijn bedoeling is.

Minister Van Brempt rondt haar betoog af door even stil te staan bij **het openbaar vervoer** en de openbare vervoersmaatschappij De Lijn. Het openbaar vervoer zit in de lift. Dit is mede te danken aan de realisatie van het programma "Basismobiliteit". In oktober van vorig jaar (2006) werden de laatste initiatieven in gang gezet teneinde de bereikbaarheid van woonkernen te verzekeren. Vanaf nu zet De Lijn maximaal in op het programma "Netmanagement". Er zal geïnvesteerd worden daar waar de noden het hoogst zijn:

- extra bussen voor woon-werk en woon-schoolverkeer
- in het Gentse vooral investeren in meer capaciteit

Verder benadrukt de minister het belang van het partnerschap met lokale besturen:

- niet inzake exploitatie
- maar voor betere doorstroming (2,5 mio euro voor 2007 - bv. aanleggen busstrook) en halte-infrastructuur

De komende jaren moet er ook geïnvesteerd worden in nieuwe stelplaatsen (goed voor 100 mio euro). Verder zal het tramnet worden uitgebreid. Voor de verlenging naar Zwijnaarde-dorp is 11,6 mio euro voorzien. De minister benadrukt dat het belangrijk is dat alle projecten in het Pegasusplan worden uitgewerkt. Tot slot zal ook meer geïnvesteerd worden in de goede ontwikkeling van stationsomgevingen (o.a. Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Ronse, Geraardsbergen, ...) als

overstapplaats van trein naar tram en/of bus. Hiervoor wordt 55 miljoen euro uitgetrokken.

In totaal wordt 165 miljoen euro uitgetrokken voor mobiliteitsinvesteringen in Oost-Vlaanderen in de komende jaren.

De minister sluit af met een korte bijdrage over het Pendelfonds. Het Pendelfonds heeft als doel duurzame mobiliteitsontwikkelingen te realiseren. Voor het project Max-mobiel wordt over een periode van 4 jaar 3,7 miljoen euro vrijgemaakt. De helft gaat naar Gent en nabije omgeving. De andere helft is bestemd voor de andere regio's in Oost-Vlaanderen.

Vanuit de Vlaamse Overheid worden inspanningen geleverd om de nodige budgetten vrij te maken om te investeren in de bereikbaarheid van de provincie via het openbaar vervoer en via de fiets. De minister roept de provincie en de lokale besturen op om actief nieuwe visies te ontwikkelen.

De gouverneur bedankt Vlaams minister Kathleen Van Brempt en geeft het woord aan de heer Bruno Tuybens, staatssecretaris van Overheidsbedrijven.

Staatssecretaris **Bruno Tuybens** feliciteert de gouverneur en het provinciebestuur met dit initiatief. Mobiliteit is een maatschappelijk probleem van de eerste orde. Hier is het initiatief genomen om met één Oost-Vlaamse stem naar voor te treden in deze complexe materie. Het doet de staatssecretaris een plezier vast te stellen dat één geïntegreerde aanpak wordt nagestreefd; ook voor het **spoorwegverkeer**.

Op het vlak van het goederenspoorverkeer zijn volgende investeringen en werkzaamheden voorzien:

- Infrabel zal de Gentboog afwerken tegen 2008.
- de Liefkenshoekspoortunnel wordt afgewerkt tegen eind 2011.
- het derde en vierde spoor tussen Gent-Brugge is reeds in de maak.
Deze lijn maakt goederentrafiëk naar Zeebrugge mogelijk.

Momenteel acht de staatssecretaris een havenspoorlijn niet opportuun. Infrabel is van mening dat er nog voldoende capaciteit is op de bestaande spoorlijnen voor goedertransport. Bovendien zou er amper vraag zijn vanuit het bedrijfsleven om meer gebruik te maken van goedertransport per spoor.

De eerste treinen voor GEN-Brussel zijn besteld. Momenteel wordt nog vooral gefocust op de HST. Nadien, vanaf 2008, zal werk gemaakt worden van de vertakking naar Oost-Vlaanderen.

Specifiek voor wat het voorstadsnet Gent betreft stelt de staatssecretaris zich toch vragen. Een voorstadsnet op spoorwegmaat is een goed idee voor grote steden zoals Parijs, London, ... Zo'n concept toepassen op een stad zoals Gent is weinig realistisch; nog net toepasbaar op Brussel. Capaciteitsverbetering kan wel. Maar nieuwe spoorlijnen inschakelen lijkt niet nodig. Het is dus zeer de vraag of een dure spoorweginfrastructuur het meest aangewezen vervoersmiddel is voor verbindingen tussen Gent-Eeklo, ... Piste van de lightrail lijkt logischerer, en moet onderzocht worden.

De directe verbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel is succesvol. Vraag naar een tweede verbinding is terecht, maar kan momenteel niet om dat er files zijn op het spoor. Door een derde spoor in Melle kan dit opgelost worden. Dit project wordt zeker opgenomen.

De geïntegreerde aanpak komt het best tot uiting in de herinrichting van de stationsomgevingen. Alle betrokken partijen voeren op een gecoördineerde manier hun deel van het werk uit. bv. dossier Gent-Sint-Pieters.

Ook de verfraaiing van de stationsomgeving van Aalst, Deinze, Dendermonde, Dampoort, Eeklo en Ronse zit in de pipeline. Zottegem en Denderleeuw zijn ook vragende partij. Beide dossiers zullen worden onderzocht. In vergelijking met vroeger wordt er sowieso meer geïnvesteerd in parkings en fietsstallingen aan de stations.

Staatssecretaris Tuybens rond af met te zeggen dat de missing links in Oost-Vlaanderen op een doordachte manier zullen worden gerealiseerd. Natuurlijk kan niet alles in een keer gerealiseerd worden. Daarom wordt er na overleg met de diverse betrokken partijen en de verschillende partners (o.a. De Lijn) overleg gepleegd en prioriteiten gesteld.

De gouverneur bedankt de staatssecretaris en geeft het woord aan de zaal. In eerste instantie brengen de Resoc-voorzitters kort verslag uit van het Resoc-bezoek. Mathias De Clercq, voorzitter van Resoc Gent en Gentse Rand, heeft zich laten verontschuldigen. Johan De Roo (Resoc Meetjesland, Leiestreek en Scheldeland), Guido De Padt (Resoc Zuid-Oost-Vlaanderen) en Hilaire Liebaut (Resoc Waas en Dender) zijn wel aanwezig.

III. Debat: vraag en antwoord

Verslag Resoc-voorzitters:

1. Johan De Roo - voorzitter Resoc Meetjesland, Leiestreek en Scheldeland

WATERWEGEN

Schipdonkkanaal → nu waterweg voor waterafvoer; niet van economisch belang

- studieopdracht toegekend aan Technum
- problematiek waterafvoer, toerisme, ecologie,...

→ standpunt ingenomen om de studieopdracht heel waakzaam en nauwgezet op te volgen vanuit de klankbordwerkgroep. Tegen maart van volgend jaar moet die studie af zijn. Nu wordt nog geen definitief standpunt pro of contra ingenomen, want nu nog niet voldoende info om een uitgesproken mening te formuleren. Het standpunt zal er komen in het voorjaar van 2008.

De regio vraagt ook om andere alternatieven op het vlak van de waterwegen (o.a. Kanaal Gent-Brugge), het eventueel samengaan van het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal vergt bijzondere aandacht.

WEGENNET

Op vlak van wegennet wil de streek betrokken worden bij alle grote infrastructuurwerken. Voor wat de streefbeeldstudies betreft: studies die reeds af zijn moeten prioritair worden uitgevoerd voor wat de infrastructuur betreft. Voor prioritaire werken in andere Resoc-gebieden (bv. N60) moet ook overleg gepleegd worden met andere Resocs. Verder is een goede ontsluiting van de economische knooppunten Deinze, Maldegem en Eeklo nodig. De N9 moet dringend aangepakt worden. Ander aandachtspunt is de ombouw van de N49 naar A11/E34. In al deze dossiers dient de leefbaarheid van de dorpskernen bewaakt te worden.

OPENBAAR VERVOER

Inzake het openbaar vervoer heeft De Lijn reeds grote inspanningen geleverd met de realisatie van de basismobiliteit, maar in overleg met de lokale besturen kan wel nog een en ander verbeterd worden. De versnelde uitvoering van het voorstadsnet Gent is belangrijk en ook de ontsluiting bedrijventerreinen is noodzakelijk (vraag naar proefprojecten). Bovendien moet De Lijn beter afgestemd worden op de NMBS.

SPOORVERKEER

De regio is geen voorstander van een nieuwe goederenspoorlijn tussen Zeebrugge en Gent omdat dit een te grote barrierewerking zou hebben naast de autosnelweg A11. De goederen mogen niet zonder meer passeren. Dat levert geen tewerkstelling op voor de streek.

FIETS

Voor wat de fiets betreft onderstreept de regio het belang van deze trage vervoersmodus. Wel wordt de vraag gesteld of niet meer fietspaden kunnen worden aangelegd als men de financieringsstimuli gelijk zou stellen; ongeacht de categorisering van bovenlokaal of niet. Desnoods is er een grotere inbreng nodig van het lokale niveau, en pleidooi voor eenvoudiger procedures.

De gouverneur bedankt Johan De Roo voor zijn inbreng namens Resoc Meetjesland, Leiestreek en Scheldeland. Hij noteert twee zaken die afwijken met de gepresenteerde missing links in het Masterplan:

- Schipdonkkanaal is geen prioriteit, want afwachtende houding
- regio is geen vragende partij voor een spoorweg tussen de havens

2. Guido De Padt - voorzitter Resoc Zuid-Oost-Vlaanderen

De regio wenst de aandacht te vestigen op volgende punten:

- ontsluiting via gewestwegen moet verbeterd worden (gelukkig vooruitgang in het dossier van de N42) → studiefase is voorbij, nu mag de eerste spadesteek er komen
- ontsluiting N60 naar Wallonië (A8) is noodzakelijk. Daar heeft minister Peeters jammer genoeg niets over gezegd.
- belbus is mooi verhaal, maar beetje slachtoffer van zijn eigen succes. Namelijk overbelasting van de belcentrale.
- waterwegen: optimalisering van de Dender i.p.v. herkalibrering.
- fietspaden langs gewestwegen.

De gouverneur stelt vast dat Zuid-Oost-Vlaanderen het eens is met de missing links in het Masterplan.

3. Hilaire Liebaut - voorzitter Resoc Waas & Dender

- De Resoc-voorzitter betreurt het dat staatssecretaris Tuybens twee wensen van de regio heeft afgewezen:
 - i. Vlaamse Havenspoorlijn
 - ii. Voorstadsnet Gent

- Naast de opgesomde missing links in het Masterplan ziet de regio nog een tiental andere belangrijke projecten:
 - i. ontsluiting Antwerpse haven naar het hinterland
 - ii. herkalibrering van de Dender (als project N41 en ontwikkeling regionale bedrijven niet in het gedrang komen)
 - iii. aandacht voor laad en loskaden langs bestaande waterwegen, ihb langs de Schelde (bv. Dendermonde).
 - iv. opwaardering station Beveren
 - v. optimalisatie spoorweglijn Sint-Niklaas- Lokeren- Dendermonde-Brussel
 - vi. vraag om bedrijventerreinen aan te sluiten op het spoorwegvervoer
 - vii. potenties spoorlijn Dendermonde-Puurs-Antwerpen onderzoeken
 - viii. Oostelijke tangent voor Sint-Niklaas
 - ix. dossier N41 (Aalst - Dendermonde) moet op de voet gevolgd worden
 - x. De Lijn: aandacht voor ontsluiting industrieterreinen: Sint-Niklaas, Lokeren, Zele, Dendermonde en Waaslandhaven

De gouverneur vat het betoog van Hilaire Liebaut als volgt samen:

- het betreft enkele verfijningen van de missing links in het Masterplan
- de regio hamert op de noodzaak van snelle realisering van de N41
- de regio verkiest herkalibrering van de Dender en wijkt daarmee af van Resoc Zuid-Oost-Vlaanderen die liever spreekt over optimalisering.

De gouverneur rondt het verslag van de Resoc-voorzitters af door te stellen dat het Masterplan op 3 punten in vraag wordt gesteld:

1. de noodzaak van een goederenspoorweg tussen de 3 Vlaamse zeehavens
→ staatssecretaris Tuybens acht dit niet opportuun
→ Resoc Meetjesland is geen vragende partij

2. de noodzaak van een verbreding van het Schipdonkkanaal (Seine-Schelde-West)
→ Resoc Meetjesland neemt een afwachtende houding in

3. Realisatie van het voorstadsnetwerk Gent
→ staatssecretaris Tuybens meent dat dit niet hoeft onder de vorm van een voorstadsnet cfr. Brussel, Parijs, etc.

Andere reacties

Staatssecretaris Bruno Tuybens wenst zijn woorden te nuanceren. Een voorstadsnet op spoorniveau draagt zijn voorkeur niet weg. Dit wil echter niet zeggen dat er geen beter lokaal treinverkeer moet komen rond Gent en er geen andere modi (De Lijn, lightrail) kunnen worden ingezet. Een nieuwe spoorinfrastructuur bouwen is niet aan de orde. Verbeteren van de huidige infrastructuur kan wel (o.a. capaciteit).

Wat de goederenspoorlijn tussen de havens betreft herhaalt de staatssecretaris dat er op dit ogenblik nog voldoende capaciteit is. Mocht het goederenverkeer zodanig evolueren dat de verschillende vervoersaanbieders en de economische wereld (bedrijven) vragen om dit in overweging te nemen, dan zal dat onderzocht worden.

Specifiek voor wat de lijn Sint-Niklaas- Lokeren-Dendermonde-Brussel is de kritiek vanuit Resoc Waas en Dender correct. Er is momenteel tijdsvertraging op dit traject. Bij de herbekijking van de dienstregeling zal dit worden opgenomen.

Vlaams minister Kathleen Van Brempt sluit aan op het betoog van staatssecretaris Bruno Tuybens. Het model GEN-Brussel kan niet toegepast worden op Gent. Maar dit betekent niet dat er niet gewerkt moet worden aan het voorstadsverkeer rond Gent en Antwerpen. Beide dossiers zijn analoog. Vlaanderen heeft die ambitie en die moet juist ingevuld worden. Daarom heeft minister Van Brempt een studie besteld omtrent het potentieel van lightrail. Verder merkt de minister op dat de pleidooien voor ontsluiting van bedrijventerreinen via het openbaar vervoer terecht zijn. Het feit dat bedrijventerreinen en de havengebieden niet optimaal bereikbaar zijn, blijkt een drempel te zijn voor de invulling van vacatures. Dit kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Maar het is niet voor de hand liggend om dit in te vullen op de klassieke manier van De Lijn (o.a. door tijdstippen begin/einde werk, ploegenarbeid, etc.). Vandaar het belang van het pendelfonds. Minister Van Brempt stelt voor om samen met De Lijn enkele pilootprojecten te ontwikkelen.

Sas van Rouveroy, havenschepen van de Stad Gent, pleit voor een doorgedreven onderzoek naar de inzet van lightrail. De lightrail is een variant tussen tram en trein die zijn nut reeds bewezen heeft in Duitse steden. De schepen vindt dat de as Gent-Eeklo perfect dient voor de inzet van zo'n lightrail. De schepen vraagt om het voorstel van de lightrail op te nemen in het Masterplan.

In antwoord op de bedenkingen van staatssecretaris Tuybens omtrent het voorstadsnet Gent merkt de gouverneur op dat een betere term moet worden gezocht. Het is inderdaad niet de bedoeling om een GEN te creëren zoals in Brussel. Infrastructuurwerken zijn niet nodig. Wel is het de bedoeling om te onderzoeken of de frequentie niet kan worden verhoogd of er geen stations kunnen worden heropend, of er geen lightrail kan worden ingezet, ...

Provincieraadslid Johan Beke sluit hier bij aan. Hij verwijst naar het Resoc-bezoek Gent en Gentse Rand van 14 februari l.l. Hij vindt het belangrijk dat het Pegasusplan constant geactualiseerd wordt en aangepast wordt aan de actuele en vnl. toekomstige situatie. De doortrekking van de tram naar Zwijnaarde-dorp is slechts één aspect van het verhaal. Ook andere ruimtelijke ontwikkelingen zoals

Arteveldestadion, het UZ, de studentencampussen en het Eilandje dienen beter ontsloten te worden en vooral de verbinding Noord-Zuid door de stad verbeteren. De deelgemeenten Wondelgem, Mariakerke, Lovendegem moeten beter ontsloten worden richting Gent-Sint-Pieters. Momenteel ontbreekt dit in het Pegasusplan.

De Gentse schepen van Mobiliteit, Karen Temmerman, merkt op dat het Pegasusplan is opgesteld in overleg met de Stad Gent en constant wordt aangevuld. De zaken die dhr. Beke heeft omgesomd zijn voorzien.

Provincieraadslid Jan Fiers vindt de insteek te eenzijdig economisch. Uit de vorige staten-generaal is immers gebleken dat niet iedereen eensgezind was rond bepaalde missing links (o.a. rond N42, N41 en N60). Daarom vindt hij het niet wenselijk om tijdens deze Staten-Generaal bij handopsteek te beslissen over dit masterplan.

De gouverneur vindt de kritiek van raadslid Fiers onterecht. Het plan vindt niets nieuws uit. Alles werd afgetoets, vooraf voorgesteld aan Resoc en Komimo en bovendien betreft het een geïntegreerde aanpak. Het is onmogelijk om iedereen op dezelfde lijn te krijgen, maar de gouverneur meent dat er nu toch al een vrij ruim draagvlak is voor dit Masterplan. Bovendien gaat het over een werkdocument, het betreft geen beleidsdocument.

Finaal standpunt i.v.m. de verbreding van het Schipdonkkanaal (Seine-Schelde-West)

De schepen van Zomergem deelt mee dat de gemeente tegen het project is. Er werd in de gemeente een motie gestemd om de uitdieping en verdieping van het Schipdonkkanaal tegen te houden. Het project is nefast voor de leefgemeenschap van Zomergem, omwille van de barrièrewerking. Maar in de '10 geboden' van minister Peeters zaten wel enkele lichtpuntjes. Zomergem hoopt dat er met hun

standpunt rekening wordt gehouden, maar maakt zich geen illusies over de finale afloop.

De heer Lampaert neemt het woord. Hij merkt op dat hij duidelijke uitgangspunten gehoord heeft van de minister. Dat is iets anders dan beslissingen. Mensen in de streek vragen duidelijkheid. Men wil geen dertig jaar meer verder gaan met onzekerheid omtrent de invulling van de reservatiestrook. Indien men het Schipdonkkanaal gaat verbreden, dan zal men een overcapaciteit van transport creëren. De treinverbinding Brugge-Gent wordt naar 4 lijnen omgezet. Die lijnen kunnen gebruikt worden voor goederentransport richting Zeebrugge. Waarom is er nood aan bijkomende zeekanalen. Short-Sea Shipping lijkt meer aangewezen. Er moeten keuzes gemaakt worden in dit land. Vanuit die optiek is de tweede zeesluis in Terneuzen noodzakelijk. Niet de verbreding van het Schipdonkkanaal. De heer Lampaert gelooft niet dat de huidige bruggen boven het Schipdonkkanaal zullen mogen blijven. Dit vergt immers bijkomende onteigingen. Conclusie: de streek kan het zeekanaal niet dragen. Het is goed dit project te schrappen als prioriteit.

De gouverneur stelt voor om minstens de resultaten van de haalbaarheidsstudie af te wachten.

Johan De Roo, voorzitter van Resoc Meetjesland, voegt daar aan toe dat de klankbordgroep de haalbaarheidsstudie begeleidt. Zomergem maakt ook deel uit van de klankbordgroep, maar tot op heden heeft de gemeente steeds verstek gegeven op de vergaderingen. Die studie wordt kritisch opgevolgd en op het einde van de rit zal een definitieve keuze gemaakt worden. Johan De Roo herhaalt dat dit feitelijk de boodschap van Resoc Meetjesland was namens de aanwezige gemeenten en sociale partners.

Johan Janssens vraagt om een vergelijking te maken met het bestaande kanaal Gent-Oostende, en andere alternatieven.

Finaal wordt beslist om het Seine-Schelde-West-project voorlopig te schrappen als prioriteit in het Masterplan. Deze missing link wordt niet opgenomen.

Finaal standpunt i.v.m. de havenspoorlijn

De gouverneur staat achter dit project. Deze mening wordt niet gedeeld door staatssecretaris Tuybens en Resoc Meetjesland.

De gouverneur vraagt zich af hoe al die containers langs de weg zullen blijven doorstromen? Hij vindt dat er een verschuiving moet komen naar de water- en spoorweg. Iedereen klaagt er over, maar om het op te lossen zijn bijkomende infrastructuurwerken nodig. Vanaf 2008-2009 zullen in het Deurganckdok 5 miljoen containers toekomen. Daarvan zal minstens 1 miljoen in onze richting komen. Bovendien is het goed dat de Vlaamse havens complementair samenwerken en elkaar aanvullen.

Staatssecretaris Tuybens vindt dat deze lijn niet prioritair is. Vandaag is er een spoorlijn, die aanzienlijk uitbreidt qua capaciteit, die vandaag nog onvoldoende gebruikt wordt door de bedrijven. De modalshift moet er komen, maar daarvoor is er geen nieuwe spoorlijn nodig. Het antwoord op de vraag is er voor te zorgen dat de bedrijven veel meer beroep doen op het goederenvervoer per spoor. De kostprijs moet aantrekkelijker worden. De verschillende overheden moeten naar de bedrijven toe meer stimuli geven zodat meer bedrijven zich inschrijven in deze vervoersmodus. Dit is de boodschap die de staatssecretaris wil geven. De miljarden moeten niet naar nieuwe sporen gaan, maar naar een incentiveplan. Nieuwe infrastructuur is niet meteen het antwoord.

Finaal wordt beslist om de havenspoorlijn voorlopig te schrappen als prioriteit in het Masterplan. Deze missing link wordt niet opgenomen.

Afsluiten staten-generaal 2 maart 2007.