

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

9 december 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de winning van warmte-energie uit asfalt

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsproblemen bij Euro 2000

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Antwerpse Leien

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Antwerpse Leien

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N36 Bavikhove-Harelbeke

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 9 december 1999

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.04 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de winning van warmte-energie uit asfalt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de winning van warmte-energie uit asfalt.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb een vraag over een verrassend, hoopgevend en intrigerend bericht dat in de pers is verschenen. Men heeft het daarin over de vloerverwarming van asfaltwegen en de schat aan energie die men uit dat soort zonnecollector zou kunnen halen. In het bijzonder de Gazet van Antwerpen heeft daar een bijdrage aan gewijd. Het systeem is bekend onder de naam Winnerway en is een Nederlandse uitvinding.

Het is het ei van Columbus. In de zomer wordt het asfalt opgewarmd. We weten dat het asfalt schade leidt door de oververhitting. De warmte wordt opgeslagen in een zandlaag. Het probleem is dat die laag op 100 meter diepte zou liggen. Op die plaats wordt de warmte geaccumuleerd zodat men ze in de winter kan gebruiken. Door dit soort vloerverwarming vermijdt men de bestrooiing en de schade die daarmee gepaard gaat. Ook de veiligheid zou

verhogen doordat men preventief sneeuw en ijzel ruimt.

Men zegt bovendien dat nog 80 percent energie zou overblijven, die men in het normale circuit kan gebruiken. Uit studies zou blijken dat men het volledige Belgische energieplan kan dekken met het overschot van de asfaltverwarming. In de Haringvlietsluizen zou er een proefproject aan de gang zijn. Men zou het principe ook willen toepassen op de ring rond Amsterdam.

In een korte reactie heeft het kabinet van minister Stevaert laconiek geantwoord dat men nog niet wenst te reageren. Uit navraag blijkt dat aan deze zaak reeds vroeger aandacht is besteed en dat er al onderzoeksresultaten bekend zijn.

Mijnheer de minister, u bent verantwoordelijk voor Energie en Openbare werken. U bent dan ook goed geplaatst om hier een antwoord op te geven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de heer Loones heeft een zeer interessant gegeven aangehaald. Het departement dat verantwoordelijk is voor de wegeninfrastructuur heeft inderdaad niet gereageerd. Ik ben echter ook bevoegd voor Energie. We moeten beide zaken op elkaar afstemmen.

Het is een zeer veelbelovende technologie. Toch wens ik een paar bedenkingen te maken. Nederland is een zeer goed geordend land. Dit maakt de slaagkans van zo een project groter. De mensen wonen in wijken, terwijl men bij ons bouwt langs de weg. We volgen de zaak echter met argusogen. De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek doet al jaren onderzoek naar systemen van koude- en warmteopslag. De Vlaamse overheid steunt die initiatieven, onder andere in het kader van de steun aan demonstratieprojecten. Er wer-

Stevaert

den ook reeds concrete projecten gesteund voor de verwarming van een bankgebouw, een ziekenhuis en zelfs van een industrieel gebouw.

Het project van de Haringvlietsluizen wordt door de VITO van nabij gevolgd. Hoewel het in een experimentele fase zit, lijkt het veelbelovend. Begin januari wordt op mijn kabinet een vergadering gepland met de initiatiefnemers, de VITO en de administratie. Mijnheer Loones, de zaak moet multidisciplinair worden aangepakt. Niet enkel de administratie Wegen moet daarbij worden betrokken, maar ook de administratie Energie. Op die manier zullen mogelijk synergieën en financiële mogelijkheden worden gevonden. Het systeem van de groene frank kan dan eventueel een hefboom vormen.

In de toekomst zouden we misschien ook de privé-sector warm moeten maken. Op bepaalde gebieden kan worden samengewerkt. Het systeem is zo veelbelovend en klinkt zo goed dat we toch nog een beetje achterdochtig zijn.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Het klinkt inderdaad bijna te mooi om waar te zijn. Ik was echter verbaasd over uw initiële reactie. Het verheugt me dat er blijkbaar toch onderzoek gebeurt en dat men een afspraak heeft gemaakt met de firma in kwestie.

Minister Steve Stevaert : Ik maak wel enig voorbehoud, omdat het systeem enigszins haaks staat op de campagne die we nu voeren. Men mag niet het beeld creëren dat men op een zeer ecologisch verantwoorde manier energie kan winnen en dat men de ramen en vensters mag opengooien. Dat beeld wordt ook gegeven over de windmolens.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsproblemen bij Euro 2000

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de mobiliteitsproblemen bij Euro 2000.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn vraag gaat over de potentiële mobiliteitsproblemen bij de organisatie van Euro 2000. In een aantal kranten heeft de heer Courtois, de tornooidirecteur, gezegd dat de organisatie inzake veiligheid en tickets stilaan op punt staat. Het grote punt dat hem bezighoudt, is het probleem van de mobiliteit : hoe moeten de mensen het stadion bereiken, hoe kan men vermijden dat de andere mensen hinder ondervinden, enzovoort.

In het verleden hebben grootschalige evenementen bewezen dat ze de verkeersafwikkeling volledig in de war kunnen sturen. Koopjesavonden in bepaalde centra of een concert van Céline Dion zijn al voldoende om grote files te veroorzaken. Bovenop de organisatie van het Europees voetbalkampioenschap door België en Nederland komen de enorme veiligheidsmaatregelen.

De organisatoren hebben er reeds op gewezen dat het mobiliteitsprobleem en de files één van de grootste problemen vormen. De normale verkeersafwikkeling en sociaal-economische activiteiten dreigen volgens een aantal specialisten ernstig in het gedrang te komen. In september werd een eerste generale repetitie gehouden ter gelegenheid van de wedstrijd België-Marokko. De vrees bleek gewettigd.

In het NRC Handelsblad stond een voorstel van de Nederlandse bewindsploeg, waarbij supporters op vertoon van het toegangsbewijs op wedstrijddagen gratis met het openbaar vervoer zouden kunnen reizen. Dit is een zeer goed voorstel, op voorwaarde dat het aanbod van het openbaar vervoer wordt gegarandeerd. Hierdoor zou men de vervoersstromen kunnen kanaliseren. Men verwijst regelmatig naar Nederland. We kunnen de goede voorbeelden uit het buurland overnemen.

Aangezien België en Nederland samen het toernooi organiseren, moet het openbaar vervoer worden geïntegreerd en optimaal worden ingeschakeld. Het overleg met alle betrokkenen is van enorm belang. Om die redenen zou ik graag een viertal concrete vragen stellen.

Hebt u, mijnheer de minister, reeds overleg gepleegd met de diverse bevoegde beleidsinstanties

Decaluwe

en organisatoren over de dreigende verkeersproblematiek ?

Zijn er reeds schattingen gemaakt van de bijkomende verkeersstromen die het kampioenschap zal genereren en van de files die hieruit zullen voortvloeien ?

Is er reeds werk gemaakt van een overkoepelend mobiliteitsplan ? Ik denk dat samenspraak met Nederland hierbij bijzonder belangrijk is.

In welke mate, ten slotte, zal De Lijn in dit mobiliteitsplan worden ingeschakeld ?

De voorzitter : Mevrouw Van Den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van Den Eynde : Mevrouw de voorzitter, ik zou mij hier graag bij aansluiten, in het bijzonder betreffende de wegenwerken tijdens de kampioenschappen. Ik heb de minister op 16 november daaromtrent ook een schriftelijke vraag gesteld.

De Nederlandse staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zou beslist hebben dat tijdens de kampioenschappen in Nederland geen wegenwerken zullen worden uitgevoerd en dat alle toegangswegen tot het Nederlandse grondgebied van werken moeten worden gevrijwaard. Het schijnt dat federaal minister van Binnenlandse Zaken Duquesne hier positief op heeft gereageerd en dat dit voor hem een logisch voorstel is. Mijn vraag is dan ook of u, mijnheer de minister, een gelijkaardig voorstel zal doen en wat die complicaties net zullen inhouden voor de wegenwerken in het jaar 2000.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, wegenwerken zijn een Vlaamse bevoegdheid. Het is niet aan minister Duquesne om daar uitspraken over te doen. Wij zullen onze administratie de opdracht geven om de wegenwerken met zo weinig mogelijk hinder te laten doorgaan. Het lijkt mij niet verstandig om wegenwerken lineair stil te leggen omwille van voetbalactiviteiten.

Ik kom nu tot de vragen van de heer Decaluwe. Bij de administratie Wegen en Verkeer is een vertegenwoordigende ambtenaar aangeduid die deel uitmaakt van een werkgroep waarin alle mogelijke verkeersproblemen ten gevolge van Euro 2000 van

nabij worden bekeken. Deze werkgroep, die onder voorzitterschap van het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur staat, omvat de deelgroepen mobiliteit, signalisatie en luchthavens. In elke deelgroep zit een vertegenwoordiger van onze Vlaamse administratie.

Er zijn, in het mate van het mogelijke, reeds ramingen gemaakt van de bijkomende verkeersstromen ten gevolge van Euro 2000. Pas na de loting van 12 december zal men een verfijnde raming kunnen maken, omdat we dan pas weten welke teams welke stadions zullen gebruiken.

Dit zal de eerste aanzet zijn om tot een overkoepelend mobiliteitsplan te komen. Op dit moment is dit plan reeds beschikbaar, maar het moet uiteraard permanent worden bijgewerkt in functie van bijkomende gegevens. De Vlaamse Vervoermaatschappij is in alle deelwerkgroepen als organisatie vertegenwoordigd om dit mee op te volgen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik heb ook naar Nederland verwezen. Overweegt u eventueel ook maatregelen om de voetbalsupporters via het openbaar vervoer gratis te vervoeren ?

Minister Steve Stevaert : Ik heb uiteraard een aantal ideeën, maar ik zou eerst die werkgroepen willen laten werken en kijken wat zij als conclusies naar voren schuiven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Antwerpse Leien

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Antwerpse Leien

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heren Malcorps en Penris tot de heer Stevaert, minister vice-president van de

Voorzitter

Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Antwerpse Leien.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, er is over de heraanleg van de Leien in Antwerpen al heel wat te doen geweest. Het dossier loopt in feite al van in 1963. Toen is de IJzeren Brug als voorlopige oplossing uit de bus gekomen.

De Leien ontsieren het centrum van de stad nu al jaren. Dit dossier is recent in een stroomversnelling gekomen. Dit is enerzijds te wijten aan de geplande HST-investeringen in het hartje van Antwerpen en aan de noodzaak om de herprofilering van de voor- en achterzijde van het Centraal Station vanuit een meer globale visie te benaderen. Het gaat hier met name om het Astridplein en het Kievitplein, maar ook om de ruimere omgeving, zoals de Rooseveltplaats en natuurlijk de Leien zelf. Dit is anderzijds ook te wijten aan het denkwerk dat in functie van het Urban-project is verricht en aan de opmaak van een oriëntatienota en een mobiliteitsplan voor de hele stad. Verder hebben ook problemen op de Leien zelf, vooral wat het onderhoud van het rioolstelsel en de verkeersveiligheid betreft, een rol gespeeld.

Iedereen is het erover eens dat er dringend iets moet gebeuren. De heraanleg is dringend nodig. In de loop van 1998 heeft professor Smets de resultaten ingediend van de projectgroep Hart van Antwerpen, waarin door de NMBS, De Lijn, het Vlaams Gewest en het stadsbestuur is samengewerkt. In het verlengde van dit denkwerk heeft het tijdelijk studiebureau SVK Technum in opdracht van het Vlaams Gewest een definitief voorontwerp opgemaakt voor de herprofilering van een gedeelte van de Leien, namelijk het gedeelte tussen de Bolivarplaats en de Maria-Theresialei.

Dit voorontwerp is op drie consultatievergaderingen aan de buurtbewoners voorgesteld. Mede op basis van deze hoorzittingen hebben de stadsdiensten een rapport met zware kritiek op het gewestelijk voorontwerp opgesteld.

Het eerste punt van kritiek betreft het voor bijna 90 percent wegvallen van de ventwegen. De overige zijwegen worden tot vier meter brede asfaltstroken omgevormd. Bovendien wordt niet in asverschuivingen, plateaus of onderbrekingen voorzien

om de snelheid tot de vooraf vastgestelde 30 kilometer per uur te beperken.

Een tweede punt van kritiek betreft het ontbreken van een doorgaand en veilig afgeschermd fietspad naast de hoofdrijbaan. Het concept van hoofdfietsroutes langs de Leien wordt doorbroken. Het fietspad zou nu liggen tussen een voetgangerszone en een zone van geparkeerde of lossende auto's. Dit betekent dat de fietspaden op bepaalde plaatsen dwars door een voetgangerszone lopen. Hierbij kan trouwens ook sterk aan de voorgestelde prestigieuze wandelpromenade worden getwijfeld.

Een derde punt van kritiek betreft de sterke twijfel aan de noodzaak of zelfs maar de opportuniteit van de voorgestelde tunnels aan de Nationale Bank en de Montignystraat. Door het doortrekken van de twee tunnels zal het verkeer overigens over lange afstanden van de zijrijbanen gebruik moeten maken om plaatselijke bestemmingen te vinden of om op de hoofdrijbaan te raken. Bovendien wordt het behoud van de bomen door de aanleg van de tunnels quasi onmogelijk, ook al wordt dit op de tekeningen anders voorgesteld.

Het vierde punt van kritiek betreft de uitgebreide omleggingen van het openbaar vervoer op het Antwerpse Zuid die door het plan worden geïmpli-ceerd.

Een laatste punt, ten slotte, betreft het feit dat het ontwerp geen rekening houdt met fietsparkeerplaatsen of met problemen van laden en lossen. Vooral het bewonersparkeren blijft een groot pijn-punt. Het ontwerp houdt geen rekening met de bestaande parkeerstudie rond de Leien.

Er is ondertussen al een nieuw voorstel van het Vlaams Gewest. Dit is in grote mate een reactie op het standpunt van het stadsbestuur en de administratie. In dat nieuwe voorstel is met deze opmerkingen weinig of geen rekening gehouden. De ambtenaren van het Vlaams Gewest en de mensen van De Lijn drijven koppig hun zin door. Hierdoor dreigt een regelrechte confrontatie tussen enerzijds het Vlaams Gewest en anderzijds de betrokken bewoners en het stadsbestuur. Het is niet altijd zo geweest, maar het stadsbestuur staat op dit moment op dezelfde lijn.

De tunnelvoorstellen kosten bovendien stukken van mensen. Men spreekt nu reeds over een goede 1,8 miljard frank extra. Dit is drie keer het oorspronkelijk geraamde bedrag. Het stadsbestuur staat hier voor voldongen feiten. De kritiek van de stadsdiensten komt bovendien slechts ten dele te

Malcorps

gemoet aan de ruim verbreide kritiek van tal van buurtcomité's over het concept voor de heraanleg van de Leien zelf.

Dit concept wordt eigenlijk niet in vraag gesteld. Het voorontwerp van dit concept is reeds in uitvoering. Ik verwijs hiervoor naar het werk van professor Smets en anderen. Men vertrekt hierbij van een belangrijke doorstromingsfunctie voor auto's op de middenvakken van de Leien. Dit wordt door veel mensen gecontesteerd. Men vreest dat de Leien tot een primaire doorgangsweg zullen worden opgewaardeerd en als feitelijk alternatief zullen dienen voor het verkeer over de Ring, of als directe aan- en afvoer voor het autoverkeer naar grote parkings in het centrumgebied, bijvoorbeeld onder de Rooseveltplaats of onder het Sint-Jansplein.

Niemand vecht aan dat de Leien een belangrijke doorstromingsfunctie inzake openbaar vervoer moeten behouden en dat deze functie zelfs moet worden versterkt. Het voorstel om de trambedding in het midden van de Leien onder te brengen kent voor- en tegenstanders.

Ten slotte is er ook de kwestie van de leefbaarheid. Dit komt vooral tot uiting in de vraag van een grote groep omwonenden om de platanen op de Leien te behouden. Men verwijst hierbij ook naar aspecten van de volksgezondheid in een stad die hoe dan ook met permanente luchtvervuiling en hieraan gecorreleerde astmaproblemen zit opgescheept. Ik verwijs hiervoor naar het onderzoek van professor Vermeiren van de UIA.

Als stof- en roetfilter is het bladerdak van oudere bomen veel beter dan dat van nieuw aangeplante bomen. Het zou minstens 25 jaar duren vooraleer jonge bomen eenzelfde zuiverende functie als groene longen in het centrum van Antwerpen zouden vervullen. Ik ga er dan nog even van uit dat de jongere bomen effectief tot volledige wasdom zouden komen, wat ook niet evident is. Het stadsbestuur wil naar een maximaal behoud van de 864 bomen op de Leien streven. Het wil daartoe zeer ver gaan in het verplaatsen en heraanplanten van platanen. Dit laatste zou zoveel mogelijk op de Leien zelf moeten gebeuren. Het standpunt van De Lijn en het Vlaams Gewest doorkruist deze plannen voor een groot gedeelte.

Mijn vragen zijn de volgende. Ten eerste : is voor de heraanleg van de Leien een MER nodig ? En als dat niet het geval is, waarom is dat dan zo ? Zou het geen goede zaak zijn om hoe dan ook een

MER te laten opstellen, aangezien het om een ingreep gaat met verregaande gevolgen voor de leefkwaliteit van de omwonenden en van alle stadsbewoners ? Houdt het Vlaams Gewest rekening met de effecten van het bomenbestand aan de Leien op de volksgezondheid ? Heeft men in dit verband alle informatie, of is verder onderzoek nodig ?

Ten tweede : zijn het ontwerp en het concept voor de heraanleg van de Leien voldoende afgestemd op de bepalingen van het RSV, waarin de Leien zijn gedefinieerd als een niet-primaire weg ? Wordt rekening gehouden met het Globaal Structuurplan Antwerpen, en is het de bedoeling om het feitelijke gebruik van de Leien als sluipweg doorheen de stad te ontmoedigen ?

Mijn derde vraag is de meest actuele, en ook de belangrijkste vraag. Hoe reageert de minister op de kritiek die tijdens de hoorzittingen is geformuleerd ? De stadsdiensten en het stadsbestuur hebben die kritiek overigens bijna integraal overgenomen. Wordt het ontwerp nu opnieuw aangepast, rekening houdend met de veiligheid van de fietsers, de veiligheid op de kruispunten, de vraag naar voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, en de kritiek om bijkomend tunnels aan te leggen ? Volgens het recentste voorstel is dat laatste blijkbaar niet het geval, en de stad heeft daar al op gereageerd. Hoe zal dit aflopen ?

Ten vierde : welke procedure wordt gevolgd ? Worden de omwonenden en de stadsbewoners nog verder geïnformeerd of geraadpleegd ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het ontwarren van de Antwerpse verkeersknoop is blijkbaar geen gemakkelijke zaak. Dat is althans op het politieke vlak het geval. De minister beseft dat erg goed. Destijds heeft hij de lokale partners gevraagd een aantal voorstellen uit te werken die de minister van Mobiliteit en Openbare Werken in staat moeten stellen een prioriteitenlijstje op te stellen. Blijkbaar slaagt de Antwerpse gemeenschap er niet in om zo een voorstel van prioriteitenlijstje op te stellen. Dat laatste heeft alles te maken met de politieke samenstelling van het stadsbestuur, dat in zijn schoot extreem-links en burgerlijk rechts verenigt. Blijkbaar slaagt die coalitie er niet in oplossingen aan te reiken voor het mobiliteitsprobleem, en het Leien dossier is daar een concreet voorbeeld van.

Het is nochtans vanuit praktisch oogpunt niet moeilijk om de Antwerpse verkeersknoop te ont-

Penris

warren. Grosso modo zijn er in het Antwerpse drie noord-zuidassen ; daarop sluiten een achttal zogenaamde radialen aan. Die laatste hebben trouwens een groot belang voor de KMO's. Ik wil het hier over die noord-zuidassen hebben. Tegen de Schelde liggen de Oude Kaaien : zij zouden een belangrijke doorstroomfunctie kunnen vervullen. Dat geldt ook voor de Singel en voor de Leien. Beiden vervullen die doorstroomfunctie, maar in het geval van de Leien zou dat niet mogen. Men moet dan wel in een aantal alternatieven voorzien.

Het eerste alternatief zijn de Scheldekaaien. Die zijn versmald, want men heeft een uitzonderlijk breed voetpad aangelegd aan de kant van de huizenrij. Dat was op zich niet nodig, want er bestond al een wandelboulevard, of die kon worden aangelegd op het gedecommissioneerde gebied van het havenbedrijf. Men had daar perfect een wandelboulevard kunnen aanleggen en in een smaller voetpad aan de huizenrij kunnen voorzien. Als men dat niet wil, dan blijft een oplossing via de Singel mogelijk.

Op dit ogenblik zijn die acht radialen of oost-westassen bovengronds aangesloten op de Singel. Antwerpen vraagt al heel lang om die kruispunten te ondertunnelen. Als dat zou gebeuren, zou de Singel een volwaardige doorstroomas voor het noord-zuidverkeer vormen, en zou men de verkeersstroom op de Leien kunnen verminderen. De Leien moeten hun functie van lokale verkeersas behouden, en daartoe zullen een aantal bijkomende aanpassingen moeten gebeuren. Langs de Leien liggen een aantal belangrijke scholen. De Leien moeten bereikbaar blijven voor de schoolgaande jeugd en ook voor de studenten van de Karel De Grote-hogeschool.

Verder stellen we vast dat een aantal belangrijke musea in de onmiddellijke omgeving van de Leien liggen : het Rubenshuis en het Museum voor Schone Kunsten. De Leien zijn een belangrijke doorstroomweg voor museumbezoekers en toeristen. In de nabijheid liggen ook culturele ontspanningscentra, zoals de opera en het bioscoopcomplex Gauthmont. Bezoekers van die instellingen zullen van de Leien gebruik blijven maken. Ten slotte is er de bekende 'Vogelenmarkt', die heel wat binnen- en buitenlandse bezoekers aantrekt.

De Leien moeten dus hun verkeersfunctie blijven behouden, zij het eentje met lokaal karakter. Die weg moet bij voorrang worden gebruikt door mensen die in de onmiddellijke omgeving van de Leien

werken, wonen, uitgaan, school lopen en culturele activiteiten bijwonen.

Vanuit waterbouwkundig oogpunt is de heraanleg van de Leien echt nodig. De Leien staan heel dikwijls blank. Er is een structureel probleem met de riolering. Daarom steunen we het ministeriële initiatief om van de gelegenheid te profiteren om in dat verband noodzakelijke werken te laten uitvoeren. We gaan wel niet akkoord met de voorstellen die hij en zijn administratie formuleren. Eén zaak is duidelijk : maak van de Leien geen racebaan met een doorstroomfunctie, maar geef ze hun lokale functie terug.

We gaan er volledig mee akkoord dat er bijkomende ondergrondse parkeerplaatsen langs de Leien moeten worden aangelegd. Dat kan Antwerpen alleen maar ten goede komen. Met de tunnelplannen zijn we het echter niet eens. Die zullen hetzelfde effect opleveren als wat we hier in Brussel met de Regentlaan vaststellen : een oude boulevard wordt omgevormd tot een racebaan, en dat kan nooit de bedoeling zijn.

Mijn vragen zijn de volgende. Wilt u voorrang geven aan de ondertunneling van de kruispunten op de Singel, ten nadele van de ondertunneling van kruispunten op de Leien ? Eén ondertunnelingsproject kan volgens ons wel door de beugel, zij het dat het zeker niet prioritair is. Ik heb het over de Geuzenhofkes aan de opera. Op dit ogenblik overkoepelt de Nobels-Peelmanbrug er het lokale kruispunt. De andere tunnels wijzen we af.

De voorzitter : De heer Vermeulen heeft het woord.

De heer Jo Vermeulen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als Antwerpenaar wil ik even benadrukken dat het om een erg gevoelige materie gaat. Dat maakt diepgaande reacties bij de bewoners, lokale partijafdelingen en districten los. Die gevoeligheid heeft ook te maken met het feit dat de mensen in het verleden nogal wat negatieve ervaringen hebben opgedaan. Telkens liep het mis als gewestwegen opnieuw moesten worden aangelegd. Er waren conflicten tussen de stad en het Vlaams Gewest, en tussen de stad en de eigen bewoners.

Mijnheer de minister, wat er vandaag in verband met de Leien op stapel staat, biedt u de mogelijkheid om hier komaf mee te maken. Er is vandaag een grote mate van eensgezindheid tussen het stadsbestuur en de bewoners. Ook de Antwerpse oppositie sluit zich aan bij de opvatting dat de Leien geen doorstroomfunctie mogen hebben. Het

Vermeulen

is toch belangrijk dat wezenlijke ingrepen worden gesteund door de stad en haar bewoners zelf.

Ik ben er daarom van overtuigd dat het een slechte zaak zou zijn indien men de adviezen niet zou respecteren. De minister heeft de sleutel in handen ; ik hoop dat hij de poorten voor de stad opent.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de vraagstellers wezen reeds op de diverse problemen van de Leien. Er is het probleem van de waterafvoer, het structureel onderhoud van de fietspaden, de grote parkeerdruchte, onoordeelkundige inplanting van parkeerplaatsen en dergelijke, onoverzichtelijkheid van de kruispunten en de slechte afwikkeling van openbaar vervoer. Er zijn tal van knelpunten die zich daar verzamelen.

Reeds lang bestaat dan ook de vraag om, los van het mobiliteitsdebat, een gepaste oplossing te vinden voor deze reeks problemen, die echter geen hypotheek mag leggen op de resultaten van het debat. In het kader van het Masterplan Antwerpen werd reeds met diverse studies begonnen over belangrijke onderwerpen, zoals de sluiting van de Kleine Ring, het herinrichten van de Singel, het doortrekken van belangrijke voorstedelijke lijnen van openbaar vervoer, de kernstad Antwerpen enzovoort. Het is duidelijk dat de resultaten van al die studies niet onmiddellijk beschikbaar zullen zijn, en dat ook de verwezenlijking ervan geruime tijd in beslag zal nemen, gelet op de te verwachten omvang van de kostprijs.

Ondertussen mag niet worden gewacht met het nemen van noodzakelijke maatregelen, waarvan men met een voldoende mate van zekerheid kan voorzien dat ze niet tegenstrijdig zullen zijn met de toekomstige maatregelen. Dat is onder meer het geval voor de heraanleg van de Leien. Tussen de betrokken partijen, de stad Antwerpen, de Lijn en het Vlaams Gewest, werd overeengekomen dat dit project prioritair is, gezien de reeds vermelde problemen en het feit dat deze weg een belangrijke rol vervult als openbare vervoersas.

Bij het ontwerp van de heraanleg van de Leien wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de toekomstige functie van de Leien als belangrijke openbare vervoersas, terwijl het doorgaand verkeer zal worden geweerd. Als basisprincipe wordt vooropgesteld dat er een centrale vrije tram- en busbaan komt, dat de zijrijbanen worden omge-

vormd tot verkeersluwe ventwegen die in principe niet doorlopen over de kruispunten, en dat de hoofdrijbanen worden herleid tot tweemaal twee smalle rijbanen. Ook moet het ontwerp uitgaan van vier bomenrijen, met maximaal behoud van de aanwezige bomen, eventueel mits beplanting. De hoofdrijbanen kunnen in een latere fase, als de Ring gesloten zal zijn en de Singel heringericht, worden herleid tot één rijstrook per richting. Daar deze projecten niet op korte termijn worden afgevoerd, werd ervoor gekozen om nu reeds te starten met de herinrichting van de Leien, die voorlopig nog wel een belangrijke rol moeten spelen in de verzameling van in- en uitgaand verkeer naar het stadscentrum.

In het kader van de studie wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verlengen van de bestaande tunnel onder de Bolivarplaats tot voorbij het kruispunt van de Montignystraat, en het bouwen van een ongelijkgronds kruispunt ter hoogte van de Nationale Bank. Dit laatste is het gevolg van het voorstel van De Lijn om daar in een belangrijk openbaar vervoersknooppunt te voorzien. De studie voor de heraanleg van de Leien wordt uitgevoerd in nauw overleg met de betrokken partijen, op basis van consensus.

De besprekingen tussen de stadsdiensten, De Lijn, de administratie Wegen en Verkeer en het studie-bureau om te komen tot een voor alle partijen aanvaardbaar voorontwerp zijn nog aan de gang. Nadien moet dit voorontwerp nog worden besproken in de provinciale auditcommissie. Daar de besprekingen momenteel nog niet zijn afgerond en het dossier nog moet worden besproken in voornoemde auditcommissie is het op dit ogenblik voorbarig om standpunten in te nemen over het voorontwerp van De Lijn. Uiteraard wordt bij de uitwerking van het ontwerp rekening gehouden met de opmerkingen van de bewoners, de belangrijke actoren en alle betrokken partijen. Het is de bedoeling tot een resultaat te komen waarmee iedereen het eens kan zijn, ook al zullen niet alle wensen van alle partijen kunnen worden ingewilligd. Een belangrijke voorwaarde in dit proces is echter wel dat elke partner een consistent en onderbouwd standpunt vertolkt, en dat er een constructieve dialoog kan worden gevoerd, met voldoende luisterbereidheid en respect voor de diverse argumenten.

Na de bespreking van het voorontwerp in de provinciale auditcommissie, die vermoedelijk in de loop van het jaar 2000 zal plaatsvinden, wordt een informatieronde georganiseerd ten behoeve van de bevolking.

Stevaert

Op de specifieke vraag van de heer Malcorps inzake de MER-plicht voor de heraanleg van de Leien kan ik ten slotte nog meedelen dat de Leien geen deel uitmaken van het net Hoofdwegen en Primaire Wegen, en evenmin zullen worden ingericht als autowegen of autosnelwegen. Deze herinrichting behoort dus niet tot de werken en handeling waarvoor een MER wordt vereist, zoals vastgesteld door de Cel Milieu-effectenrapporten, overeenkomstig de Europese richtlijn en het besluit van de Vlaamse regering.

Het is alleen in het kader van zo een MER dat de impact van een project op mens en gezondheid wordt bestudeerd. Anderzijds wordt er alles aan gedaan om de bestaande bomen maximaal te behouden, terwijl bomen die niet kunnen worden behouden of verplant, zullen worden vervangen, zodat er opnieuw een viervoudige bomenrij zal staan. De kostprijs voor het behoud van de bestaande bomen door middel van herplanting wordt geraamd op 100 miljoen frank. Men kan dus zeker niet stellen dat het Vlaams Gewest onvoldoende aandacht heeft voor het behoud van alle waardevolle bomenrijen.

Man doet vaak alsof alles al vast ligt en alles reeds is beslist. Dat is niet het geval. Ik ben blij dat er op dit vlak een consensus groeit. Maar laten we ook eerlijk zijn : voor de Vlaamse overheid is het uitzonderlijk moeilijk om samen te werken met de lokale overheid van Antwerpen. We proberen dit dossier zo voorzichtig mogelijk te deblokken, maar het standpunt van het schepencollege is herhaaldelijk gewijzigd.

Uiteraard moet er overleg zijn met de betrokkenen, maar in het kader van een goede bestuurlijke inrichting van Vlaanderen en zeker ook van het Pact met de Steden en Gemeenten vind ik dat het contact met de lokale bevolking een plicht, maar ook een voorrecht is van de lokale overheid. Het is niet gezond dat de hogere overheid die contacten helemaal vastlegt en organiseert, want anders bevinden we ons in een verkeerde bestuurlijke indeling.

Wel wil ik benadrukken dat er een minimale consensus moet bestaan alvorens er een project kan worden gerealiseerd. Dit project is broodnodig. Wij zullen dat echter niet zomaar doordrukken, zonder die consensus. We hebben de wijsheid immers niet in pacht, en als het dossier niet rijp is mag er niet aan worden begonnen. Het is wel erg noodzakelijk. We willen niet dat de ene stad zich anders opstelt

dan de andere gemeenten. Er zijn heel veel projecten in Vlaanderen, en de middelen zijn schaars. Ik wil de stad Antwerpen dus oproepen om een minimale consensus te zoeken, ook met de bevolking. Als men echter elke marginaliserende tendens vanuit een of ander individueel belang vooropstelt, kan men nooit een algemeen project realiseren. Dat zou erg jammer zijn voor Antwerpen en dit project. Ik zou dit erg vinden, want voor mij is het een topprioriteit, waarin de Vlaamse overheid veel middelen wil investeren. Ik zou dit erg graag realiseren, maar er moet een draagvlak voor zijn, en dat is een taak voor de Antwerpenaren. Het Vlaams Gewest mag er niet van uitgaan dat het alles weet, terwijl de Antwerpenaren er niet van mogen uitgaan dat ze alles beter weten.

De heer Johan Malcorps : Het verheugt me dat de minister zegt dat er nog niets definitief is beslist. Zo kwam het immers over bij een aantal mensen, met lichte paniecreacties en het bijeenroepen van volksvergaderingen tot gevolg. Dat is goed nieuws, precies omdat er een groeiende consensus is.

Ik geef toe dat dit dossier niet steeds gemakkelijk was. Op het niveau van het stadsbestuur werd er heel wat gediscussieerd. Nu is er echter eensgezindheid, zeker over het feit dat de heraanleg nodig is, maar ook over de manier waarop dit moet gebeuren. Het enige wat deze eensgezindheid enigszins bedreigt zijn precies die tunnelplannen. Ik begrijp waarom De Lijn die voorstellen doet, maar in het grotere perspectief vrees ik voor negatieve gevolgen. Op dit punt hoop ik dus op verheldering, zodat eindelijk kan worden begonnen met de heraanleg van de Leien. Het gaat hier immers nog maar om het eerste gedeelte, terwijl ook de heraanleg van het tweede deel zeer dringend is.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, de minister roept terecht op tot Antwerpse eensgezindheid. Wat mobiliteit betreft zal dat zeer moeilijk zijn, maar inzake dit zeer concrete dossier bestaat er eensgezindheid over alle partijgrenzen heen over het feit dat de twee voorziene tunnels op de Leien niet nodig zijn. Ze worden niet gewenst door de hele Antwerpse gemeenschap. Indien we die twee tunnels langs de Singel kunnen aanbesteden, is een groot stuk van de weg afgelegd. De middelen die u ter beschikking hebt, zijn zeer schaars. Daarom kunt u nu moeilijk prioriteit geven aan de ondertunneling van de Singel. Wij stellen voor die gelden uit te sparen en ze elders nuttiger aan te wenden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N36 Bavikhove-Harelbeke

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N36 Bavikhove-Harelbeke.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is niet de eerste keer dat ik een vraag stel over het dossier van de N36. Ik verwijs naar een vraag om uitleg aan voormalig minister Baldewijns. Ik heb ook een aantal schriftelijke vragen gesteld over de verkeersveiligheid.

De aanbesteding voor de N36 is volgens mijn informatie reeds gebeurd. De maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, staan echter nog niet ver. De doortrekking van de N36 blijft voor de nodige beroering zorgen, zeker voor de bereikbaarheid en veiligheid van bepaalde wijken. Op een aantal schriftelijke vragen werd begin 1997 geantwoord dat een aantal wegen op het grondgebied van Harelbeke-Bavikhove worden doorsneden. Er werd ook opgesomd waar fietsers en auto's nog kunnen oversteken.

Mijn vraag handelt voornamelijk over de fietsers en de schoolgaande jeugd. Na diverse contacten was de administratie Wegen bereid om de Vierkeerstraat in Bavikhove niet af te sluiten, en maatregelen te treffen om de veiligheid van fietsers en voetgangers te garanderen. Men had eerder mondeling toegezegd om de mogelijkheid te bekijken om een tunnel aan te leggen. Daarna werd er gesproken over veilige oversteekplaatsen.

De stedelijke verkeerscommissie van Harelbeke heeft uiteindelijk geadviseerd de Vierkeerstraat ter hoogte van de nog aan te leggen N36 toch af te sluiten. Dit was gebaseerd op een misverstand : men dacht dat het gewest toch niets zou doen aan de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers.

De hele problematiek, waar een grote groep schoolgaande jeugd mee wordt geconfronteerd, blijft voor grote beroering zorgen. Men krijgt geen definitief uitsluitel. De werken zijn in elk geval nog niet aangevat. Mijnheer de minister, welke criteria gebruikt de overheid vooraleer te beslissen tot de realisatie van een tunnel ter hoogte van een oversteekplaats voor de zwakke weggebruikers ? Ik weet dat men al tellingen heeft gedaan en dat die werden betwist omwille van het tijdstip.

Welke concrete veiligheidsmaatregelen kan het gewest nemen zonder dat talrijke bewoners van het verkeer worden afgesneden of gedwongen een grote omweg te maken ? Wanneer worden de aanvangswerken gestart voor het doortrekken van de N36 ? Dit dossier bestaat al jaren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, het potentieel aantal voetgangers en fietsers dat de gewestweg dwars en het te verwachten aantal voertuigen in personenwageneenheden op deze gewestweg, vormen de belangrijkste criteria voor een nieuw aan te leggen weg. Voor het markeren van voetgangersoversteekplaatsen en het plaatsen van driekleurige lichten, bestaan er voorschriften. Voor het al dan niet realiseren van een tunnel is dat niet het geval. De opportuniteit wordt geval per geval beoordeeld, waarbij ook rekening wordt gehouden met de kostprijs, die in sommige gevallen bijzonder hoog kan oplopen. In elk geval moet er sprake zijn van een zeer groot aantal dwarsende voetgangers en fietsers.

Ter hoogte van de belangrijkste dwarsende wegen wordt in rotondes voorzien. De minder belangrijke wegen worden aangesloten op de gewestweg N36 door middel van klassieke kruispunten, zoals gebruikelijk voor een secundair wegvak. Concreet zullen ter hoogte van de Vierkeerstraat alle bewegingen – dwarsen, rechtsaf en linksaf slaan – mogelijk zijn voor alle weggebruikers, namelijk auto's, fietsers en voetgangers. Men voorziet niet in afwijkende maatregelen voor dwarsende fietsers en voetgangers ten opzichte van de gebruikelijke inrichting van een kruispunt voor die categorieën van weggebruikers.

De goedkeuring van de werken is betekend aan een aannemer. Een concrete datum voor de aanvang van de werken werd, op vraag van de aannemer, nog niet vastgelegd, rekening houdend met de komende winterperiode. In principe worden de werken op 1 februari of 1 maart van het jaar 2000 aangevat.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, uit het antwoord van de minister kan ik opmaken dat men de Vierkeerstraat zal kunnen dwarsen. Welke specifieke veiligheidsmaatregelen voor de fietsers worden daarbij genomen ? De administratie ontwierp methodes, zoals een soort fietserssluis op de middenberm. Is dat de bedoeling of voorziet men in gewone oversteekplaatsen ? Zo ja, dan heeft de stedelijke verkeerscommissie van Harelbeke wel degelijk gelijk om te adviseren de Vierkeerstraat alsnog af te sluiten. Het is een gevaarlijk punt. Ik pleit voor de aanleg van een fietserssluis zodat men de straat niet in één keer moet dwarsen. De weg heeft immers een verbindingsfunctie tussen de stedelijke gebieden Kortrijk en Roeselare.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, ik zal uw suggestie overmaken aan de administratie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.50 uur.*
