

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



Zitting 1999-2000

30 maart 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie 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 gevolgen voor het personeel van De Lijn van de invoering van het derdebetalersstelsel voor 65-plussers
Met redenen omklede motie

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast op de A12
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de leefbaarheidsstudie voor Doel

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 3 te Antwerpen-Merksem

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 3 te Antwerpen-Merksem

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over aanbesteding van wegenwerken

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 heraanleg van de Leien te Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de optimalisering van de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aankoop bij "De Lijn" van fietsparkeervoorzieningen door gemeenten

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 30 maart 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-Demeyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.07 uur.*

Interpellatie 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 gevolgen voor het personeel van De Lijn van de invoering van het derdebetalersstelsel voor 65-plussers

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie 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 gevolgen voor het personeel van De Lijn van de invoering van het derdebetalersstelsel voor 65-plussers.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, uit verschillende krantenartikels blijkt dat de senioren massaal kiezen voor het gebruik van gratis bus en tram. Dit is op zich heel positief nieuws. Andere krantenartikels wijzen echter op een aantal minder positieve aspecten : "Gratis lijnpas zorgt voor overvolle trams en bussen", "Staking bij de kusttram wegens hoge werkdruk", "Leuke cadeaus van Steve Stevaert zorgen voor veel overlast", "Gratis busreizigers zijn een vergiftigd geschenk". De krantentitels liegen er niet om.

Mijnheer de minister, we stellen vast dat de invoering van het pasje voor 65-plussers niet zo rimpelloos verloopt als u laat uitschijnen. In het kader van deze problematiek heeft de CVP een hogere kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer steeds prioritair gesteld. Pas dan kunnen drastische doelgroepmaatregelen worden genomen. Een enquête toont trouwens aan dat het woon-werkverkeer maar een deel van het probleem vormt. Voor-

al de recreatieve mobiliteit zorgt voor grote problemen. Tijdens de piekuren kampen de treinen, bussen en trams met een capaciteitsprobleem. De gedelegeerd bestuurder van de NMBS heeft dan ook onmiddellijk gereageerd toen werd voorgesteld ook de trein gratis te maken.

Zowel in de plenaire vergadering als tijdens de commissievergaderingen hebt u meermaals gezegd dat de 65-plussers de lucht in de trams en bussen zouden opvullen. Een eerste korte vakantieperiode, met name de Krokusvakantie, toont aan dat dit luchtgehalte serieus was overschat, in het bijzonder op de kusttram en in de steden. Capaciteitsproblemen zijn een logisch gevolg van uw maatregelen. Ik heb in Antwerpen zelf met een aantal buschauffeurs gepraat. Uit deze gesprekken bleek dat chauffeurs en betalende gebruikers vrezen dat de trouwe abonnees zullen worden afgeschrikt door het gebrek aan comfort op bus of tram en zullen overstappen op de wagen. Dat is zeker niet de bedoeling.

Voornoemde enquête toont aan dat door een effectieve doorvoering van de basismobiliteit – waarbij overal in Vlaanderen om de 500 meter een bushalte wordt geïnstalleerd – de overstap van de wagen naar het openbaar vervoer met 2,5 kan worden vermenigvuldigd. Hoewel onze fractie dit positief vindt, moet eerst de nodige aandacht worden besteed aan de kwaliteit en de kwantiteit van dat vervoer.

Bovendien hebben 65-plussers die van dit geschenk van de minister kunnen genieten, vaak meer begeleiding nodig dan andere reizigers. Af en opstappen gaat iets minder vlot. Daardoor komen de rij- en rusttijden van de chauffeurs in het gedrang. Vooral daarop spitsen de syndicale acties zich toe. Belangrijk is ook dat pas nu aandacht wordt besteed aan de aankoop van laagdrempelige trams en bussen om het probleem voor de mindervaliden te verhelpen. Natuurlijk had men deze

Decaluwe

maatregel eerst getroffen. Chauffeurs worden vaak opgejaagd waardoor soms onverantwoorde risico's worden genomen om tijdig ter bestemming te zijn. We stellen ons dan ook vragen bij de veiligheid.

Het voormelde voorbeeld betreft enkel de Krokusvakantie. Hoe zal de situatie op bijvoorbeeld de kusttram er uitzien tijdens de maanden juli en augustus ? Zal de betalende reiziger nog over een halve vierkante meter beschikken om eventueel recht te staan, laat staan te zitten ?

De minister is er terecht trots op dat hij 1 miljoen fans heeft bijgewonnen als draagvlak voor harde maatregelen, vooral om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Momenteel plaatst De Lijn aan de lopende band bestellingen voor nieuwe bussen en trams. Dit is voor onze fractie de omgekeerde wereld. Het ware logischer geweest eerst de kwaliteit en de kwantiteit van het openbaar vervoer te verbeteren door forse investeringen in nieuwe bussen en trams en door de aanwerving van nieuw personeel. Ook de NMBS wordt momenteel geconfronteerd met een personeelstekort. Ik hoop dan ook dat we voldoende buschauffeurs blijven vinden.

Indien we echter logisch tewerk waren gegaan, dan konden de magneetkaarten niet voor 8 oktober worden verspreid. In dat geval hadden we een negatief antwoord moeten geven op de vraag van een 81-jarige vrouw uit Antwerpen of het misschien om een verkiezingsstunt ging. Het is evenwel duidelijk dat dit wel degelijk een verkiezingsstunt is. Gisteren is in de Senaat de klacht ontvankelijk verklaard van de heren Caluwé en Leterme inzake de briefwisseling over dit geschenk van 33.000 frank. We kijken met belangstelling uit naar het gevolg daarvan.

Alles moest in het werk worden gesteld om het pasje voor 8 oktober aan de 65-plussers te bezorgen. Nu moet De Lijn de 65-plussers echter smeken om tijdens de piekuren niet met bus of tram te rijden. De communicatie aan de senioren door middel van een eenvoudig foldertje blijkt ruim onvoldoende, met een roodgloeiende infotelefoon als gevolg. Ook de weggeefpolitiek vereist communicatie. De dienst abonnementen zit tot over zijn oren in het werk en weet niet waar eerst te beginnen. De chauffeurs voeren niet voor niets actie wegens een te hoge werkdruk. Gisteren is tijdens de plenaire vergadering van dit parlement een akkoord gesloten met de non-profitsector om de werkdruk te verminderen. Dat is positief. In andere

sectoren stellen we echter vast dat de werkdruk door bepaalde beleidsmaatregelen op een onmenselijke manier wordt opgedreven.

In gemeenten waar er nauwelijks bediening is door De Lijn, vraagt men zich af wat men moet doen met dit geschenk. Ik heb het dan vooral over de gemeenten die worden bediend door de TEC-bussen.

Ik wil de minister een aantal concrete vragen stellen. Bent u voldoende op de hoogte van de werkdruk bij het personeel van De Lijn en van het feit dat deze werkdruk grotendeels wordt veroorzaakt door de enigszins onbezonnen invoering van de 65-pluspasjes ? Zo ja, welke maatregelen zult u dan nemen om aan de eisen van het personeel te voldoen ? Zullen deze maatregelen volstaan om alle potentiële reizigers voldoende comfort en kwaliteit te bieden, ook tijdens het toeristisch seizoen ? Zeker voor de kusttram zullen speciale maatregelen nodig zijn.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het verbaast me hier vandaag een dergelijk betoog te horen. Een tweetal weken geleden pleitte de heer Vandebosche in deze commissie nog voor het doortrekken van de maatregelen van de minister naar de Brusselsse Vlamingen. Moet ik hier dan een verkiezingsstunt van de heer Vandebosche achter zoeken of gaat het veeleer om een terechte bekommernis ?

De heer Carl Decaluwe : Het gaat om gelijkheid voor de wet.

De heer Eloi Glorieux : Het verheugt me dat de heer Decaluwe pleit voor een opwaardering van de kwaliteit en de kwantiteit van het openbaar vervoer. Vorige week werd ons pleidooi daarvoor, in het kader van de verkeerscongestie in het centrum van Asse, nog door zijn fractie weggehoond.

Een opwaardering van de diensten van De Lijn is inderdaad noodzakelijk om de kwaliteit en de kwantiteit te verhogen. De trouwe gebruikers mogen niet het slachtoffer zijn van dergelijke maatregelen. We moeten dan ook nadenken over de manier waarop dit probleem kan worden verholpen. Ik ben er echter van overtuigd dat de minister daar in de toekomst werk zal van maken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil eerst een bedenking maken. Ik stel

Stevaert

vast dat er een consensus wordt bereikt over het decreet basismobiliteit. De heer Decaluwe verwijst naar de Belgische studie, waaruit blijkt dat om de 500 meter een bushalte moet worden geïnstalleerd om een groot afhaakfenomeen te veroorzaken. Ik ben altijd vragende partij geweest voor basismobiliteit. In het verleden was daar geen meerderheid voor te vinden in dit parlement. Ik hoop dat ik hieruit mag concluderen dat ik binnenkort steun zal krijgen voor het ontwerp van decreet houdende de basismobiliteit, dat ondertussen is goedgekeurd door de Vlaamse regering, en dat er eensgezindheid zal zijn in het Vlaams Parlement over dit mooie ontwerp.

De heer Ludwig Caluwé : We zullen het wellicht nog wat kunnen verbeteren.

De heer Steve Stevaert : Waarvoor dank.

Het personeelsbeleid van de Vlaamse Vervoermaatschappij behoort tot de prerogatieven van De Lijn zelf. Zowel in het oprichtingsdecreet als in de statuten van De Lijn wordt dat duidelijk bepaald. Artikel 28 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn bepaalt zeer duidelijk dat de directeur-generaal bevoegd is voor personeelszaken, mits de regels die zijn vastgelegd door de raad van bestuur worden geëerbiedigd. De directeur van iedere exploitatie-entiteit is bevoegd voor personeelszaken binnen zijn entiteit, eveneens mits voornoemde regels worden geëerbiedigd.

Het is evident dat het toekennen van gratis vervoer aan 65-plussers een verhoging van het aantal reizigers met zich zal meebrengen. De beste ervaring terzake is het gratis vervoer in Hasselt. Dat resulteerde inderdaad in langere op- en afstaptijden, en uiteraard in de noodzaak extra voertuigen in te zetten.

De Lijn ontvangt voor het invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers extra middelen. In de begroting 2000 is in een bijzondere dotatie aan De Lijn voorzien, als tegemoetkoming van het Vlaams Gewest voor de extra exploitatiekosten. Programma 63.2, met name basisallocatie 31.10, voorziet in 379,7 miljoen frank voor 2000. Voor 2001 zal dit 609,2 miljoen frank worden, omdat dan het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in heel Vlaanderen zal zijn ingevoerd.

Met een aantal Vlaamse steden en gemeenten werden in 1997 de mobiliteitsconvenants afgesloten.

De achterliggende filosofie en strategie daarvan was het aanbieden van een grotere frequentie en dus van een grotere capaciteit. Op dit vlak werd dus duidelijk tegemoetgekomen aan de terecht eisen van het personeel. Op 31 december 1997 waren er 3.396 chauffeurs in dienst. In 1998 groeide dit aantal aan tot 3.546 en in 1999 tot 3.660 chauffeurs. Dit komt neer op een groei met 264 eenheden of bijna 8 procent. Dit positief tewerkstellingseffect laat in een groot aantal gevallen toe om een bijkomende capaciteit te realiseren.

De Lijn is zich terdege bewust van het bestaan van knelpunten op sommige lijnen. Het is evident dat dit aan de kust en in Antwerpen en Gent aanleiding geeft tot capaciteitsproblemen. Met name in Antwerpen en Gent, waar op 2 stadsnetten jaarlijks meer dan 85 miljoen reizigers worden vervoerd, zijn er nu problemen in de spits, net zoals trouwens ook bij de NMBS en op het wegennet.

De volgende maatregelen moeten een oplossing bieden. Er zijn de 45 nieuwe lagevloertrams in Antwerpen en Gent. Dit parlement is erg bekommerd om het openbaar vervoer, maar ik wil er u aan herinneren dat het 37 jaar geleden is dat er nog een nieuwe tram in Antwerpen kwam.

De heer Carl Decaluwe : Dat is een beslissing geweest van de vorige regering.

Minister Steve Stevaert : Als minister van Mobiliteit heb ik daar een bescheiden rol in gespeeld, samen met de minister van Financiën. We hebben die tram samen ingereden. Het is een regelrechte schande dat dit 37 jaar geduurd heeft.

Hierdoor wordt de capaciteit van het voertuig opgevoerd van 100 naar 250 plaatsen. Bovendien was dit een besparingsmaatregel, als we de efficiëntie van beide soorten trams vergelijken en de personeelskosten berekenen. Indien we die trams vroeger hadden gekocht, dan hadden we dus geld bespaard. De vier loten zijn inmiddels besteld. De lagevloertram verschijnt geleidelijk in het straatbeeld. Lot 5 zal op korte termijn worden vastgelegd. In de loop van dit jaar zal een tweede reeds van 47 trams worden besteld. Rekening houdend met de bestaande omgevormde trams betekent dit een grote capaciteitstoename met een factor 2,5.

Aan de kust wordt een deel van de bestaande trams reeds verschillende jaren ingezet met een lagevloertussenstuk. Ook hier zal het bestaande trampark verder worden uitgebreid met een klantvriendelijke op- en afstap. In het raam van het programma 2000 Mobiliteitsconvenant is in bijkomen-

Stevaert

de middelen voorzien voor het opstarten van convenants, maar ook voor het bijsturen van bestaande convenants, om het aanbod aan te passen aan de vraag. Niet alleen de capaciteitsuitbreiding, bijkomend personeel en aanzienlijke financiële middelen lossen het probleem op, dagelijks maken De Lijn, het Vlaams Gewest en de gemeenten werk van de steeds groter wordende problemen van doorstroming. Meer flankerende maatregelen zijn hiervoor nodig, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer, eigen tram- en busbanen, parkeerhandhavingsbeleid en betaalautomaten. Dit is zeker niet alleen de verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest als wegbeheerder, maar ook van de gemeenten.

Een aantal opmerkingen over de zogenaamde stuntelige aanpak kunnen eenvoudig worden weerlegd. Dat men de 65-plussers vraagt het aanbod van De Lijn te gebruiken tijdens de daluren is toe te juichen. Het verplaatsingspatroon van ouderen is dan ook anders dan dat van werkenden. Net tijdens de daluren is de afwezige capaciteit van het openbaar vervoer groter. In dit verband kan worden verwezen naar buitenlandse voorbeelden terzake waarbij via gerichte marketing precies op dit segment van het verplaatsingspatroon wordt ingespeeld. U stelt dat de communicatie tegenover de ouderen onvoldoende blijft. Een netabonnement bezorgen aan 1 miljoen Vlamingen is geen sinecure. De Lijn bereidt momenteel een verdere invulling van de reeds opgestarte communicatiecampagne voor, die pas kan worden geïmplementeerd nadat alle gerechtigden hun abonnement hebben ontvangen. Op voorhand heeft dat geen zin.

Een roodgloeiende infolijn wijst uiteraard op het succes van de maatregel. Iedere marketingspecialist zal dit wel wensen. De talrijke positieve reacties van de senioren zijn eveneens een gunstig signaal. De hoge werkdruk van het personeel van De Lijn ligt niet alleen aan de toename van het aantal klanten, maar ook aan het uitblijven van voldoende flankerende maatregelen inzake de doorstroming van het openbaar vervoer.

In de gemeenten waar nauwelijks bediening is van De Lijn vraagt men zich af wat men met dit netabonnement kan doen. De basismobiliteit, zoals die trouwens al is opgenomen in het ontwerp van decreet houdende het personenvervoer, bevindt zich volop in de operationele fase. Ik stel dit jaar ten belope van 350 miljoen frank extra financiële middelen ter beschikking voor de voorbereiding, de planning, de studie en uitvoering ervan, met in-

begrip van de extra exploitatiekosten van De Lijn. In meer dan 30 gemeenten zal een eerste fase van de basismobiliteit worden ingevoerd. Uiteindelijk zal dit systeem na vijf jaar in heel Vlaanderen en in elke gemeente operationeel zijn.

Wat ten slotte de Brusselse Vlamingen betreft, wordt er binnen het kader van de Interministeriële Conferentie voor vervoer naar oplossingen gezocht om tariefafspraken te maken voor alle vervoerbewijzen en bevolkingsgroepen. Ik heb een brief geschreven aan de Brusselse minister die bevoegd is voor het openbaar vervoer, met een voorstel dat de mogelijkheid openlaat om aan een door hem gekozen doelgroep van Brusselse 65-plussers gratis openbaar vervoer aan te bieden op het volledige net van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Rekening houdend met de prijs die aan de Vlaamse gemeenten per inwoner wordt gevraagd voor 65-plussers komt dit erop neer dat het Brussels Gewest een bijdrage dient te leveren per verstrekt netabonnement. Het Brussels Gewest moet instaan voor de levering van de persoonsgegevens opdat men de abonnementen kan afleveren. Ik wacht momenteel op het antwoord van de betrokken Brusselse minister.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben er echter niet van overtuigd dat het personeel en de vakbondsafgevaardigden zo tevreden zullen zijn met het perspectief inzake de daling van de werkdruk. Daar heb ik vrijwel niets over gehoord.

U verwijst naar het decreet houdende de basismobiliteit. Geen enkele Vlaming kan een tegenstander zijn van de uitbreiding van het openbaar vervoer. De vraag rijst natuurlijk hoe dit concept in elkaar zit en wat het gaat kosten. Het is koffiedik kijken terzake. U zegt dat het ontwerp zich in een operationele fase bevindt, maar we hopen dat we dit ontwerp van decreet zo snel mogelijk ten gronde kunnen bespreken in dit parlement. We zullen vervolgens onze houding terzake bepalen, maar we moeten vaststellen dat men implementeert zonder dat het parlement zich hierover heeft uitgesproken.

Uw antwoord is natuurlijk gemakkelijk. Wat het personeelsbeleid betreft verwijst u naar De Lijn. U verklaart daarbuiten te staan. Dat is logisch, maar het stoort ons dat u telkens acties onderneemt buiten de beheersovereenkomst van De Lijn. We hebben dit reeds aangekaart naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen. De middelen die worden toegekend aan De Lijn nemen toe, maar dan wel

Decaluwe

buiten de beheersovereenkomst. Het is de minister die beslist, waarna de raad van bestuur van De Lijn daar akte van neemt. Die mensen zijn tevreden, want ze krijgen meer geld, maar de harde realiteit is dat het personeelsbeleid op dit vlak onvoldoende kan volgen.

Ook op het vlak van materiaal is er een probleem. Vandaag zijn alle reservebussen uitgeput : men kan zelfs de normale onderhoudstijden niet meer waarmaken, omdat er een capaciteitsprobleem is. Tijdens de begrotingsbesprekingen hebben we erop gewezen dat er op korte termijn iets moet gebeuren inzake de budgettaire situatie van De Lijn, want anders ontstaan er problemen. Men moet daar toch ook rekening mee houden. We pleiten er dus voor dat als men nieuwe maatregelen neemt, men tegelijk ook aandacht heeft voor het personeel, zeker wat de werk- en rusttijden betreft.

Men had het over gratis openbaar vervoer. Ik wil wel eens weten hoeveel dat kost per kilometer. Volgens mij ligt dat cijfer in Limburg veel hoger dan in de rest van Vlaanderen. Ik ga terzake trouwens een aantal schriftelijke vragen stellen, zodat ik dit grondig kan analyseren. Ik herinner de leden eraan dat het gratis openbaar vervoer in Hasselt 314 miljoen frank heeft gekost voor 24 maanden. Dit is een spectaculair bedrag. De vraag rijst dan over het effect daarvan. Welke doelstelling wou men daarmee bereiken : een mobiliteitsdoelstelling of een sociale doelstelling ? Wij stellen in elk geval vast dat de mobiliteitsdoelstelling niet wordt gehaald. Misschien wordt de sociale doelstelling wél gehaald. Men haalt steeds het klassieke beeld aan van de oudjes die op die manier weer naar ziekenhuis kunnen. Ik vind dat positief, maar de combinatie met het mobiliteitsaspect is er vandaag nog niet. We hameren er nu al een jaar op dat we de weerslag van het gratis openbaar vervoer op de mobiliteit willen evalueren. Dat is nog steeds niet gebeurd.

Het feit dat de telefoons roodgloeiend staan vindt u positief, maar een groot deel van die telefoontjes zijn klachten. Dat is de realiteit. Het zou best zijn mocht er niet zoveel worden gebeld als het gaat om klachten.

Het is een beetje vreemd dat een politieke tegenstander dit zegt, maar ik hoop dat dit alles niet een maand voor de verkiezingen als een boemerang in het gezicht van de minister terugkomt, en dat men in deze problematiek niet met stakingen zal worden geconfronteerd. Ik hoop werkelijk dat u reële

inspanningen zult doen voor het personeel van De Lijn, dat u meer middelen zult vrijmaken opdat rijen rusttijden kunnen worden gerespecteerd en die mensen ook verlof zullen kunnen nemen in de vakantieperiode. Anders dreigen we te verzeilen in situaties zoals die van De Post of andere organisaties, waar er ook sprake is van werkdruk en het ontnemen van vakantie. Dat kan zeker niet de bedoeling zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het verbaast me een beetje als de heer Decaluwe het heeft over de minister die beslist en De Lijn die uitvoert, in het kader van de beheersovereenkomst. Dat lijkt me logisch, hoewel ik niet weet of dit in België zo is op elk niveau. Het is beter dat de minister beslist dan de directeur-generaal. Dat is nu eenmaal het prerogatief van de politiek, maar tegenover elk van mijn beslissingen plaats ik ook middelen. Nog nooit zijn de middelen voor de VVM zo toegenomen als dit jaar. Er is voor elk onderdeel in een stijging van de middelen voorzien. Tegenover elke gestelde vraag worden middelen geplaatst.

Het gratis openbaar vervoer is een massaal succes. Senioren die zich vroeger met de auto of gewoon niet verplaatsten maken nu gebruik van het openbaar vervoer. Er is hierbij inderdaad sprake van een dubbele doelstelling. Wij hebben een sociale doelstelling en een mobiliteitsdoelstelling. Deze grote operatie verloopt momenteel verbazingwekkend goed. Het gegeven van de basismobiliteit is hier nauw mee verbonden.

Ik wil er overigens voor waarschuwen dat het niet realistisch is om voor het grootstedelijk, het tussenstedelijk en het landelijk gebied eenzelfde kostendekkingspercentage te hanteren. Men moet ook rekening houden met de kleine kernen. Men kan niet verwachten dat de Kempen hetzelfde kostendekkingspercentage halen als de stad Antwerpen. Men moet zeer voorzichtig zijn met dergelijke vergelijkingen. In de grootsteden gaat het om capaciteit en om kwaliteit. In de kleine gebieden gaat het in eerste instantie om het aanbod.

Zoals al gezegd hebben we meervoudige doelstellingen. Het openbaar vervoer heeft immers een meervoudige en multifunctionele opdracht. Ik wil me aan deze opdracht houden. In het kader van het decreet basismobiliteit zullen hiervoor ook de nodige middelen volgen.

Mijnheer Decaluwe, u hebt gezegd dat u de kans niet hebt gekregen om hierover te discussiëren.

Stevaert

Naar aanleiding van de begroting hebt u hier echter wel over kunnen discussiëren. Zeer kort na de verkiezingen heeft de regering het ontwerp van decreet goedgekeurd. Het decreet is, voorzien van adviezen van de SERV en van de MINA-raad, onderweg naar het parlement. Momenteel bevindt het zich bij de Raad van State.

Er zijn nog nooit zoveel bussen en trams aangekocht als nu. Er is nog nooit zoveel personeel aangeworven. Ik heb daarnet al exacte cijfers aangehaald die de gemaakte bedenkingen relativieren. Het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers zal dit jaar 379,7 miljoen frank kosten. De Vlaamse Vervoersmaatschappij krijgt echter 2,5 miljard frank extra middelen. Men mag deze zaken niet omdraaien. Slechts een minimum van de middelen wordt aan het gratis openbaar vervoer besteed. Het grootste deel van de middelen wordt besteed aan investeringen, aan het uitbouwen van een nieuw aanbod en aan een uitbreiding van de capaciteit.

Mijnheer Decaluwe, deze discussie is hier vroeger al gevoerd. Ik hoop dat u niet beweert dat het onverstandig is om het derde abonnement van een gezin gratis te maken en om aan het tweede abonnement van een gezin een korting van 20 procent toe te kennen. Mijns inziens heeft ons openbaar vervoer deze maatregel nodig.

Ik ben zeer blij met het Belgisch onderzoek naar de mobiliteitsstromen. Ik heb altijd beweerd dat die mobiliteitsstromen niet enkel met het woonwerkverkeer te maken hebben. Uit nieuwe studies zal overigens blijken dat in heel wat steden en gemeenten eenderde van de kinderen met de auto naar school gaat. Dit betekent dat tweederde van de kinderen dit niet doet. Toch spreken de schoolraden en de gemeenteraden altijd over dit ene derde van de kinderen. Het probleem schuilt hem in de attitude van de kinderen die met de auto naar school zijn gegaan. Men kan die kinderen niet verwijten dat ze deze gewoonte hun hele leven zullen behouden. Daarom zijn de maatregelen voor de min-12-jarigen van groot belang. Dit geldt vooral voor de generatie waar ook de huidige jongere parlementsleden toe behoren.

De heer Carl Decaluwe : Wij hebben zelf voorstellen gedaan inzake de abonnementen voor schoolverkeer. Deze voorstellen zijn allemaal weggestemd. De kinderen zelf kunnen helaas nog niet stemmen.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, wat u nu zegt, is niet juist. Het is onze doelstelling om de kinderen op de plaatsen waar dit kan zoveel mogelijk met de fiets naar school te laten gaan. Dit is ook de reden waarom we het leerlingenvervoer willen reorganiseren en waarom we een eerste inspanning voor de min-12-jarigen hebben geleverd.

Kinderen ouder dan 12 jaar kunnen, gezien hun motorische ontwikkeling, best met de fiets naar school gaan. Dit kan echter pas als voldoende kinderen met de bus naar school gaan. Pas dan zullen minder kinderen met de auto naar school gaan en wordt het veilig genoeg voor de fietsende kinderen. We hebben het hier in het verleden al over gehad. Toen we een verhoging van de begroting voor de fietspaden hebben voorgesteld, hebt u hier echter niet al te enthousiast op gereageerd.

De heer Carl Decaluwe : We hebben uw beleid altijd gesteund. Onze reactie had met de objectivering van de beslissingen te maken. U wou 1 miljard frank extra middelen aan fietspaden besteden, maar u wou wel zelf beslissen in welke gemeenten die investeringen moesten gebeuren. Dit staat los van objectiveerbare formules en van de veiligheid op zich. U gebruikt de fietspaden omwille van politiek opportunisme.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, u weet dat dit niet juist is. Er zal massaal in fietspaden en in het openbaar vervoer worden geïnvesteerd.

Ik ben sterk onder de indruk van het feit dat de CVP handtekeningen heeft opgehaald om niet in Vlaanderen, maar wel in Brussel gratis openbaar vervoer aan te bieden. Dit heeft me een hart onder de riem gestoken. Ik heb minister Chabert een brief gestuurd met de vraag of hij bereid is een minimale bijdrage van een paar miljoen frank te leveren.

Wat het probleem van de werkdruk betreft, is het onze bedoeling om veel nieuwe mensen aan te werven. We zullen die nieuwe mensen ook nodig hebben. Het is echter moeilijk om mensen aan te werven omdat het in Vlaanderen goed gaat en er een krapte op de arbeidsmarkt is.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Voorzitter

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast op de A12

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geluidsoverlast op de A12.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Boomsesteenweg of A12 is uitgegroeid tot een grote verkeersas van Antwerpen naar Brussel. Men heeft deze steenweg nog steeds geen waardig statuut toegekend. Het gaat hier nochtans om een alternatief voor de E19. In het enorm verstedelijkte en gecommmercialiseerde gebied waar de A12 Wilrijk in twee splitst, vertoont de baan wel acht rijstroken. Deze rijstroken vormen via een brug een rechtstreekse verbinding voor het verkeer van en naar Brussel, maar ook het plaatselijke verkeer kan op een dubbele rijstrook rekenen.

Op de enorm gecommmercialiseerde en geïndustrialiseerde A12 zijn zowel autohandelaars als grote interieurwinkels, kledingwinkels, Isvag, Atlas Copco en allerhande uiteenlopende ketens gehuisvest. Dit heeft tot een toenemende verkeersdruk geleid. Deze verkeersdruk heeft op zijn beurt weer heel wat geluidsoverlast met zich meegebracht. Deze geluidsoverlast beperkt zich niet enkel tot de pieken, ook op zaterdag worden de buurtbewoners geplaagd door de geluidsoverlast van de vele automobilisten die de grote winkelruimtes aan de A12 bezoeken.

Volgens de Vlaamse minister van Leefmilieu kunnen geluidsschermen deze milieuverstoring oplossen. Dit was ook de mening van de leden van de Wilrijkse districtsraad. Zij hebben aan de alarmbel getrokken en hebben unaniem besloten om in

maart 1999 bij het Vlaams Gewest een aanvraag in te dienen om een studie uit te voeren over het plaatsen van geluidsschermen op de A12.

Volgens de districtsraad kunnen geluidsschermen veel geluidshinder voorkomen. Dit zou echter geen definitieve oplossing van het probleem betekenen. Het plaatselijke verkeer, dat op de Boomsesteenweg komt winkelen, blijft voor problemen zorgen. Ik heb in het verleden reeds op dit probleem gewezen. Het verkeer dat via de rechtse rijstrook in de richting van Brussel de plaatselijke winkels of industrie wil bezoeken, moet gebruikmaken van een doorgang bij het eerste verkeerslicht onder de brug. Aangezien dit de eerste doorsteekmogelijkheid is en aangezien de winkelgangers de overkant te voet niet kunnen bereiken, moeten alle auto's langs dit eerste kruispunt passeren.

Vele buurtbewoners vrezen dat het Vlaams Gewest voor het verkeer in de richting van Brussel een aparte doorsteek zal creëren. Dit zou voor hen een nog grotere verkeerstoeloop betekenen. Ze vragen zich af of het niet aangewezen is de verkeerslichten die op het kruispunt met Atlas Copco volgen aan te passen. Dit zou de doorgang van het verkeer naar het nabijgelegen industrieterrein versnellen.

De minister van Openbare Werken en Mobiliteit heeft reeds hervormingen en herstructureringen van de A12 aangekondigd. Belangrijker uitvoeringswerken, zoals de sluiting van de Ring rond Antwerpen, moeten volgens de minister echter voorrang krijgen. Om de leefbaarheid van Wilrijk te kunnen garanderen, moet het evenwel mogelijk zijn om, in afwachting van de verdere herstructurering van de A12, op korte termijn een aantal initiatieven te nemen.

Ik heb onlangs een artikel over geluidsschermen gelezen. Klaarblijkelijk heeft een gemeente een aanvraag ingediend om geluidsmetingen te laten houden en eventueel geluidsschermen te laten plaatsen. Afhankelijk van het aantal gemeten decibels zou het Vlaams Gewest deze plaatsing moeten betalen.

Aangezien de Wilrijkenaars willen weten waar ze aan toe zijn, zou ik u een aantal vragen willen stellen. Heeft de minister reeds een studie over de geluidsoverlast toegezegd? Zo ja, wanneer is deze studie uitgevoerd en wat zijn de resultaten? Plant de minister onmiddellijk na de vaststelling van de geluidsoverlast een aantal initiatieven, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen? Welke ingrepen kunnen volgens de minister in afwachting van de verdere herstructurering van de A12 reeds worden uit-

Van den Eynde

gevoerd ? Zal er een terugrijstrook worden gecreëerd om het verkeer in de richting van Brussel sneller te laten verlopen ? Hoe wil men het structureel probleem dat zich ter hoogte van de eerste verkeerslichten stelt op korte termijn opvangen ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik zou hier twee opmerkingen willen maken. Ik heb er vroeger reeds op aangedrongen de verkeersveiligheid op de A12 prioritair te stellen. De minister heeft volgens mij dezelfde gedachtegang gevolgd en heeft duidelijk gesteld dat een aantal tunnels of sleuven de gevaarlijke kruispunten veiliger kunnen maken.

Men kan dit uiteraard niet los zien van het probleem van de geluidsoverlast. Ik weet niet of er al studieresultaten zijn, maar ik zou hier nog even op de algemene regel in dergelijke situaties willen wijzen. Als meer dan 80 decibel wordt gemeten, is het evident dat de Vlaamse overheid de verantwoordelijkheid opneemt voor haar eigen gewestweg. Indien het meetresultaat zich tussen de 65 en de 80 decibel bevindt, moet de verantwoordelijkheid worden verdeeld en moet men de kosten verdelen. Ik heb er vroeger al op gewezen dat een verkeersgeluid van boven de 65 decibel – wat de in Vlaamse gehanteerde norm is – eigenlijk ook al hinderlijk is en dat er in dergelijke gevallen iets moet gebeuren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de door het stadsbestuur aangevraagde geluidsstudie is door de afdeling Wegenbouwkunde van de administratie Wegen en Verkeer uitgevoerd. De studie heeft aangetoond dat een belangrijk gedeelte van de geluidshinder afkomstig is van het verkeer op de laterale wegen. Dit kan enkel worden verholpen door het aanbrengen van geluidsarme verhardingen. Het aanpassen of verlengen van de geluidswerende schermen op het viaduct zal slechts een beperkt effect hebben.

In overleg met het provinciebestuur en met de betrokken gemeenten is beslist om een studie op te starten met het oog op het vastleggen van een streefbeeld van de autosnelweg A12 tussen Antwerpen en Boom. Het is niet wenselijk om voor het bepalen van dit streefbeeld allerlei infrastructurele ingrepen uit te voeren.

Ik zou er iedereen ook aan willen herinneren dat het kruispunt ter hoogte van Atlas Copco reeds meermaals is aangepast. Deze aanpassingen hebben noch de verkeersproblemen, noch de geluidshinder fundamenteel opgelost. Ik sluit me dan ook aan bij de opmerkingen van de heer Malcorps. Het heeft weinig zin om hier een aantal ad-hocmaatregelen te treffen, we moeten dit probleem in zijn totaliteit aanpakken.

Als er een probleem is van geluidsoverlast, dan moet de Vlaamse regering haar verantwoordelijkheid nemen in de verschillende gradaties. Het is echter verkeerd te denken dat geluidsschermen overal een oplossing kunnen bieden.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik betreur dat het probleem nog steeds opzij wordt geschoven. Voor de mensen die daar wonen sleept dit probleem al jaren aan. Als dan een signaal wordt gegeven vanuit de districtsraad, is het de plicht van de overheid om daarop in te gaan en zo snel mogelijk te zorgen voor een oplossing.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door mevrouw Van den Eynde werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de leefbaarheidsstudie voor Doel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de leefbaarheidsstudie voor Doel.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, een paar weken geleden raakte bekend dat het ontwerp van de leefbaarheidsstudie voor Doel klaar is. Er werden drie scenario's onderzocht : geen tweede containerdok en geen uitbreiding van het industriegebied ; geen tweede containerdok en een uitbreiding van het industriegebied en tot slot een tweede containerdok.

Het regeerakkoord stelt dat de leefbaarheidsstudie duidelijkheid moet verschaffen over de toekomst van Doel. Het sociaal begeleidingsplan moet worden uitgevoerd. De principes van het strategisch plan moeten de vertrekbasis vormen van elke verdere ontwikkeling van het havengebied. Tijdens de huidige legislatuur heeft deze regering in dit dossier reeds drie beslissingen genomen : de opdracht tot de leefbaarheidsstudie, het bevel tot de aanvang van de werken aan het Deurganckdok en het opstarten van het openbaar onderzoek voor de tweede gewestplanwijziging met het strategisch plan als achterliggende visie.

Als sommige politici pleiten voor een nieuw politiek compromis, dan vrees ik dat dit een impliciet pleidooi is om uitsluitend een dorpskern in een haven- en industriegebied te behouden. Dit wordt dan een soort relic, een bidprentje, een aandenken aan weleer. Indien men het dorp Doel met levenskwaliteit wil behouden, dan moet ook de omringende polder behouden blijven, zo niet wordt het dorp geprangd tussen de Schelde, de koeltorens en de kerncentrale, de overslagruimte en het containerdok en de nieuwe industrieterreinen.

Tot vandaag werd het parlement, alsook de gemeente Beveren, op geen enkele wijze op de hoogte gebracht van de inhoud van de leefbaarheidsstudie. Wanneer zal de regering een duidelijke beslissing nemen over de toekomst van Doel en de onzekerheid voor de Doelenaars wegnemen ? Op welke wijze zal ze het gemeentebestuur van Beveren en de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement hierbij betrekken ? Dit was het onderwerp van mijn actuele vraag die inmiddels is omgezet in een vraag om uitleg.

Toen ik op 9 maart op de regionale televisiezender en de dag nadien in de Vlaamse nieuwsuitzendingen hoorde dat parlementsleden van de meerderheid deze leefbaarheidsstudie hadden mogen inkijken, dan zult u begrijpen dat ik het mijn plicht vond om deze studie niet alleen in te kijken, maar ze ook grondig te bestuderen.

Ik wil even drie elementen uit de conclusies aanhalen die terug te vinden zijn onder de titel "voor-

waarden om Doel leefbaar te houden". Ik citeer het eerste element : "Het behoud van Doel heeft belangrijke ruimtelijke en economische consequenties voor het havengebied op de Linkerscheldeoever. Een direct gevolg van het behoud van Doel is de onmogelijkheid om een tweede containerdok aan te leggen, zoals is voorzien in de principes van het strategisch plan. Een gunstig alternatief voor de voorziene locatie is eigenlijk niet voorhanden. Het dok, zoals ingetekend in alternatief 2 in deze studie, heeft belangrijke technische en economische nadelen. De discussie met betrekking tot Doel draait dus in feite ook rond de economische noodzaak aan en de wenselijkheid van dit tweede dok."

Mijnheer de minister, dit is niet mijn visie, maar die van de studie die u hebt laten maken. De regering zal dus belangrijke knopen moeten doorhakken.

Het tweede element uit de conclusies luidt als volgt : "Geen enkele beslissing met betrekking tot het voortbestaan van Doel mag ten koste gaan van leefbaarheidsgaranties, via afstand- en volumebuffers, die de andere woonkernen op de Linkeroever, Kieldrecht, Verrebroek, Kallo en Prosperpolder, dankzij de principes van het strategisch plan en het ontwerp tweede gewestplanwijziging genieten". Enkele dagen geleden heb ik de minister gewezen op het bezwaarschrift van de haven waarbij de harde grenzen, onder andere in de omgeving van Kieldrecht, opnieuw in vraag worden gesteld. Ik vind deze vraag niet opportuun.

Uit de informatie die ik op 10 maart in de pers heb gelezen, blijkt dat collega's dit rapport heel selectief hebben geciteerd. Ik wil de meerderheid dan ook duidelijk maken hoe ik het rapport lees na een grondige studie. Indien dit te eenzijdig is gebeurd, moet de minister me uiteraard corrigeren.

Ik citeer het derde element uit de leefbaarheidsvoorwaarden : "Meer concreet dringen onder andere de volgende maatregelen zich op : het opstarten van een nieuwe gewestplanwijziging waarin Doel en de omgeving niet langer havengebied is, bij voorkeur krijgt het dorp daarbij een groter woongebied dan op het oude gewestplan ; het aanpakken van de leegstand waarbij vermeden moet worden om alleen sociaal zwakkere groepen aan te trekken ; op termijn een actieve herbevolkingspolitiek aangezien sowieso een groot deel van de bevolking zal vertrekken ; het garanderen van de huidige voorwaarden van het sociaal begeleidingsplan, de vertrekkers mogen niet het slachtoffer worden van het herzien van de beslissing met betrekking tot Doel ; steunmaatregelen voor de blijvers om

De Meyer

noodzakelijke investeringen te doen aan hun huis ; eventueel overbruggingskredieten voor de bestaande voorzieningen".

Als men Doel wil behouden, dan moet er niet alleen een sociaal begeleidingsplan zijn voor de vertrekkers, maar ook voor de blijvers. De Doelenaars vragen op zeer korte termijn duidelijkheid. Wanneer gaat deze regering duidelijkheid brengen ? Op welke wijze zullen het gemeentebestuur van Beveren en deze commissie daarbij worden betrokken ? Wat is de visie van de Vlaamse regering op deze studie ?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan me grotendeels aansluiten bij de vraag van de heer De Meyer. Op dit ogenblik wil het merendeel van de Doelenaars in Doel blijven. Bovendien trekt men zich op het terrein weinig aan van een eventueel besluit van de Vlaamse regering naar aanleiding van de leefbaarheidsstudie.

Werfleiders en ingenieurs die ter plaatse werken zeggen dat ze vooruit moeten zijn op de politieke besluitvorming. Ik heb daar mijn bedenkingen bij. Worden deze mensen aangezet tot snelheid waardoor de uiteindelijke beslissing van de Vlaamse regering niet wordt afgewacht ? Wil men met andere woorden een politiek van voldongen feiten voeren ?

De conclusies die de heer De Meyer zojuist heeft opgesomd, zijn ook mijn wensen voor de verdere toekomst van Doel. We moeten durven erkennen dat er grenzen zijn. Er moet dan ook duidelijk worden afgewogen waar het dossier het zwaarst doorweegt. We moeten het welzijn een beetje voorrang geven op de welvaart.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in het regeerakkoord van 13 juli 1999 van de Vlaamse regering werd beslist een studie uit te voeren om te onderzoeken of Doel in de gegeven omstandigheden als sociaal-economisch leefbare kern kan blijven voortbestaan. Deze studie werd volgens de geëigende procedure aanbesteed en aangevat op 2 november 1999.

Het bestek voorziet in een uitvoeringsperiode van 3 maanden voor de opmaak van het ontwerprapport en van 1 maand voor de opmaak van het definitief eindrapport. De studieperiode werd reglementair geschorst tijdens de perioden van onderzoek en bespreking door het bestuur van zowel de startnota als het ontwerprapport. Op 21 februari 2000 werd het ontwerprapport ingeleverd en op 9 maart 2000 werd het door de begeleidingsgroep besproken.

Het document waarnaar de heer De Meyer verwijst, is dus het ontwerprapport dat het studieteam tegen midden april 2000 moet aanpassen aan de opmerkingen van de begeleidingsgroep.

Buiten mijn wil om, en tegen alle afspraken van de begeleidingsgroep in, zijn een aantal onderdelen uit het ontwerprapport verspreid. Bepaalde organisaties en verenigingen hebben blijkbaar geoordeeld dat op basis van de beschikbare informatie uit het ontwerprapport reeds besluitvorming mogelijk is. Ik wil geen commentaar geven op dergelijke berichten alvorens het eindrapport, dat volgens de begeleidingsgroep een antwoord geeft op de opdrachten, in de Vlaamse regering is besproken.

Zodra het definitief eindrapport van de leefbaarheidstudie beschikbaar is, zal de voorzitter van de begeleidingsgroep me hierover verslag uitbrengen. Vervolgens zal ik de Vlaamse regering op de hoogte brengen van de studieresultaten met het oog op een beslissing ten gronde.

Ik ben het met de heer De Meyer eens dat er een vorm van selectieve interpretatie is. Ik wil er echter wel op wijzen dat de gemeente Beveren wel degelijk is gehoord op de tussentijdse vergadering van de begeleidingsgroep van 26 januari. Ze heeft toen haar standpunten meegedeeld aan de begeleidingsgroep en aan het studieteam.

De heer Jos De Meyer : Dat was echter niet op de vergadering van 9 maart, toen het rapport werd besproken.

Minister Steve Stevaert : Dat is ook logisch, maar vertegenwoordigers van de gemeenten werden wel uitgenodigd op de vorige vergadering.

De heer Jos De Meyer : U zult begrijpen dat als leden van de meerderheid mogen beschikken over dit rapport, ik ook mijn best doe om dit rapport te krijgen. In de oorspronkelijke lijst van mensen die zouden worden uitgenodigd stonden zowel de burgemeester als de secretaris van Beveren vermeld. Ik kan u dit trouwens tonen. In het begeleidend

De Meyer

schrijven verzoekt men om niet met derden te communiceren over dit dossier en het document niet te verspreiden. Welnu, ik heb dat niet gedaan. De eerste die ik erover spreek, bent u. Ik merk dat binnen de meerderheid een aantal afspraken niet worden nageleefd.

Minister Steve Stevaert : Die conclusie is voorbarig. U situeert dit lek binnen de meerderheid, maar dit kon gebeuren op elk niveau. Ik ben geen onderzoeksrechter en zal me daar niet over uitspreken. Ik hou me aan de afspraken en zal deze stukken aan niemand ter beschikking stellen, wel integendeel.

Het is dus mijn overtuiging dat het ging over legitieme vertegenwoordigers van de gemeente Beveren. Ze werden tevens als bevoorrechte getuigen geïnterviewd door de opdrachthouders van de studie in de fase van de startnota. Zodra de Vlaamse regering een beslissing heeft genomen over de leefbaarheid van Doel, overeenkomstig de bepalingen van het regeerakkoord, ben ik uiteraard bereid hierover en over de resultaten van de leefbaarheidstudie het Vlaams Parlement en de bevoegde commissie grondig te informeren. Dat lijkt me de correcte werkwijze.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik blijf op mijn honger zitten. Uw antwoord heeft geen nieuwe elementen opgeleverd. Ik noteer wel dat de studie half april definitief voltooid zal zijn. Ik verwacht dus dat de regering voor 1 mei zeker een beslissing zal nemen. Het rapport beveelt immers aan dat de onzekerheid van de toekomst moet worden weggenomen en dat de huidige problemen snel moeten worden aangepakt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 3 te Antwerpen-Merksem

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobili-

teit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 3 te Antwerpen-Merksem

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Caluwé en de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 3 te Antwerpen-Merksem.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, het verlengen van de tramlijnen in Antwerpen is een belangrijk element in het uitbouwen van het openbaar vervoer van en naar de stad. Dergelijke tramlijnen kunnen uiteraard pas concurreren met het autoverkeer indien ze een voldoende hoge commerciële snelheid kunnen halen. De Lijn vraagt dan ook terecht dat de bevoegde overheden doorgangsmaatregelen nemen op hun wegen.

Om die eis wat meer kracht bij te zetten weigerde De Lijn haar deel van de investeringen uit te voeren voor de uitbouw van tramlijn 3 te Merksem. De Inspectie van Financiën zou De Lijn adviseren om zo te handelen. Nochtans is de wegbeheerder van de Bredabaan, waarover het hier gaat, het Vlaams Gewest zelf. Het gevolg is deze kafkaïaanse situatie : De Lijn, onder het toezicht van de minister, vraagt het stadsbestuur maatregelen te nemen met betrekking tot een weg waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is.

Daarom dringen zich de volgende vragen op. Klopt het dat de overeenkomst over de verlenging van tramlijn 3 in Antwerpen op losse schroeven staat ? Hoe verklaart de minister dat de stad Antwerpen doorstromingsmaatregelen moet nemen voor een gewestweg waarvoor de stad niet bevoegd is, alvorens de minister het fiat geeft voor de verlenging van de tramlijn ? Of gaat het over zijstraten en kruispunten waarover de stad geheel of gedeeltelijk wegbeheerder is ? Heeft de stad ondertussen maatregelen klaar die tegemoetkomen aan de wensen van De Lijn ?

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag is quasi identiek aan die van de heer Caluwé. Tussen De Lijn, het Antwerpse stadsbestuur en de Vlaam-

Huybrechts

se Gemeenschap bestaat een overeenkomst over de verlenging van tramlijn 3 Antwerpen-Merksem.

Die overeenkomst staat momenteel echter onder druk. De Lijn vindt de miljoeneninvestering die nodig is voor de verlenging zinloos zolang de stad Antwerpen niet zorgt voor een vlotte verkeersdoorstroming door het centrum van Merksem, door middel van een aparte trambedding op de Bredabaan, en weigert dus haar deel van de investeringen bij te dragen. Zo houdt de maatschappij het dossier geblokkeerd. Mijnheer de minister, daar de Bredabaan in Merksem een gewestweg is, bent u bevoegd voor het nemen van de beslissing over de heraanleg van de Bredabaan. Welke initiatieven hebt u reeds genomen inzake de trambedding in Merksem ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, voor zover ik weet, heeft het Vlaams Gewest de stad gevraagd of ze achter het aanleggen van die vrije trambaan staat. Soms is er wat onduidelijkheid over de opinie van de bestuursmeerderheid. Er is terzake echter geen discussie mogelijk. In de oriëntatienota staat zeer duidelijk dat men voor deze vrije trambaan kiest. Het antwoord van de stad lijkt me dus duidelijk. De bevoegdheid berust inderdaad bij het gewest.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, reeds bij de goedkeuring van het definitieve ontwerp van de tramlijnverlenging vanaf het Roosensplein tot het kruispunt met de Hortsebaan werd door de Inspectie van Financiën opgemerkt dat met dit dossier een unieke, maar tevens laatste gelegenheid werd geboden om daadwerkelijk te kiezen voor het openbaar vervoer en voor een duurzame mobiliteit in de stad Antwerpen. Dit veronderstelt een eigen bedding over het hele traject van lijn 3.

Verder stelde men dat het akkoord van de stad Antwerpen met betrekking tot een eigen trambedding in de doortocht van Merksem een conditio sine qua non is om een gunstig advies te verlenen bij het voorstel. Dat lijkt me een zeer verstandige opmerking van de Inspectie van Financiën.

De doortocht van Merksem blijft het grote knelpunt op deze lijn. De wegbeheerder in kwestie is AWV-Antwerpen, maar ook de stad Antwerpen is

medefinancier van dit deelproject, en moet terzake eveneens advies verstrekken. Dit is gebonden aan het convenant. In deze tijd wil ik niet teruggaan naar de oude manier van omgaan met steden en gemeenten, zeker niet met Antwerpen, de grootste stad van Vlaanderen. We willen toch duidelijk weten wat de mening van deze stad is bij een aantal aangelegenheden.

Met uitzondering van een verklaring in de oriëntatienota voor de mobiliteitsproblemen in de stad Antwerpen, die door alle betrokken besturen is goedgekeurd, heeft de stad Antwerpen zich nog niet uitgesproken over de doortocht van Merksem, noch over een vrije trambaan over de volledige lengte ervan. Daar de doortocht van Merksem bepalend is voor de rendabiliteit van de hele lijn 3, is een duidelijke stellingname ten gunste van het openbaar vervoer, in casu een tram in eigen bedding, voor alle betrokken besturen een noodzaak om de geplande verlenging met een voldoende rendement te kunnen uitvoeren.

Inmiddels werd door AWV-Antwerpen met medefinanciering door De Lijn een verkeersplanologische studie opgedragen aan het studie bureau Tijdelijke Vereniging Iris Consulting-Langzaam Verkeer en A+D Milieu met betrekking tot de herinrichting van de Bredabaan, waarbij een eigen tram- en busbaan wordt geïntegreerd.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, wat vindt de Vlaamse Gemeenschap van die trambedding ? Bent u er een voorstander of een tegenstander van ?

Minister Steve Stevaert : Het lijkt me duidelijk dat ik daar een voorstander van ben. Ik zou echter ook wel eens willen weten wat Antwerpen daarover denkt, want de meningen lopen daar blijkbaar uiteen, wat het me moeilijk maakt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over aanbesteding van wegenwerken.

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

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de vele wegenwerken in ons land zorgen voor heel wat overlast. Zeker met de gemeente- en provincieraadsverkiezingen in het vooruitzicht krijgen we daar veel mee te maken.

Omdat aannemers vaak op meerdere bouwplaatsen tegelijk aan het werk zijn, gebeurt het regelmatig dat werken een lange tijd stilliggen. Tevens worden er regelmatig bij het begin van de werken te grote oppervlakten in één keer opgebroken, terwijl deze overlast zou kunnen worden gereduceerd door op een systematische wijze te werken.

Mijnheer de minister, vorig jaar pleitte u er terecht voor om, naar het voorbeeld van het buitenland, een systeem van huurformules in te voeren voor aannemers van wegenwerken. Op deze wijze zou de aannemer er financieel voordeel bij hebben als hij snel werkt. U verklaarde dat er wegenwerken volgens deze nieuwe formule zouden worden aanbesteed. Hebt u concrete gegevens om te staven dat die huurformule de overlast daadwerkelijk doet afnemen? Op welke wijze werd deze formule geëvalueerd? Waar werden reeds wegenwerken aanbesteed volgens deze nieuwe formule?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, te lange uitvoeringstermijnen voor de aannemer kunnen inderdaad het aanslepen van wegenwerken in de hand werken. Het invoeren van de huurformule in de aanneming biedt wellicht een oplossing ter voorkoming van het lange tijd stilliggen van wegenwerken. Binnen de administratie Wegen en Verkeer zorgt het bestuur evenwel steeds voor het minimaal houden van de vooropgestelde uitvoeringstermijnen. Het systematische vastleggen van fasen en deeltermijnen in de aanneming is reeds jaren in de afdelingen van de administratie ingeburgerd, om eventuele overlast zoveel mogelijk te beperken.

Het verkrijgen van financieel voordeel zal de aannemers er waarschijnlijk toe aansporen sneller te werken. De hinder en overlast bij wegenwerken wordt dan terugschroefd in de tijd. Wat de kwali-

teit en de efficiëntie van de werken betreft, zullen de nodige eisen worden gesteld.

Er is voorlopig nog geen ervaring in het toepassen van de huurformule voor wegenwerken binnen het Vlaams Gewest. De eerste aanbestedingen volgens deze nieuwe formule zijn gepland voor dit jaar. Voor het toetsen van de huurformule inzake de efficiëntie en het beperken van overlast gaat de voorkeur uit naar wegenwerken aan autosnelwegen. De evaluatie van de huurformule zal dan gebeuren aan de hand van de resultaten van de verschillende toepassingen op de autosnelwegen.

In eerste instantie zal worden geëxperimenteerd met het wegwerken van spoorvorming en het aanbrengen van New Jersey-stootbanden op de E17, op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen. Dat gebeurt nog dit jaar. In Vlaanderen bestond er tot nu toe geen enkele expertise terzake. Er was wel één project dat is aanbesteed, maar daar ging het niet over een gewestweg, maar over een weg in Hasselt. Daar waren de conclusies positief, hoewel er nog een paar knelpunten bleken. Het grote knelpunt berust vaak bij de nutsvoorzieningsmaatschappijen.

Als we dit veralgemenen in de toekomst pleit ik ervoor om te beginnen met proefprojecten en die goed te onderzoeken. Ook de aannemerssector moet worden gesensibiliseerd en hierop worden voorbereid. Dit zal immers een andere benaderingswijze inhouden. De klassieke aannemer zal met heel wat nieuwe zaken te maken krijgen, zoals PPS en dies meer. Het is maar goed dat dit goed wordt voorbereid.

Terzake bestaat er ook wat weerstand vanwege syndicale organisaties. Die zijn bang van een te sterke samendrukking in de tijd, wat tot ongevallen kan leiden. Het experiment in Hasselt heeft zijn nut bewezen, maar dit gebeurde natuurlijk op kleine schaal en in specifieke omstandigheden. Als we het hebben over gewestinfrastructuur, moeten er eerst try-outs worden gedaan, waarna we dit kunnen uitbreiden.

Principieel ben ik er echter een voorstander van, want het lijkt me een positieve stimulans. Het is de bedoeling dat we hetzelfde gaan doen bij de waterwegen. Daar worden de signalen gegeven om aanbestedingen op die wijze voor te bereiden, maar het zou niet verstandig zijn dit met één lineaire maatregel in heel Vlaanderen toe te passen. Na Limburg komt Oost-Vlaanderen aan de beurt, maar dan op het gewestelijke niveau.

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 heraanleg van de Leien te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Leien te Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in het dossier van de heraanleg van de Leien te Antwerpen is gelukkig forse vooruitgang geboekt. Door een constructief overleg tussen het gewest, de stad en De Lijn is men erin geslaagd het oorspronkelijke ontwerp voor de eerste fase van de heraanleg van de Leien tussen de Bolivarplaats en de Maria-Theresialei op verschillende punten te verbeteren. Een en ander is gebaseerd op bedenkingen die de omwonenden op drie hoorzittingen hebben geformuleerd en die door het stadsbestuur grotendeels zijn overgenomen.

Het resultaat mag worden gezien. De aanpassingen omvatten een vrijliggend fietspad zonder hindernissen, een aanzienlijke verbetering van de overstekbaarheid van de Leien voor voetgangers, een maximaal behoud van de bomen op de Leien en garanties dat de bomen die toch weg moeten zoveel mogelijk op het traject van de Leien worden verplant, zodat deze groene long van Antwerpen gevrijwaard blijft.

Het autoverkeer op de Leien kan wel doorstromen maar wordt tevens afgeremd. De Amantunnel wordt niet doorgetrokken tot in de Montignystraat, wat eerst wel was uitgetekend. De Leien verworden met andere woorden niet tot een stadsautostrade. Op de parallelwegen wordt snel autoverkeer eveneens ontmoedigd. Men creëert echte ventwegen met een zone-30-statuuut, zodat ook hier veilig kan worden gefietst. Tegelijkertijd wordt de doorstroming van het openbaar vervoer gewaarborgd en wordt ter hoogte van de Nationale Bank een belangrijk openbaar-vervoerseiland met haltes

en overstapmogelijkheden voor maar liefst vier trams en twee bussen gecreëerd.

Helaas, mijnheer de minister, zijn hiermee niet alle problemen opgelost. Vooral de verkeersafwikkeling ter hoogte van de Nationale Bank blijft voor hoofdbreken zorgen. Het idee van een lange tunnel in het lengteprofiel van de Leien zelf is gelukkig verlaten. Het nieuwe voorstel om drie afslagtunnels te graven, is echter ook niet evident, want dit zal al gauw 300 miljoen frank kosten. Dit zou de kostprijs van de volledige heraanleg van de leien ter hoogte van de Nationale Bank op ongeveer een half miljard frank brengen.

De werken zullen de buurt danig op stellen zetten. De autostroom in de andere richting zal bovendien worden gestimuleerd. Het zal vooral stukken makkelijker worden om met de wagen de stad te verlaten. Dit betekent dat het autoverkeer van en naar de stad zal worden aangemoedigd. Deze tunnels kunnen elders, bijvoorbeeld in de omgeving van de Sint-Jorispoort, wel een verkeersluwe en meer leefbare situatie creëren. Een alternatief voorstel om met een overlangse tunnel te werken, brengt dan weer de nadelen met zich mee dat het openbaarvervoerseiland op de Leien wordt gesplitst en dat het autoverkeer op de Leien minder wordt afgeremd.

Het zoeken naar een betere oplossing blijft met andere woorden nodig. Men zou externe deskundigen kunnen inschakelen om het overleg tussen het gewest, het stadsbestuur en De Lijn te ondersteunen. Het is in elk geval wenselijk om in deze fase van de besluitvorming tijd te maken om opnieuw de mensen zelf te raadplegen en een beroep te doen op de ervaringsdeskundigheid van de directe betrokkenen. Ik denk hierbij in de eerste plaats aan de bewoners van de omgeving van de Nationale Bank en van de Van Eycklei. De nieuwe plannen hebben immers nieuwe voor- en nadelen, soms ook voor andere straten en buurten.

Om die reden vragen sommige mensen een moratorium van de hele heraanleg van de Leien. Dit is allicht niet mogelijk zonder het tijdschema voor de heraanleg zelf in het gedrang te brengen. Een beperkt moratorium voor het gedeelte van de heraanleg dat specifiek op de afslagtunnels slaat, is misschien wel mogelijk zonder de geplande aanvang van de werken in het gevaar te brengen. Men kan allicht aan de kant van de Bolivarplaats beginnen. De Leien zijn uiteindelijk lang genoeg.

Mijnheer de minister, ik zou u enkele concrete vragen willen stellen. Bent u gewonnen voor de idee

Malcorps

van een beperkt moratorium op de heraanleg van de Leien, met name aangaande de realisatie van de overlangse tunnels aan de Nationale Bank ? Wordt de mensen van de afdeling Wegen en Verkeer gevraagd om nog verder naar een oplossing voor dit knelpunt te zoeken ? Kan hierbij eventueel een tweede opinie van externe deskundigen worden ingewonnen ? Zullen de omwonenden opnieuw worden geraadpleegd in verband met de nieuwe plannen ? In welke mate wordt nu reeds gewerkt aan oplossingen om een verkeerschaos tijdens de werkzaamheden te vermijden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in antwoord op uw eerste vraag kan ik u mededelen dat de eerste studies reeds 15 jaar geleden zijn opgestart. Er is met betrekking tot de herinrichting van de Leien reeds heel wat nagedacht en onderzocht. Ook het huidig studie bureau heeft reeds heel wat scenario's bestudeerd die het uiteindelijk niet hebben gehaald en die – in tegenstelling tot sommige andere scenario's – ook niet in de pers zijn verschenen.

Een bijkomend onderzoek door een tweede studie bureau is momenteel niet aan de orde. Het huidige studie bureau beschikt immers over de noodzakelijke expertise. Bovendien heeft het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen het voorontwerp voor de herinrichting van de Leien na een reeks aanpassingen goedgekeurd. De opmerkingen van het stadsbestuur waren onder meer gebaseerd op de resultaten van de hoorzittingen.

Mijnheer Malcorps, aangezien u alle aangebrachte verbeteringen al hebt opgesomd, zal ik ze niet herhalen. Uit de verbeteringen blijkt alleszins dat er wel degelijk is geluisterd naar wat tijdens de hoorzittingen is gezegd.

Gelet op de wet op de overheidsopdrachten zou de aanduiding van een tweede studie bureau ongeveer zes maanden in beslag nemen. De nieuwe studie zelf zou zes tot acht maanden kunnen duren. Het totale tijdverlies zou meer dan een jaar bedragen. Dit zou bovendien voor de provincie en voor de stad Antwerpen een verlies aan investeringen van honderden miljoenen betekenen. Het project kan immers niet worden opgestart zolang alle delen nog niet duidelijk zijn. Indien we hier geen rekening mee houden, wordt het risico op schadeclaims van de aannemer bijzonder reëel.

Ik wil de verantwoordelijkheid voor dit uitstel niet dragen. Indien het college van burgemeester en schepenen mij door middel van een formele vraag zou verzoeken om het project tijdelijk stil te leggen, ben ik bereid om hierop in te gaan. Er is immers een gebrek aan kredieten om alle noodzakelijke projecten te realiseren en het geldt dat aldus vrijkomt, kan zeker zinvol worden besteed.

Ik betwijfel overigens sterk dat het stadsbestuur om dit uitstel zal vragen. Dit zou immers betekenen dat een belangrijk project niet wordt gerealiseerd omwille van onenigheid en besluiteloosheid op het Antwerpse niveau. Gelet op de huidige stand van zaken wordt het goedgekeurde voorontwerp bijgevolg verder uitgewerkt. Het college van burgemeester en schepenen zal het definitieve ontwerp in een latere fase al dan niet goedkeuren. De provinciale auditcommissie zal, net zoals in andere dossiers, voor een kwaliteitscontrole van het voorgestelde ontwerp instaan.

In antwoord op uw tweede vraag kan ik u mededelen dat een nieuwe infovergadering voor de bevolking tegen het einde van de maand april zal worden georganiseerd.

In antwoord op uw derde vraag kan ik u mededelen dat het vermijden van verkeershinder een vanzelfsprekende permanente bekommernis van de betrokken partijen is. Dit geldt zowel voor de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen van de administratie Wegen en Verkeer, als voor De Lijn en de stad Antwerpen. Hierbij zal uiteraard rekening worden gehouden met alle weggebruikers. De verkeersregeling die tijdens de werken zal worden ingevoerd, moet in een latere fase formeel door het Antwerpse stadsbestuur worden goedgekeurd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, u mag me niet verkeerd begrijpen. Ik heb niet gepleit voor een moratorium van het geheel. Gezien de aangebrachte verbeteringen ben ik ook vragende partij om de werken uit te voeren. Dit project is mijns inziens broodnodig en de plannen die nu voorliggen kunnen mijn goedkeuring wegdragen. Ik vraag bijgevolg zeker geen moratorium van het geheel, zoals de SP in Antwerpen wel vraagt. Dit lijkt me echter geen goed idee.

Het stadsbestuur heeft het geheel goedgekeurd, maar heeft zelf trouwens enig voorbehoud gemaakt bij de afslagtunnels ter hoogte van de Nationale Bank. Dit verdient nog aanvullend nader onderzoek. Er zijn goede argumenten om geen extern

Malcorps

bureau aan te trekken. Dit zou inderdaad tot teveel tijdverlies leiden. Ik vind echter wel dat men in overleg met de omwonenden verder naar een oplossing moet zoeken. Er komt blijkbaar een informatievergadering. Men kan daar de mening van de mensen nogmaals vragen. Het gaat immers om een nieuw gegeven dat nieuwe problemen oproept.

Ik denk dat we ondertussen al een hele weg hebben afgelegd. Dit is een positieve zaak, maar we moeten voor die laatste fase en vooral voor dat cruciaal kruispunt op de Leien naar oplossingen blijven zoeken. Het plan dat nu voorligt, heeft tenslotte een aantal manifeste nadelen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de optimalisering van de Antwerpse Ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de optimalisering van de Antwerpse Ring.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, "Waar moet dit naartoe?" Dit is de titel van de kritische succesfactor drie in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

Mijnheer de minister, u hoort nu zelf dat we de nota hebben gelezen. We hebben ze trouwens kunnen lezen omdat ze niet al te lang was.

Minister Steve Stevaert : U hebt niet enkel de titels gelezen?

De heer Ludwig Caluwé : Neen, toch niet.

Deze vraag heeft op 1 maart van dit jaar overigens ook veel automobilisten op de Antwerpse Ring beziggehouden. Die dag heeft immers het zoveelste zware ongeval in de Kennedytunnel een urenlange file van meer dan 70 kilometer veroorzaakt. Files zijn bij een dergelijk ongeval onvermijdelijk, zeker

zolang de Ring niet wordt vervolledigd door de geplande vierde Scheldeoeververbinding.

De uitbouw van een efficiënt verkeersbeheer zou echter heel wat fileleed kunnen oplossen. Een elektronische sturing van de verkeersstromen kan, met behulp van telematicatoepassingen zoals de gelijkschakeling van de snelheid, de capaciteit van de wegen aanzienlijk verhogen. Bovendien kan er met behulp van informatietechnologie onmiddellijk en adequaat worden gereageerd bij ongevallen. Men zou bijvoorbeeld onmiddellijk na een ongeval in de Kennedytunnel alternatieve routes op elektronische schermen kunnen laten verschijnen. Wat dit betreft heeft Vlaanderen een aanzienlijke achterstand op de omliggende landen. Zeker voor knooppunten als de Antwerpse Ring zou deze achterstand op korte termijn moeten worden ingehaald.

Een verdere uitbreiding, zoals in de beleidsnota wordt voorgesteld, kan daarna gefaseerd volgen. De routing via elektronische schermen kan worden versterkt door een goed RDS-systeem en door een waarschuwingssysteem via gsm. Reeds op 13 april 1999 is aangekondigd dat de Vlaamse administratie hieraan werkte. Zo zou de verkeersinformatie en -geleiding, die nu nog in handen is van de rijkswacht, door het verkeersbeheerscentrum Antwerpen worden overgenomen. Op 9 december 1999 is vervolgens gemeld dat de besprekingen met de rijkswacht in de laatste fase waren aanbeland.

Het gaat hier specifiek om de problematiek van de verkeersstromen tussen Antwerpen en Rotterdam. Die vertegenwoordigen momenteel ongeveer 12 procent van het geheel van de verplaatsingen op de snelwegen rond Antwerpen. Met betrekking tot deze verkeersstroom zijn op 9 december 1999 in het kader van het Centrico-project afspraken gemaakt om het verkeer van Rotterdam in de richting van Antwerpen reeds vanaf Klaverpolder te sturen. Dit is het punt waarop de A16 in de richting van Breda en de A17 in de richting van Bergen-Op-Zoom uit elkaar gaan.

Deze ambitieuze projecten steken schril af tegen de onooglijke tekstkarretjes die men in Antwerpen nog steeds voor de rerouting gebruikt. Naar aanleiding van de routing inzake de voetbalwedstrijd heb ik die karretjes gisteren nog eens zien staan. Men moet echter goed kijken om ze te zien. Als een zware of hoge vrachtwagen op de rechtterijstrook rijdt, kan men die zielige kleine karretjes niet zien.

Caluwé

De karretjes zijn wel de perfecte illustratie van het feit dat er dringend een aangepast systeem moet komen. Naast een betere sturing door het gebruik van telematica kan ook het bestaande wegennet nog beter worden benut. Indien we enkele knelpunten – de beruchte missing links – wegwerken, kunnen we monsterfiles bij ongevallen vermijden. Ook wat dit betreft is de Antwerpse Ring prioritair. De Vlaamse regering heeft beloofd op korte termijn een beslissing over de vierde Scheldeoververbinding ten noorden van Antwerpen te nemen. Ze moet dit nu ook doen.

Ik wil hierbij nog opmerken dat de Kennedytunnel niet ADR-bestendig is, met andere woorden dat hij niet bestand is tegen ernstige explosies. Als er ooit zo een explosie plaatsheeft, is de kans reëel dat de tunnel onder water loopt en dat de verkeerssituatie in de Antwerpse regio een onontwarbare knoop wordt. De heer Ansoms heeft overigens gisteren minister Duquesne in het federaal parlement over dezelfde aangelegenheid ondervraagd.

De Kennedytunnel is verboden voor ADR-transporten. Het schijnt echter dat dit verbod vaak wordt genegeerd omdat chauffeurs een lange omweg en de tol van de Liefkenshoektunnel willen vermijden. Het verheugt met trouwens dat de minister gisteren de principiële overeenkomst met de maatschappij Liefkenshoektunnel heeft gesloten. Ik heb hem dit een half jaar geleden gevraagd en ik zou de minister dan ook willen bedanken voor het beantwoorden en uitvoeren van onze vragen. Indien de regering voor een tunnel als vierde Scheldeoververbinding zou kiezen, moet die tunnel ons inziens ADR-bestendig worden. Wat de ADR-transporten zelf betreft, stelt de beleidsnota overigens dat het verbod om de Kennedytunnel te gebruiken best reeds ver in Nederland zou worden aangekondigd.

Ik zou de minister ook enkele concrete vragen willen stellen. Wanneer zal de Antwerpse Ring worden voorzien van de nodige technologische uitrusting, zodat het verkeer met de hulp van telematica bij druk verkeer en bij ongevallen actief kan worden gestuurd? Is de minister bereid om hierin prioritair te voorzien op de Antwerpse Ring, toch de drukste autoweg van Vlaanderen? Wanneer zal de minister in de vervanging van de tekstkarretjes door panelen boven de weg voorzien? Hoever staat het met projecten inzake een beter RDS-systeem en inzake een waarschuwingssysteem via gsm?

Wanneer zal het verkeersbeheerscentrum de taken van de rijkswacht betreffende de verkeersgeleiding overnemen? Hoever staat het met de afspraken met Nederland om reeds op het Nederlandse wegennet de Antwerpse verkeerssituatie en de geschikteste weg aan te geven? Zal de minister ervoor zorgen dat het verbod op ADR-transporten door de Kennedytunnel beter wordt aangekondigd, zowel in ons eigen land als in Nederland?

Wanneer valt de beslissing over de vierde Scheldeoververbinding? Werd in de studie voor de vierde Scheldeoververbinding rekening gehouden met ADR-transport? Kunt u verder gaan dan de principiële overeenkomst van gisteren? Hebt u al een idee van de concrete inhoud van de definitieve overeenkomst, en wanneer mogen we die verwachten? Hangt de inwerkingtreding ook af van de afwerking van de Leugenbergbocht?

Dit kan een behoorlijke bijdrage tot de oplossing van de problemen zijn, maar het is geen oplossing voor echte calamiteiten. Op 1 maart bijvoorbeeld zat ook de Liefkenshoektunnel propvol. De noodzakelijke en definitieve oplossing is de vierde Scheldeoververbinding.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer de minister, ik onderschrijf grotendeels de vragen en opmerkingen van de heer Caluwé, onder meer over telematica. Ik zou het echter niet willen beperken tot de Antwerpse Ring en tot signalisatie bij wegenwerken of files.

Telematica kan in heel Vlaanderen zeer nuttig zijn, vooral in het teken van de verkeersveiligheid. Men kan dan op eenvoudige wijze en automatisch bij veranderende weersomstandigheden ingrijpen op de snelheid van de automobilisten.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik ben het voor 100 procent met u eens, mijnheer Van Aperen. We moeten de telematica versneld en in heel Vlaanderen toepassen. De eerste stappen voor een telematicacentrum in Antwerpen werden al gezet. We kunnen daarmee mooie en goede zaken doen.

In eerste instantie zullen op de ring portieken met VMS – variable message signs – worden geplaatst. Het bestek voor de plaatsing van ongeveer 25 portieken met alfanumerieke variabele borden op de

Stevaert

ring en zijn toegangswegen, 110 camera's en ondersteunende systemen, is zo goed als klaar. De aanbesteding komt er nog vóór de zomer, de afwerking is gepland omstreeks april 2001.

De RDS – radio diffusion signal – en TMC – traffic message channel – worden vanaf deze zomer getest in samenwerking met de VRT. Het samenwerkingscontract hierover bepaalt dat het verkeerscentrum de gecodeerde berichten aanreikt en de VRT ze uitzendt. Het project zal vermoedelijk in september of oktober 2000 operationeel worden.

De besprekingen met de rijkswacht verlopen relatief moeizaam door de onduidelijke situatie in verband met de samensmelting met de lokale politiekorpsen en door de uitvoering van het federale Astrid-project. Soortgelijke problemen doen zich voor met andere partners. De bedoeling is om tegen deze zomer meer klaarheid te hebben.

Het project "rerouting op de as Antwerpen-Rotterdam" is gegangmaakt door de Vlaamse administratie. Er worden inderdaad momenteel minstens vijf tekstkarren aangewend op strategische plaatsen op en rond de ring R1. Die zullen overbodig worden met de genoemde vaste borden op de portieken. Ter vergelijking : beneden Rotterdam staat er welgeteld één bord.

Nederland heeft ondanks veelvuldig aandringen vooralsnog geweigerd de bewegwijzering "Antwerpen" op te nemen te Klaverpolder in de richting Bergen-Op-Zoom, omdat ze de autosnelweg E19 als absolute hoofdroute willen behouden.

De aankondigingen van het ADR-verbod doorheen de Kennedytunnel zijn al van op ruime afstand aangebracht en zijn ook genoegzaam gekend bij de betrokken transportfirma's. Alleen op het gebied van controle en handhaving kan nog worden opgetreden, maar dat is voor de rijkswacht een zeer moeilijke en tijdrovende opgave.

De haalbaarheidsstudie voor de vierde Scheldeoververbinding is nog in uitvoering. Na voltooiing zullen de verschillende mogelijkheden met hun voor- en nadelen en de eraan verbonden prijskaartjes worden voorgelegd aan en besproken door de beleids- en belangenactoren in de Staten-Generaal, onder voorzitterschap van gouverneur Paulus, waarna de Vlaamse regering de definitieve beslissing zal nemen. Bij de studie worden de consequenties in verband met het ADR-transport onderzocht.

Tot slot kan ik nog mededelen dat er op zeer korte termijn nog een nieuw, technisch gedetailleerd verslag komt over de Liefkenshoektunnel. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van secretaris-generaal Desmyter. We hopen dat dit binnen een paar maanden van start kan gaan.

Voor alle duidelijkheid : we hebben met de NV Liefkenshoektunnel een principiële akkoord bereikt om de tunnel voor alle weggebruikers open te stellen bij calamiteiten op het Antwerpse wegennet. Het begrip calamiteiten moeten we nog nauwkeurig omschrijven. Alle flankerende maatregelen moeten worden uitgevoerd. Men mag niet de indruk krijgen dat dit permanent wordt. Bovendien mogen de financiële implicaties niet worden vergeten. De NV Liefkenshoektunnel betaalt aan de Vlaamse overheid, en die inkomsten zullen dalen door deze ingreep.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Het verheugt me dat men aan de verschillende onderdelen werkt. Ik zal het dossier opvolgen.

Ik betreur de moeizame gesprekken met de rijkswacht. Minister Sauwens zal dit moeten aankaarten bij minister Duquesne, als die ooit de goedheid toont om hem te ontvangen. De politiehervorming kan toch geen obstakel zijn voor de rest van het beleid ? Ik dacht trouwens dat de provinciale verkeersseenheden tot de federale politie zouden blijven behoren.

Minister Steve Stevaert : Ik wil niet de indruk wekken dat de politiehervorming de investeringen zou opschorten. Het maakt alleen de afspraken moeilijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aankoop bij "De Lijn" van fietsparkeervoorzieningen door gemeenten

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

Voorzitter

Werken en Energie, over de aankoop bij "De Lijn" van fietsparkeervoorzieningen door gemeenten.

Mevrouw De Maght heeft het woord.

Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wat ik wil aankaarten, zijn de fietsstallingen van De Lijn. Binnen het pakket aan "gesubsidieerde halteaccommodatie" biedt de openbare vervoermaatschappij De Lijn de gemeentebesturen onder meer verschillende types fietsstallingen aan. Voor deze types is de bijdrage van de gemeente één vierde van de reële kostprijs en dat situeert zich per gestalde fiets tussen 212 en 1.180 frank. Deze prijzen dateren van 31 december 1999.

In 1997 had in een paar steden het eerste Fietsforum plaats. We hebben daar onze ervaringen uitgewisseld en zijn tot enkele ernstige conclusies gekomen. Van enige minimumvereisten voor fietsstallingen was immers geen sprake. Als we een geïntegreerd beleid willen voeren, moeten we bij fietsstallingen ook aan de veiligheid denken. Het is niet voldoende voorzieningen zonder meer aan te bieden.

Op het Fietsforum heb ik enkele criteria naar voren geschoven die de kwaliteit van een fietsstalling mee bepalen. Die criteria alleen zijn nog onvoldoende. Een beleid van openbaar vervoer moet de fietsers aanspreken. De fiets is veruit het belangrijkste middel voor het zogenaamde voor- en natransport voor trein en bus.

Een gemeentebestuur dat bij De Lijn halteaccommodatie aankoopt, heeft de keuze tussen een zevental types. Tegen dit systeem werd in het verleden reeds gereageerd door verschillende instanties. Er werd op aangedrongen de fietsparkeervoorzieningen die niet aan de minimumvereisten voldeden, ook niet meer aan de gemeenten aan te bieden. En daar zit de kink in de kabel. Het contract dat De Lijn enkele jaren geleden afsloot met de leverancier bevat een aantal rare kronkels waardoor men noch van de onveilige stallingen, noch van het contract kan afraken.

Ik heb inmiddels vernomen wie de leverancier is en dat het om een heel strikt contract gaat, in het voordeel van de firma. Het contract loopt over een periode van 6 jaar, met een gegarandeerde som van 4 miljoen frank. Na 3 jaar bleek slechts 23 percent van het budget te zijn opgebruikt. Dat is logisch aangezien de leveringen niet voldoen aan de voor-

waarden. We vrezen dan ook dat het contract nog langer zal aanslepen dan de initiële 6 jaar.

De keuze moet worden gemaakt door de gemeenten. Daardoor komt een belangrijk criterium in het gedrang, namelijk de eenvormigheid en automatisch ook de gebruiksvriendelijkheid. Een stad moet zelf de keuze kunnen maken binnen de voorwaarden die zijn vastgelegd door het Vast Secretariaat voor Preventiebeleid (VSPP) inzake de stallingwijze, en met een tegemoetkoming van De Lijn binnen een bepaalde prijsklasse.

De Vlaamse overheid moet er ook voor zorgen dat carpoolterreinen worden voorzien van dergelijke fietsstallingen, met eventueel overkappingen en fietsluizen. De afdeling Wegen van Vlaams-Brabant en Limburg hebben reeds proefprojecten opgestart die nog moeten worden geëvalueerd.

Ik heb een aantal concrete vragen aan de minister. Hoe lang loopt het contract nog tussen De Lijn en de betreffende leverancier ? Gaat het effectief om de firma Koppen ?

Op basis van welke criteria neemt De Lijn een type fietsparkeersysteem op ? Gaat de minister in de toekomst rekening houden met de adviezen van onder meer het VSPP ? Kunnen de gemeentebesturen, in het kader van de eenvormigheid, zelf een type kiezen dat voldoet aan de plaatsingsvoorwaarden aan bushaltes, met een tegemoetkoming van De Lijn en het Vlaams Gewest binnen een bepaalde prijsklasse, ten belope van 75 percent ?

Wordt voorzien in kredieten om ook aan carpoolparkings overdekte en diefstalveilige fietsstallingen in te richten ? Wat is het resultaat van de evaluaties in Vlaams-Brabant en Limburg ? Denkt de minister eraan om in de toekomst in de gesubsidieerde halteaccommodatie, ook de fietsoverkappingen op te nemen die de gemeenten aan belangrijke haltes en termini kunnen plaatsen ?

Ik sluit mijn vragen af met een korte opmerking. Wanneer een gamma van fietsstallingen wordt aangeboden met een goedkoop en minder veilig exemplaar en een duurder en veiliger exemplaar, dan zal een gemeente die minder aandacht besteedt aan veiligheid, misschien sneller geneigd zijn minder uit te geven en toch kunnen pronken met haar fietsstalling. Uiteindelijk is de bevolking daar beleidsmatig echter niet door gediend. Misschien moet hier ook eens over worden nagedacht.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het gaat inderdaad om de firma Koppen, die niet afkomstig is uit Aalst maar uit Schoten. Mevrouw De Maght, ik zal uw opmerkingen laten onderzoeken. Ik wil echter niet afstappen van het principe dat er een duidelijk herkenbare lijninfrastructuur moet zijn. Het contract loopt tot 2005. We zullen nagaan wat dat contract inhoudt.

We mogen een aantal zaken niet met elkaar verwarren. Het heeft weinig zin zaken aan te bieden die niet veilig zijn. De afweging of iets al dan niet veilig is, moet gebeuren door experts. Het VSPP kan ons daarover advies verstrekken.

Daarnaast zegt u dat sommige gemeenten zouden kiezen voor goedkopere en minder veilige systemen. We moeten de gemeentebesturen echter de nodige keuzevrijheid laten. Als we terzake een consensus kunnen bereiken, ben ik zeker bereid daar verder op in te gaan. Het probleem is natuurlijk dat De Lijn vastzit aan een contract met zware financiële consequenties. Men kan eventueel overwegen het contract toch te verbreken om zo nieuwe onderhandelingen te voeren. Ik zal dit laten onderzoeken. Op basis van uw suggesties kunnen we, binnen bepaalde duidelijke afgesproken contouren, de steden en gemeenten een beter aanbod voorleggen.

U hebt het ook gehad over de carpoolparkings. De provincies Vlaams-Brabant en Limburg zijn daar al mee bezig. De combinatie van fietsstallingen en bushaltes is ideaal en moet absoluut worden versterkt. Elke burgemeester heeft zich daar in het verleden over gebogen. Vaak duiken ogenschijnlijk schitterende mogelijkheden op, maar na de eerste toetsing buiten het lab doen zich vaak onvoorziene problemen voor. Het VVSP kan terzake advies verstrekken.

De voorzitter : Als men goede systemen vindt, kan men dan in Vlaanderen geen eenvormigheid nastreven ? Het zou de herkenbaarheid bevorderen en de kosten drukken. Dit is natuurlijk maar een suggestie.

Minister Steve Stevaert : Ik ben het daar volledig mee eens. Het probleem is dat de haltes niet altijd vergelijkbaar zijn. Zo zijn er in Vlaanderen plaatsen waar een halte wordt gecombineerd met bijvoorbeeld de aanwezigheid van stadswachten. In dat geval opteert men voor een ander systeem. In de andere gevallen wil ik zoveel mogelijk eenvormigheid nastreven om de herkenbaarheid te bevorderen.

De voorzitter : Mevrouw De Maght heeft het woord.

Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht : Mijnheer de minister, het verheugt me dat u eventueel zult proberen opnieuw te onderhandelen met het oog op de veiligheid en herkenbaarheid voor de gebruiker. U beschikt dan over een aantal elementen waaraan de doelstellingen moeten voldoen, zo niet worden uitgaven gedaan die niet nuttig zijn en bovendien een vals gevoel van veiligheid creëren. Daar moeten we tegen ingaan.

Ik ben eveneens voorstander van de eenvormigheid van herkenbaarheid. Als men het over De Lijn heeft, moet direct de link worden gelegd tussen de fiets en het openbaar vervoer. Dit is heel belangrijk, ook voor de NMBS.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag betreft een bekend probleem. Door de rechtekking van de Leugenbergbocht en het verdwijnen van het kruispunt op die locatie, moest een alternatief worden uitgewerkt voor het verkeer uit de regio ten noorden van Antwerpen, dat via de A12 hetzij naar Antwerpen, hetzij naar Bergen-op-Zoom wil.

Waar moeten de nieuwe op- en afritten komen ? Ten zuiden van de Leugenberg, oprit richting Antwerpen en afrit vanuit Antwerpen richting Hoevenen, werd snel een oplossing gevonden. Het huidige wegvak van de A12 dat zou verdwijnen, zal voor aansluiting zorgen. Of deze oplossing definitief of voorlopig is, is niet duidelijk. Voor de noordkant van de Leugenberg, oprit naar Bergen-op-

Caluwé

Zoom en afrit vanuit Bergen-op-Zoom, richting Hoevenen, werd niet onmiddellijk een oplossing gevonden. Dit leidde tot grote ongerustheid bij de lokale overheden. Zonder oprit richting noorden zou al het verkeer uit de omliggende wijken dat de richting van de haven uit moet, door de nu al verzadigde dorpskernen van Ekeren, Hoevenen, Kapellen en Stabroek moeten. Zeker voor de verkeersleefbaarheid in de kern van Stabroek zou dit de doodsteek betekenen.

14 dagen geleden kwam er een oplossing uit de bus, met name een overeenkomst tussen de gemeentebesturen van Antwerpen, Kapellen, Stabroek en het Vlaams Gewest. Over de inhoud van de overeenkomst is in de pers verwarring ontstaan. Ik wil de minister dan ook wat uitleg vragen over de verschillende onderdelen van dit akkoord.

Is de oplossing aan de zuidkant, oprit richting Antwerpen, afrit vanuit Antwerpen, richting Hoevenen, definitief ?

Wordt het exacte tracé van en naar het geplande rond punt aan de Smalle Weg, een ventweg langs de A12 ? Worden de wegen opgewaarderd als ontsluitingswegen ?

Wanneer wordt de beslissing inzake de timing voor de realisatie van de nieuwe op- en afritten definitief genomen ? Wanneer kunnen de werken beginnen ? Zal alles klaar zijn op het moment dat de rechtgetrokken Leugenbergbocht in gebruik wordt genomen ?

Wat het doortrekken van de N122 betreft is er sinds het versturen van mijn vraag een nieuw element. De provincieraad van Antwerpen heeft beslist om deze doortrekking op te nemen in het structuurplan. Dit gebeurt mee op vraag van de Agalev-provincieraadsfractie. Het is goed dat ook zij erkent dat het essentieel is een aantal missing links op te lossen. Wie de situatie van de streek kent, kan de missing link zien liggen. Mocht de missing link kunnen worden weggewerkt, dan zou de verkeersleefbaarheid van de dorpskernen van Hoevenen en Stabroek in belangrijke mate toenemen. Dat zou een belangrijke vooruitgang zijn. Hoe staat de minister tegenover dit idee en tegenover het opstellen van een streefbeeld inzake het verkeer vanuit het noorden richting A12 en richting haven ?

Dan heb ik nog een bijkomende vraag, maar als u die niet algemeen genoeg vindt, hoeft u er niet op

te antwoorden. Ondertussen is er enige onenigheid ontstaan over de inhoud van de werken die zullen gebeuren aan de N111 en gepland zijn voor 2002. Gaat het over slechts een gedeelte, of zullen de werken gebeuren op het volledige traject ? Zal men werken tot de andere werken zijn afgerond ? Anders zal men het verkeer helemaal in de knoop brengen.

Werd er bij het zoeken naar een oplossing voor het autoverkeer ook rekening gehouden met de situatie van de fietsers ? Zowel aan de Leugenbergbocht als in de omgeving van de Dijkstraat is immers het noodzakelijk dat er voor de fietsers een mogelijkheid bestaat om de autosnelweg veilig over te steken.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik wil me aansluiten bij de vraag van de heer Caluwé. In de richting Antwerpen is het probleem al langer van de baan : er is sprake van een aansluiting bij de werken voor het rechte trekken van de Leugenbergbocht.

Wel deel ik de bezorgdheid van de heer Caluwé over de richting Bergen-op-Zoom. Het is inderdaad belangrijk dat daar een goede oplossing wordt uitgewerkt. Als er geen oplossing komt met een oprit en een eventuele parallelweg moet al het verkeer door die dorpskernen, vooral dan die van Stabroek.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Er is inderdaad een nieuwe situatie, nu de provincie heeft beslist de Kalmthoutsesteenweg toch op te nemen in het provinciaal structuurplan.

Ik wil zeer duidelijk zijn wat dit betreft. Ik weet dat een van onze provincieraadsleden die weg door dik en dun verdedigt. Iedereen heeft natuurlijk recht op een eigen mening, maar het standpunt van Agalev in de regio is altijd duidelijk geweest : we zijn een tegenstander van het wegwerken van die missing link. We denken dat dit niets oplost. We betreuren ten eerste dat dit nu is opgenomen in het provinciaal structuurplan en vragen ons af wat daarvan de gevolgen zullen zijn.

Verder verwijs ik naar een vraag die ik lang geleden heb gesteld aan minister Baldewijns. Die heeft de zaak toen laten onderzoeken. Ik citeer uit zijn antwoord : "Op basis van de resultaten van het

Malcorps

multimodaal model is de minister tot de conclusie gekomen dat het scenario waarbij de N122 doorgetrokken wordt ongeschikt is en niet meer verder onderzocht moet worden."

Ik hoop dat dit ook het standpunt is van minister Stevaert. Uiteraard zijn er problemen. Die zijn reeds deels opgelost, en voor de rest werkt men aan een oplossing.

Ik heb hier ook nog een artikel dat aan duidelijkheid niets te wensen overlaat: "Kapelse CVP kondigt actie tegen verbindingsweg aan." Als het nodig is zal ik dus samen met de Kapelse CVP gaan betogen.

De heer Ludwig Caluwé : Dan zullen wij komen tegenbetogen, samen met uw partijgenoot.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in antwoord op de diverse vragen kan ik u mededelen dat deze aangelegenheid in het verleden uitgebreid werd behandeld naar aanleiding van schriftelijke vragen van diverse Vlaamse volksvertegenwoordigers.

De beslissing om enkel op- en afritten in zuidelijke richting aan te leggen werd, zoals destijds meegegeeld, ingegeven door verkeerssimulaties met het multimodaal verkeersmodel Antwerpen en de resultaten van het MER. Voor meer details hiervan verwijs ik naar de antwoorden die destijds werden verstrekt.

De oplossing aan de zuidkant is dus wel degelijk definitief. Ter hoogte van de Leugenbergbocht worden geen op- en afritten naar het noorden aangelegd. Deze keuze is eveneens definitief, daar een bijkomend op- en afrittencomplex in noordelijke richting niet wenselijk is volgens het MER-rapport. De gevraagde verbeterde noordelijke ontsluiting van de regio zal moeten passen binnen de randvoorwaarden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat een beperking inhoudt van het aantal op- en afrittencomplexen. De oplossing waarnaar u verwijst voldoet hieraan.

De ontsluiting van de regio Kapellen en Stabroek van en naar de A12 dient niettemin te passen in de opmaak van een streefbeeld voor de ombouw van de A12. De opdracht voor de opmaak van een streefbeeld werd reeds gegeven voor de A12 gelegen ten zuiden van Antwerpen. Ik zal mijn admini-

stratie de opdracht geven om ook een dergelijk streefbeeld op te maken voor de A12 gelegen ten noorden van Antwerpen. Er is op dit ogenblik dus helemaal geen sprake van een overeenkomst tussen de administratie Wegen en Verkeer en de lokale gemeentebesturen over de oplossing die u beschrijft, daar welke oplossing dan ook moet blijken uit de streefbeeldstudie voor de A12. Alhoewel u dit niet ter sprake brengt, denken sommigen er ook aan om het op- en afrittencomplex ter hoogte van Stabroek af te schaffen omwille van de leefbaarheidsproblemen in Stabroek. In dat geval moet de toegang tot de A12 via een andere route verlopen. De problematiek moet dus in haar totaliteit worden bekeken.

Anderzijds wil ik, zonder vooruit te willen lopen op de resultaten van de streefbeeldstudie, wel toegeven dat de oplossing waarnaar u in uw vraagstelling verwijst een aantal interessante perspectieven biedt. Ik wil beklemtonen dat dergelijke beslissingen worden genomen na een grondig mobiliteitsonderzoek, en niet op basis van afspraken die bepaalde oplossingen zonder meer als een vast gegeven naar voren schuiven.

Indien er voor deze oplossing wordt gekozen, of voor het doortrekken van de N122, of voor beide, is een gewestplanwijziging noodzakelijk. Er is op dit ogenblik dan ook nog geen vastgesteld traject voor eventuele nieuwe wegvakken. Dit zal later worden bepaald, in functie van de gekozen oplossing. Bij het zoeken naar oplossingen zullen de fietsers een onderdeel zijn van het onderzoek. Gelet op het voorgaande is nog niet in kredieten voorzien voor de aanleg van bijkomende ontsluitingsinfrastructuur die verder reikt dan de aanleg van een op- en afrittencomplex ter hoogte van de Smalle Weg voor de ontsluiting van Indaver. In het meerjarenprogramma is hiervoor in 100 miljoen frank voorzien in 2001 en 2002.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Begrijp ik goed dat de gesprekken met ambtenaren van het Vlaams Gewest, de gemeentebesturen van Kapellen en Stabroek, en de betrokken bedrijven in de buurt, die een uitgebreid plan hebben opgesteld, op niets waren gebaseerd? Volgens minister Van Mechelen, die toen ook aanwezig was, was het de bedoeling dat men dit nog rond zou krijgen met een beslissing voor 1 mei, zodat men niet de nieuwe procedure inzake de herziening van procedures inzake ruimtelijke ordening zou moeten volgen. Men zou nog volgens de oude procedure kunnen werken.

Caluwé

Daardoor zou een en ander rond zijn voor het einde van de werken inzake het afsnijden van de Leugenbergbocht. Dit zal dus niet ten uitvoer worden gelegd, zodat het verkeer in de dorpskernen in Kapellen, Hoevenen en Stabroek compleet in de knoop zal zitten als deze afsnijding plaatsvindt, met het complete verdwijnen van het welzijn in de dorpskernen als gevolg. Ik hoop dat men de gevolgen hiervan beseft.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Caluwé, mijn antwoord was zeer duidelijk. Op dit ogenblik worden alle interessante mogelijkheden overwogen, van wie ze ook mogen komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.08 uur.*
