

OPSCHRIFT

Vergadering van: 7 mei 2015

Nummer: 2015_MC_00210

Onderwerp:
Globale mobiliteitsstudie voor Gent. - Gert Robert

Raadslid(-leden):
Gert Robert - N-VA

Bevoegd:
Filip Watteuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

-

Vraag:

Het ontwerp-mobiliteitsplan van het college van burgemeester en schepenen verwoordt een globale toekomstvisie op de Gentse mobiliteit. Het blikveld is niet beperkt tot die mobiliteitsaspecten waarvoor de stad zelf rechtstreeks bevoegd is. Integendeel, er wordt heel expliciet ook een visie uitgetekend voor componenten van de Gentse mobiliteit die tot de bevoegdheid van andere overheden, met name het Vlaams Gewest, behoren. Wat betreft het Vlaamse hoofdwegennet worden o.a. denkpistes en voorstellen gelanceerd met betrekking tot de fly-over aan het Zuid (B401), het E17-viaduct in Gentbrugge, en het realiseren van de Sifferverbinding (zie punt 5.3.6 in het ontwerp-mobiliteitsplan).

Het is evident dat vooraleer definitieve keuzes kunnen worden gemaakt wat betreft de geambieerde ingrijpende aanpassingen in het hoofdwegennet, er een grondige en globale studie zal moeten opgestart worden over de impact van de diverse opties en scenario's op de verkeersstromen in en rond Gent: het ene grote project kan immers niet los worden gezien van het andere. Anders dreigen we te zullen eindigen met incoherent beleid en het creëren van nieuwe problemen op nieuwe plaatsen.

In de pers heeft de schepen wat betreft het E17-viaduct verklaard dat dit gewestelijke materie is en dat het dus aan het Vlaams Gewest is om alternatieven voor het viaduct te onderzoeken. Maar dit is natuurlijk de wereld op zijn kop: het is de schepen die in zijn eigen mobiliteitsplan in de eerste plaats het idee lanceert - of overneemt van de lokale actiegroep - over alternatieven voor het viaduct. En wie A zegt moet natuurlijk ook B zeggen. De schepen doet voorstellen in verband met kwesties waarvoor hij niet bevoegd is, het is dan ook nu aan hem om de stap richting de bevoegde overheid te zetten. En daarbij is het zoals gezegd evident dat het E17-viaduct niet apart wordt bekeken, maar binnen de totaliteit van de grote Gentse mobiliteitsvraagstukken.

Daarom wil ik de schepen vragen en uitnodigen om het initiatief te nemen voor een globale mobiliteitsstudie (met aandacht voor de B401, het E17-viaduct, de Sifferverbinding, enz.), en hierover het nodige overleg met de bevoegde instanties op te starten.

ANTWOORD

8 mei 2015

U hebt in de pers verklaard dat de minister bereid is om alternatieven te onderzoeken, terwijl de minister in een antwoord op vraag van parlementslid Joris Vandenbroucke duidelijk zegt dat hij geen alternatievenstudie plant.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de visie rond de B401, de E17 of de Sifferverbinding, wil ik er toch op wijzen dat het Mobiliteitsplan Gent niet zomaar een plan is van de stad alleen.

Een Gemeentelijk Mobiliteitsplan is een beleidsinstrument, dat wordt gekaderd binnen het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het Decreet van 10-02-2012 (het Mobiliteitsdecreet).

Daarnaast is het Gemeentelijk Mobiliteitsplan het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, VVM De Lijn, de provincies, ...) gerealiseerd kunnen worden.

Op initiatief van de gemeente wordt in elke gemeente een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) ingesteld. De GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum. De GBC is verantwoordelijk voor:

- de voorbereiding, de **opmaak**, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk Mobiliteitsplan;
- de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

In de GBC die het Gentse Mobiliteitsplan opmaakt, zetelt de Stad, AWV, MOW, De Lijn, DE provincie, De Haven en de NMBS

Deze GBC heeft in het najaar unaniem zijn akkoord gegeven over het Ontwerp Mobiliteitsplan.

Dit alles betekent dat het Mobiliteitsplan Gent geen exclusief plan van de stad Gent is, maar dat de verschillende betrokken actoren bij het mobiliteitsbeleid dit plan mee onderschrijven. De ambities geformuleerd in dit Ontwerp Mobiliteitsplan zijn dan ook gedeelde ambities.

In het actieplan is bovendien duidelijk aangegeven welke actor verantwoordelijk is voor de realisatie ervan, en binnen welke termijn. Heel veel acties moeten worden gerealiseerd door de Vlaamse Overheid, De Lijn...

Dit is ook logisch omdat een verkeerssysteem in een gemeente of stad geen eiland is, en niet alleen door de stad gerealiseerd kan worden.

Concreet nu over uw vragen in verband met een globale studie over de toekomstige mobiliteit in het Gentse, met de klemtoon op de impact van grote projecten zoals, B401, E17 en Sifferverbinding.

- Door de jaren heen is op verschillende fora al onderzoek gevoerd naar een aantal grote infrastructuurdossiers, vnl. dan de Sifferverbinding. Het raamplan voor de R4 west en oost is hierbij nog steeds het richtinggevende kader. Vooral op macro-niveau zijn er vrij recent nog, in het kader van het project Grenzeloze Kanaalzone, modeldoorrekeningen gebeurd, waar de Sifferverbinding deel van uitmaakte. De keuze voor de Sifferverbinding is dus meer dan zomaar een lijntje op een plan, de impact – en de voor de stad en de haven enorme voordelen - ervan zijn in grote lijnen gekend.
 - Verder is het niet correct om de verschillende dossiers op één hoop te gooien, omdat de timing van deze verschillende dossiers nu eenmaal grondig verschillend kan zijn. Dit betekent dat we de globale visie van de verkeersstructuur uit het Mobiliteitsplan moeten blijven monitoren, en in functie van onderzoeken voor een deelproject, telkens moeten toetsen of dit deelproject past in het globale kader.
 - Voor wat betreft de E17 in Gentbrugge staat in het Ontwerp Mobiliteitsplan dat wij aan het Vlaamse Gewest vragen om onverwijld een studie op te starten voor deze link. Wij kunnen en mogen dit niet eens zelf doen, de E17 maakt immers deel uit van het Vlaamse en zelfs het Europese hoofdwegennet. Maar er is wel een zeer verregaande impact op het stedelijk functioneren en de stedelijke leefbaarheid, vandaar dat het ons wel toekomt, en naar de omwonenden zelfs onze fundamentele plicht is, om aan te dringen op een toekomstvisie hierover en hierover de wegbeheerder blijven te interpellieren. Zo is het ook opgenomen in de actietabel bij het Mobiliteitsplan, dat – zoals eerder gezegd – is goedgekeurd binnen de GBC.
 - Een ander verhaal is de B401 waarvoor binnen de stadsdiensten een apart project opgestart is, samen met awv en de lijn. Momenteel wordt hiervoor een projectdefinitie voorbereid voor een studieopdracht tot opmaak van een verkennend ruimtelijk onderzoek.
 - Voor de Sifferverbinding vragen wij aan het Vlaamse Gewest, binnen de context van het Mobiliteitsplan, zoals hierboven geschetst, om op zeer korte termijn een studie op te starten. Dit is uiteraard een lang termijnproject, maar die lange termijn begint nu, en het Mobiliteitsplan kan een fundamentele aanzet zijn om dit dossier op te starten.
-