

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



Zitting 2000-2001

21 maart 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171

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 sociale onrust bij de loodsdiensten in de Antwerpse haven

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 N1 te Antwerpen-Berchem

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Woensdag 21 maart 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.40 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit onderwerp is al eerder ter sprake gekomen, maar het ogenblik is geschikt om er opnieuw vragen over te stellen.

De beslissing om de expresweg N171 door te trekken naar de A12 was reeds vroeger genomen en werd recent bekrachtigd door de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen tijdens de provincieraadszitting van 25 januari. Dit betekent in feite dat er een verbindingsweg wordt aangelegd tussen de twee hoofdaswegen E19 en A12. Mijnheer de minister, ook in uw meerjarenprogramma 2001-2003 wordt onder project 1826 voorzien in middelen voor het voorbereidend werk, om na 2003 tot een uitvoering te kunnen overgaan.

Door deze ingreep zal de verkeersdrukke in onder andere de gemeenten Kontich, Edegem en Mortsel gevoelig toenemen. Tevens hebben deze beslissin-

gen inzake mobiliteit verregaande gevolgen op het vlak van milieu en natuur. Zo overwegen de gemeenten Edegem en Kontich als gevolg van deze beslissing een nieuwe verbindingsweg aan te leggen op het tracé van de grote ring, waar nu een unieke groene bufferzone tussen de twee gemeenten ligt. Dat wordt door hun lokale mobiliteitsplannen bevestigd. Dat zou dus een verbinding worden tussen de N171 en de N1. Ik heb hierover in december ook een vraag gesteld aan minister Van Mechelen, die bevoegd is voor Ruimtelijke Ordening. Ook hij laat de optie open om die verbindingsweg onder bepaalde voorwaarden aan te leggen.

Mobiliteit heeft een bovenlokaal karakter, en de verschillende lokale mobiliteitsplannen zouden dan ook heel goed op elkaar afgestemd moeten worden. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de provincies, maar ook voor het Vlaams Gewest. Beslissingen met bovenlokale gevolgen kunnen mijns inziens enkel worden genomen als alle lokale mobiliteitsplannen op elkaar zijn afgestemd. Zo heeft het mobiliteitsplan van de Rupelstreek zeer grote gevolgen voor de gemeenten Kontich, Edegem en Mortsel, en omgekeerd. Hoe kan het dan dat het mobiliteitsplan van de Rupelstreek reeds wordt goedgekeurd, en er maatregelen met bovenlokale gevolgen worden genomen, zonder dat rekening is gehouden met de mobiliteitsplannen van de andere gemeenten ? Dit legt een hypotheek op de mogelijkheden van die andere gemeenten.

Door het doortrekken van de N171 zal die expresweg verder evolueren naar een bovenlokale verbindingsweg. In het ontwerp mobiliteitsplan van Edegem opteert men er echter voor om de Boniverlei, een stukje van die N171, om te vormen tot een lokale ontsluitingsweg. Ook de doorstroming en de oversteekbaarheid van de Prins Boudewijnlaan N173 worden in datzelfde plan bekeken. De

Van Den Heuvel

gemeente Kontich opteert dan weer voor een ontlasting van de dorpskern.

De gemeente Mortsel wenst het doorgaand – en momenteel zeer zwaar – verkeer te weren op de R11, die steeds meer de rol van een tweede ring op zich neemt. De categorisering van deze weg als primaire weg categorie 2 wordt hierbij sterk in vraag gesteld. Volgens de categorisering van het RSV en de conceptnota Provinciale Structuurplannen dient de Mechelsesteenweg N1 dan weer omgevormd te worden tot een secundaire weg type 3, als belangrijke as voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer tussen Mechelen en Antwerpen. Daar zou de verkeersleefbaarheid primeren.

Mijnheer de minister, ik ben geen verkeersspecialist, maar het lijkt me dat de beslissing om de expresweg N171 door te trekken verstrekkende gevolgen heeft, waarmee tot nu toe geen rekening is gehouden. Bovendien vinden velen dat de problematiek in de Rupelstreek grotendeels kan worden opgelost door een opwaardering van de A12, die zou kunnen zorgen voor een aansluiting van Boom op het hoofdwegenet.

De intergemeentelijke milieuraad van Edegem, Kontich, Mortsel en Rumst heeft naar verluidt gevraagd op zoek te gaan naar duurzame alternatieve oplossingen voor de verkeersproblematiek van heel de regio. Zowel de gemeente Mortsel als de gemeente Edegem zullen bij minister Van Mechelen een bezwaar indienen tegen de verlenging van de N171, naar aanleiding van de goedkeuring van het provinciaal structuurplan.

Mijnheer de minister, ik ben me ervan bewust dat er in de Rupelstreek mobiliteitsproblemen zijn, maar een aantal plannen moet worden herzien omdat ze niet compatibel zijn. Kunt u ermee akkoord gaan dat het mobiliteitsplan van de Rupelstreek wordt goedgekeurd zonder rekening te houden met de mobiliteitsplannen van de aangrenzende gemeenten Kontich, Edegem en Mortsel, hoewel dat plan maatregelen bevat met bovenlokale gevolgen? Is er nog sprake van een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de hele regio, gezien de gevolgen van de beslissing omtrent het mobiliteitsplan van de Rupelstreek voor de andere gemeenten? Zult u toestaan dat de gemeenten Edegem en Kontich als gevolg van het mobiliteitsplan van de Rupelstreek en van bepaalde opties in hun eigen mobiliteitsplannen een verbindingsweg inschrijven tussen de N171 en de N1 op de reserveringsstrook van de grote ring?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de mogelijke verbinding tussen de N1 en de N171 komt in een stukje open ruimte tussen Edegem en Kontich. Ironisch genoeg is dankzij de grote ring het stuk tussen Edegem en Kontich opengebloeid. Zonder de plannen voor een grote ring zou het er niet zijn. Hoe ver staat het met de plannen om van die open strook gebruik te maken voor de verlenging van de tramlijn tot aan de carpoolparking aan de oprit in Kontich?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb de problematiek van de doortrekking van de expresweg N171 steeds nauwgezet gevolgd, en ik heb er al vaker vragen over gesteld, ook schriftelijke. Mijnheer de minister, u was echter steeds bijzonder karig met uw antwoorden, die bovendien weinigzeggend waren. Daarom wil ik u hier zo dadelijk nogmaals enkele vragen over stellen.

Vooraf wil ik echter opmerken dat de gemeente Kontich door uw intenties om de expresweg door te trekken, heel wat verkeersproblemen verwacht. Daarom werd getracht een aantal oplossingen uit te werken om de gevolgen van deze beslissing op te vangen. Tijdens de commissiezitting van 26 oktober 2000 heb ik minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen bevraagd omtrent de plannen met betrekking tot de reserveringsstrook van de grote ring. Die strook loopt tevens door een aantal zuidelijke gemeenten, waaronder Kontich, Aartselaar en Edegem. De minister antwoordde toen ontkenkend op mijn vraag of er gemeentelijke infrastructuurwerken op de reserveringsstrook mogelijk waren. Het gebied zou niet meer voorbehouden zijn voor infrastructuurwerken.

Amper tweeënhalve maand later stelde mevrouw Van Den Heuvel van Agalev dezelfde vraag aan minister Van Mechelen. Tot mijn verbazing antwoordde hij toen dat, indien er een ruimtelijk uitvoeringsplan wordt voorgesteld voor de aanleg van een of andere vorm van bijkomende infrastructuur, in het algemeen belang een afweging moet worden gemaakt van alle aspecten van ruimtelijke ordening, mobiliteit, economie en ecologie. De minister meldde ook dat hij een initiatief van minister Stevaert verwachtte. Hij antwoordde dus op een totaal andere manier op die vraag dan op mijn vraag.

Van den Eynde

Door de goedkeuring van het mobiliteitsplan van de Rupelstreek, en dus het doortrekken van de N171, zullen er grote problemen ontstaan voor de naburige gemeenten. In het oorspronkelijk provinciaal structuurplan Antwerpen, dat ter inzage lag voor de burgers, werd de doortrekking van de expresweg niet opgenomen. Dit werd nadien toegevoegd. Hoe is het dan volgens u nog mogelijk om toch nog nieuwe infrastructuurwerken te plannen, zonder dat er opnieuw een openbaar onderzoek komt om de wenselijkheid van de doortrekking in de provincie Antwerpen verder te onderzoeken? De burgers hebben op dit punt geen inspraak meer gehad.

De ingebruikname van de reserveringsstrook lijkt me enerzijds een logische evolutie, maar anderzijds moeten we vaststellen dat er al een aantal verbindingswegen bestaan, zoals de Boniverlei, een verbindingsweg tussen Kontich en Mortsel, en de Michel Gijsemansstraat in Rumst, die naar Waarloos en Duffel loopt.

Het is heel belangrijk dat er omzichtig te werk wordt gegaan bij het plannen van nieuwe infrastructuurwerken. De verkeersproblematiek zal altijd blijven bestaan, en er zullen steeds meer wagens bijkomen. Het is bovendien nodig rekening te houden met de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen. Die moeten aan goede invalswegen liggen, en niet zomaar versnipperd.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat voor het mobiliteitsplan van de Rupelstreek, waarin de doortrekking van de expresweg werd opgenomen, nooit onderhandelingen werden gevoerd met de gemeente Kontich? Ook dit heb ik al vaker gevraagd. Die expresweg krijgt een aansluiting op het grondgebied van Kontich. Het lijkt me normaal dat de gemeente betrokken wordt bij onderhandelingen over een ingreep op haar grondgebied. Toch werden alleen de Rupelgemeenten en Aartselaar erbij betrokken.

In mijn schriftelijke vraag heb ik ook gevraagd naar een landschapsstudie. Die zou aanbesteed worden in 2000. Zijn daar al resultaten van bekend? Bent u voorstander van een verdere ingebruikname van de reserveringsstrook van de ring om nogmaals een nieuwe verbindingsweg te creëren?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de aanleg van de gewestweg N171 werd in het mobiliteitsplan van de Rupelstreek voorgesteld als een maatregel ter bevordering van een duurzame mobiliteit. Aan deze keuze is uitgebreid gemeentegrensoverschrijdend studiewerk voorafgegaan. De verkeersmodellen die werden ingezet om het verkeerseffect te evalueren reiken verder dan de grenzen van de Rupelstreek.

Het mobiliteitsplan werd goedgekeurd door de provinciale auditcommissie, waarin ook externe mobiliteitsexperts zitting hebben. De keuze voor de aanleg van de N171 werd later bevestigd bij de vaststelling van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Deze aanleg kan mijns inziens dus wel degelijk de toets van een duurzaam mobiliteitsbeleid doorstaan.

Binnenkort wordt een landschaps- en uitvoeringsstudie voor de doortrekking van de N171 tussen de E19 en de A12 aanbesteed en aangevat. Ook bij deze studie zal over de grenzen van de gemeente Rumst worden gekeken, en de gemeenten Kontich en Edegem zullen erbij worden betrokken. Naar aanleiding van de studie kan een grondiger overleg plaatsvinden over de wensen en verlangens van de betrokken partijen, evenwel zonder het principe van de aanleg zelf in vraag te stellen.

In tegenstelling tot wat soms wordt beweerd, is het niet de bedoeling van de administratie Wegen en Verkeer om het reeds bestaande gedeelte van de N171 op het grondgebied van Kontich en Edegem op te waarden. Er wordt integendeel eerder gedacht aan een downgrading van de N171 Boniverlei.

De aanleg van een verbinding tussen de N171 en de N1 moet worden bestudeerd in functie van het gemeentelijk mobiliteitsplan en staat los van de doortrekking van de N171. Deze doortrekking werd in het provinciaal structuurplan niet geselecteerd als een secundaire verbindingsweg, zodat deze verbinding moet worden opgevat als een gemeenteweg met lokaal karakter. De aanleg van de verbinding zal dan ook niet worden opgenomen in het meerjarenprogramma van mijn departement, maar zal, als ze wenselijk blijkt, door de lokale overheid moeten worden opgenomen in het lokale mobiliteitsplan. Het is ook aan de lokale overheid om in voorkomend geval de nodige stappen te zetten in het gemeentelijk planproces.

Het eerste antwoord van minister Van Mechelen is helemaal niet tegenstrijdig met zijn tweede.

Stevaert

De heer Caluwé had nog een vraag omtrent de doortrekking van de tramlijn. Momenteel wordt onderzocht of dat mogelijk is. Er zijn nog geen conclusies, dus ik kan daar nog geen uitspraken over doen.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik blijf me wel afvragen of er genoeg overleg is geweest. Het plan omtrent de Rupelstreek is wel aan de Rupelgemeenten voorgelegd. Ik heb echter sterk de indruk dat de omliggende gemeenten daar niet of onvoldoende over bevraagd zijn. Uiteraard is het goed dat er meer doorgedreven overleg komt naar aanleiding van de landschapsstudie. Ik hoor u anderzijds ook zeggen dat dit geen invloed meer kan hebben op het al dan niet doortrekken van de N171. Ik betreurt dat.

Voor de N171 Boniverlei voorziet u niet in middelen. Ik ben ervan overtuigd dat de lokale mobiliteitsplannen zullen uitmonden in een voorstel van verbinding. Die Boniverlei loopt nu al door woonwijken. De gemeenten zullen verplicht zijn in een verbinding te voorzien, waardoor er waardevol landschap zal verdwijnen. Door ergens een mobiliteitsprobleem op te lossen, creëert men vaak elders een nieuw. Dat vind ik jammer. Daardoor zal men verplicht zijn om nog meer wegen aan te leggen. Ik vind dat er in de Rupelstreek andere prioriteiten konden worden gelegd, bijvoorbeeld inzake de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zou niet te denigrerend doen over de studie van de Rupelstreek. Er hebben daartoe vijf gemeenten samengewerkt. Dat is een lang en intens proces geweest. De experts vinden dat deze studie erg goed is aangepakt. Het was vrij nieuw dat er in Vlaanderen vijf gemeenten samen overlegden om mobiliteitsproblemen aan te pakken. Het is inderdaad vaak zo in Vlaanderen dat door ergens een mobiliteitsprobleem op te lossen, er ergens anders een nieuw ontstaat. Daardoor komt men vaak ook in conflict met de open ruimte.

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 sociale onrust bij de loodsdiensten in de Antwerpse haven

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 sociale onrust bij de loodsdiensten in de Antwerpse haven.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het rommelt al een hele tijd in het loodswezen. In november werd een vakbondsactie op de valreep afgeblazen. Op 13 februari was het dan toch zo ver met een stiptheidsactie van de socialistische ambtenarenbond. Dit mondde op 15 februari uit in een 24-urenstaking. Voor de havenbedrijven kwam deze staking aan als een complete verrassing met chaotische gevolgen voor de organisatie van aan- en afvoer van goederen per schip. De actie leidde tot ernstige hinder in de haven van Antwerpen, en ook in mindere mate in Gent.

Het is onnodig te zeggen dat dit erg storend is voor de havenactiviteiten. De directe financiële gevolgen zijn enorm. Er wordt over een bedrag van bijna 1 miljard frank gesproken. Daarbij komt nog dat de operationele betrouwbaarheid van de Vlaamse havens hierdoor in het gedrang komt. Uiteraard geldt het stakingsrecht ook voor het personeel van het Zeewezen. Doch een minimumvoorwaarde moet hierbij zijn dat de havenbedrijven vooraf op de hoogte worden gebracht, zodat ze de schade kunnen beperken mits een goede organisatie.

Het havenbedrijf van Antwerpen wordt niet eens betrokken bij de sociale onderhandelingen en kan dus onmogelijk een staking zien aankomen. Reders en havenbedrijven waren niet verwittigd en leden het volle verlies, alhoewel ze niets te maken hebben met het conflict. Het Antwerps gemeentelijk havenbedrijf maakt zich ernstige zorgen over de economische gevolgen.

Het statuut van de loodsen werd reeds meermaals besproken. Sinds 1 januari is de oplossing van een DAB vooruitgeschoven. Dit staat ook in de begroting. De eerste besluiten zijn reeds verschenen. Niettegenstaande lijkt dit weinig fundamenteels te veranderen aan de organisatie en de werking van

Caluwé

het loodswezen. Naar aanleiding van de syndicale acties wordt opnieuw het voorstel geopperd om voor de loodsdiensten een heel nieuwe structuur uit te werken, naar analogie met de overgang van de havens als stedelijke dienst tot autonome gemeentelijke bedrijven. In Antwerpen werd sinds de omvorming tot autonoom gemeentelijk bedrijf sociale vrede bereikt. Het lijkt dan ook een zinvol idee om ook de beloodsing onder te brengen in een autonoom overheidsbedrijf. Dat is nog een stap verder dan een DAB.

Graag had ik dan ook een antwoord gekregen op de volgende vragen. Was de minister op de hoogte van de dreigende staking bij de loodsen op 15 februari? Heeft hij de havenbedrijven ingelicht op het moment dat hij op de hoogte werd gesteld? Kan de minister een raming geven van de door de havenbedrijven geleden directe schade? Daarbij bedoel ik enerzijds de schade omwille van de vertraging van de schepen, anderzijds de extra kosten die gemaakt werden door de Nederlandse loodsen die een deel van de taken overnamen en de kosten van de mislukte pogingen om helikopterloodsen in te zetten. Kan de minister dergelijke onverwachte acties in de toekomst vermijden en ten minste de havenbedrijven op de hoogte brengen? Wordt het idee om het loodswezen onder te brengen in een autonoom overheidsbedrijf door de minister en minister Sauwens als een mogelijkheid beschouwd?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, er was in de praktijk een permanente stakingsaanzegging sinds 17 november 2000. Tot 14 februari 2001 is men er echter in geslaagd de dreigende staking af te wenden. Het faxbericht van de ACOD met de uiteindelijke aankondiging van de 24-urenstaking die inging op 14 februari 2001 om 20.30 uur, werd door de administratie pas dezelfde dag om 22.05 uur ontvangen. Deze actie kwam als een verrassing, vermits de vakbond in de loop van de dag haar leden had opgeroepen om niet te staken.

De havenbedrijven waren op de rondetafelconferentie over het zeewezen van 12 december 2000 al ingelicht over de mogelijke loodsenacties. De havenbedrijven waren gelijktijdig met de administratie op de hoogte van aangekondigde acties via het VTS-systeem, waar zowel de havenbedrijven als het loodswezen op aangesloten zijn. De bedoeling daarvan is onderling informatie uit te wisselen. Ook via andere kanalen werden de havenbedrijven

op de hoogte gehouden zodra de administratie zelf op de hoogte was.

Door de administratie werden voor 869.094 frank – naderhand afgewezen – schadeclaims ontvangen. De schade voor de havenbedrijven kan onmogelijk worden geraamd. Voor de rest waren er door de actie geen bijkomende kosten voor de administratie.

De administratie tracht alle acties te vermijden, maar kan dergelijke onaangekondigde acties niet altijd het hoofd bieden. Met de havenbedrijven worden praktische afspraken gemaakt over communicatie in dergelijke crisistoestanden.

Reeds vroeger werd getracht het loodswezen om te vormen tot een verzelfstandigd loodsbedrijf met rechtspersoonlijkheid. Dit ging niet door omdat dit op hevig verzet stuitte bij de loodsen. Op 15 december 2000 heeft de Vlaamse regering in uitvoering van het programmadecreet de uitvoeringsbesluiten omtrent de DAB Loodswezen goedgekeurd. De administratie werkt de praktische kant van de zaak momenteel verder uit, met het oog op de opmaak van een beheersovereenkomst. De afstemming van het beloodsen op de actuele organisatie van het loodsen wordt verder onderzocht. Zowel minister Sauwens als ikzelf zijn van oordeel dat de DAB Loodswezen maximale kansen moet krijgen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u kunt uiteraard geen twee maanden op uw qui-vive zijn. De aanzegging dateerde blijkbaar al van in november. Het plots uitbreken van een staking verwacht men dan niet meer. Dit is zoals in het verhaal van Peter en de wolf. Als er na vijf keer roepen nog geen wolf is opgedaagd, verwacht je dat bij de zesde keer niet meer.

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 N1 te Antwerpen-Berchem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister

Voorzitter

vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N1 te Antwerpen-Berchem.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de verkeersafwikkeling op de grote steenweg buiten de Singel is allang een zorgenkind. Een steenweg met in elke rijrichting drie, en ter hoogte van kruispunten zelfs vier of vijf baanvakken, midden in een stedelijk gebied met woonwijken en twee grote scholen, is niet meer van deze tijd, zeker als men weet dat de toegelaten snelheid over het hele traject 70 kilometer per uur is. Uiteraard rijden de meeste automobilisten nog sneller.

Veel leerlingen van de scholen in de buurt, namelijk het OLV Instituut Pulhof en het Instituut Heilige Familie – beter bekend als ‘de blauw en de bruin school’ – moeten bovendien tram 7 of 15 nemen aan de haltes die op de middenberm van de veel te grote steenweg liggen. Dat is een risicovolle situatie.

In het ontwerp van ruimtelijk structuurplan van de provincie is de N1, waar het genoemde stuk steenweg toe behoort, geselecteerd als secundaire weg type 3. Dat betekent volgens het structuurplan : ‘De weg had oorspronkelijk een verbindende functie op het Vlaams niveau als steenweg. Deze functie wordt nu door een parallelle autosnelweg of hoofdweg overgenomen. Momenteel heeft de weg een verzamel functie op lokaal niveau, en een toegang gevende functie, evenwel zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal worden uitgebouwd. Auto- en vrachtwagenverkeer blijven mogelijk, maar zijn ondergeschikt aan fietsers en openbaar vervoer.’ Dat klinkt allemaal zeer mooi, maar het komt niet overeen met de situatie die ik zonet heb geschetst.

De formulering in het RSV kan niet duidelijker zijn. Voor de N1 bestaan overigens twee parallelle hoofdwegen, de E19 en de A12 Boomsesteenweg, twee grote verbindingen tussen Antwerpen en Brussel. Een derde grote steenweg daar is wat van het goede te veel.

In Berchem intra muros, aan de kant van de Singel richting stad, is de grote steenweg herleid tot een eenrichtingsbaan met twee baanvakken. De rest

van de steenweg is daar ingenomen door een vrije tram- en busbaan naast de autoweg. In de andere richting in het centrum van Mortsel op de Antwerpsestraat is de breedte eveneens beperkt tot tweemaal twee baanvakken. De weg zal daar wellicht nog verder versmald worden, als men tenminste een veilige oplossing wil voor de nu levensgevaarlijke fietspaden – eigenlijk eerder gesuggereerde fietsstroken – die niet ten koste gaat van de trottoirs. In wezen is het immers een winkelstraat met een zekere allure.

We moeten dus kiezen. Een veiliger school- en woonomgeving valt niet te rijmen met een stadsautostrade. Steeds meer inwoners van Berchem en Mortsel verlangen naar een verzamelweg die – met de woorden uit de structuurplanfilosofie – de leefbaarheid van hun buurt niet langer in het gedrang brengt. Ze hopen dat een van de drie baanvakken in Berchem geschrapt wordt, en dat er meer ruimte komt voor de zwakke weggebruikers, eventueel voor het openbaar vervoer of voor residentieel parkeren, of gewoon voor meer groen. Groen is er op die plaats immers niet te veel. Op dit moment is de steenweg namelijk een grote kale betonvlakte. In Mortsel hopen ze dan weer dat er eindelijk een herprofilering komt van de N1 Antwerpsestraat en Mechelsesteenweg, met het oog op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Wat zijn de plannen van uw diensten met de N1 in het algemeen, en met de Grote Steenweg buiten de Singel in Berchem en de Antwerpsestraat en Mechelsesteenweg in Mortsel in het bijzonder ? Is een toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur nog verantwoord ? Wanneer zal er ingegrepen worden ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de N1 is de oudste verbindingsweg tussen Antwerpen en Mechelen. Het belang van de verbindingsweg is de laatste jaren afgenomen door de aanwezigheid van de A12 en de E19. Ik kan alleszins beamen dat er veel verkeersproblemen zijn aan de scholen. Het is er soms een echte chaos, en het is er heel gevaarlijk voor de schoolgaande kinderen. Schoolbussen, lijnbussen en auto's parkeren dubbel.

Ik heb evenwel bedenkingen bij een vermindering van het aantal rijstroken. Wie uit de chaos van Mortsel geraakt, krijgt plots een open ruimte voor zich, en kan daar onbelemmerd doorrijden. Ik vrees dat een vermindering van het aantal rijstro-

Van den Eynde

ken de verkeersdruk zal verhogen tot aan de eigenlijke ring van Antwerpen. We moeten daar voorzichtig mee zijn. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps*)

Deze weg is immers nog steeds een verbindingsweg voor Boechout en Mortsel. De inwoners van die gemeenten moeten allemaal langs die weg om Antwerpen te bereiken. Als de verbindingsweg er komt op de reserveringsstrook, zullen zij misschien langs Kontich naar de E19 proberen te rijden. De inwoners van Boechout, Mortsel en een stuk van Lier nemen de N1 om Antwerpen te bereiken.

De buurtbewoners hebben in het verleden hun voortuintjes moeten afstaan voor een verbreding. Zal men de voortuintjes nu opnieuw aanleggen? Ik ben benieuwd naar de plannen van de minister met de N1 in Mortsel. Deze week is in de pers een bericht verschenen over de fietspaden in Mortsel. Ook dit dossier moet in zijn geheel worden bekeken. Lokale mobiliteitsplannen moeten op elkaar worden afgestemd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Op dit ogenblik lopen enkele studies in functie van de gemeentelijke mobiliteitsplanning. Verder is er een vergelijkende studie aan de gang naar de verschillende alternatieve tracés voor de doortrekking van de tram richting Kontich. Zodra uit deze studies de optimale keuze gemaakt zal zijn voor de toekomstige afwikkeling van het openbaar vervoer, fietsverkeer, autoverkeer en vrachtwagenverkeer, zal de daarbij passende indeling van de openbare ruimte kunnen worden uitgewerkt. Het is niet zinvol om nu reeds met overhaaste beslissingen vooruit te lopen op die keuze. Die moet immers degelijk worden onderbouwd.

Dat betekent echter niet dat er niets gebeurt. Integendeel, om de veiligheid van de zwakke wegge-

bruiker te verbeteren is met de fietsersbond, de betrokken stadsbesturen en mijn kabinet overeengekomen dat nog dit jaar een aanbesteding wordt uitgeschreven voor een grondige saneringsoperatie van het fietspad langs de N1 tussen de leien te Antwerpen en het gemeenteplein te Mortsel. Meer ingrijpende maatregelen zullen later worden gepland en uitgevoerd in overleg met de betrokken stadsbesturen.

Wat nu reeds gerealiseerd kan worden, zonder een hypotheek te leggen op de toekomst, wordt maximaal uitgevoerd, zeker daar waar het de veiligheid van de zwakke weggebruiker kan verbeteren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik heb in feit geen antwoord gekregen op het eerste deel van mijn vraag. U spreekt duidelijk alleen over Mortsel en het stuk van Berchem extra muros. Daar liggen er tramsporen, en er zullen er geen bijkomen. Het probleem van de drie tot vijf rijstroken blijft dus.

U kunt dit natuurlijk voor u uit blijven schuiven en wachten tot het plan van de tramverbindingen ten zuiden van Antwerpen duidelijk wordt, maar daar is geen enkele reden voor. Het probleem moet nu worden aangepakt. Juist op het gedeelte met zeer veel rijstroken, waar de twee scholen liggen, wordt nu enorm snel gereden. Daar liggen de grootste risico's. Ik begrijp niet dat dit moet wachten op het doortrekken van de tramlijnen naar Kontich en Boechout. Dat is niet relevant voor de situatie in Berchem. Het is jammer dat dit wordt vooruitgeschoven, want het probleem is acuut.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 15.15 uur.*
