

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2003-2004

30 september 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Antwerpse ring

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende problemen in het Antwerpse verkeersdossier

Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitbreiding van de Gentse haven

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey aan de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte cijfers in verband met de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde kommen in Vlaanderen en van 70 kilometer per uur op gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de bereikbaarheid van het AZ-VUB

Bijlage

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 30 september 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.04 uur.*

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Antwerpse ring

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende problemen in het Antwerpse verkeersdossier

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Antwerpse ring, en van de heer Penris tot minister Bossuyt, over de aanhoudende problemen in het Antwerpse verkeersdossier.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, we praten al een hele tijd over de aanpassingswerken op de Antwerpse ring. Een klein jaar geleden kregen we hier al een presentatie. Ik had er een hele tijd een goed gevoel bij. Het geheel leek me op een degelijke manier aangepakt. De presentatie voor het ondernemersforum was zeer goed in orde. Ik had de indruk dat u goed bezig was.

Ik ben niet de persoon om op alle slakken zout te leggen. Ik schrok dan ook toen ik u bij het begin van deze zomer in paniek hoorde raken, mijnheer de minister. U sprak over een mogelijke economische schade van 900 miljoen euro, meer dan de totale lastenverlaging van de federale regering. U wou dringend extra tijdelijke bruggen aankopen. Het studie bureau dat de minder-hindermaatregelen

moest onderzoeken, moest nog worden aange-steld, al had het onderhands al een aantal zaken geregeld. Die paniecreactie van u heeft me ertoe gebracht dit nader te gaan onderzoeken – en de resultaten zijn vrij onthutsend.

De administratie was bij gebrek aan personeel blijkbaar niet in staat om de voorbereiding van deze werken zelf uit te voeren. De heer Decaluwe heeft er vanaf het begin van deze legislatuur voortdurend op gewezen dat de administratie Wegen en Verkeer onderbemand is. Daardoor moest de opmaak van het bestek worden uitbesteed, wat eind 2001 gebeurd is met de aanstelling van het studie-bureau Technum. Dat bureau kreeg daarvoor een periode van 2 jaar en een contract van iets meer dan 1 miljoen euro. Ergens in de loop van 2002 besloot uw voorganger plots dat de werkzaamheden versneld moesten doorgaan. Technum kreeg in plaats van 2 jaar nog 8 maanden, en de opdracht werd uitgebreid.

Ik zie twee redenen voor die versnelling. In 2002 had de minister plots 100 miljoen euro over in het FFEU. Dat bedrag wou hij snel besteden omdat het eenmalig was. Het werd uitgegeven aan de ring van Antwerpen. In de pers verscheen het bedrag van slechts 50 miljoen euro. Ik vermoed dat de overige 50 miljoen euro bedoeld waren voor fietspaden en uiteindelijk terechtkwamen bij deze onderhoudswerken. De tweede reden is politieke timing. De minister wist heel goed dat de werken een zware impact zouden hebben op het verkeer op de ring. Hij wilde vermijden dat de hindernis zou samenvallen met de gemeenteraadsverkiezingen. De werken werden daarom vervroegd, maar zullen toch pas starten na de Vlaamse verkiezingen, want dat zou ook weer niet positief zijn. De werken starten definitief op 14 juni 2004.

Technum krijgt nu boven op zijn contract van 1 miljoen euro een bijkomende opdracht voor meer dan het dubbele ; er komt 1,6 miljoen euro bij via

Caluwé

bijkapte. Op grond daarvan werd er een bestek opgemaakt, de gunningsprocedure is gestart en de gunning van eind vorig jaar aan het consortium Wegebo is overgemaakt. Dat alles beslaat minder dan een jaar. Mag ik even een vergelijking maken? Voor een grondig onderhoud van de Amsterdamse ring werden 20 ingenieurs ingeschakeld die 6 jaar aan de voorbereiding hebben gewerkt.

U beseft dat er grote problemen komen. De huidige capaciteit van de ring wordt veelvuldig overschreden met tal van files tot gevolg. Tijdens de werken zal het aantal rijstroken worden teruggebracht tot minimaal tweemaal twee. Dat betekent minstens een halvering van de huidige capaciteit. Veel Antwerpenaren, horeca-uitbaters en bedrijfsleiders zitten nu al met de handen in het haar. Boekingingen worden afgezegd of blijven gewoon uit. In de haven merkt men dat scheepvaartlijnen worden verlegd. De impact op het economisch leven is enorm. U hebt het zelf berekend; zelfs een beperkt onderdeel leidt al tot een economische schade van 900 miljoen euro. Het resultaat is dat er een studie-bureau wordt aangesteld om een Minder-Hinderplan uit te werken.

Op het ondernemersforum werd aangekondigd dat dit bureau er zou zijn voor het einde van 2002. Het werd echter pas aangesteld op 18 juli 2003. Voor de bedrijven werd een bereikbaarheidsmanager aangesteld: de heer Beernaert. Hij werd door federaal paars al eens aangesteld bij het Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid en daar nadien ontslagen. Daarop werd hij aangeworven om de bereikbaarheid in het Antwerpse te onderzoeken en intussen opnieuw ontslagen. De bereikbaarheidsmanager waar zoveel van werd verwacht, is er op dit moment niet meer. Dit illustreert de chaos waarin we zijn beland.

De ideale timing voor de onderhoudswerken zou de realisatie van de Oosterweeltunnel zijn. Dan kan het verkeer op een vlotte manier door die tunnel worden omgeleid.

De toekomst van de Singel en de ring wordt mooi afgeschilderd. De Singel wordt de ideale woonboulevard en de ring vangt alle doorgaand én stedelijk verkeer op met een uitbreiding binnen de zaten. Waarom starten we niet meteen met heel dit project? Waarom voeren we de onderhoudswerken en dit mooie project niet samen uit? Anders moet u over 3 of 4 jaar de ring opnieuw openleggen.

Ik vind dit niet op dit moment uit. Ik heb uw voorganger hier op 17 oktober vorig jaar over onderhouden. Ik vroeg hem waarom hij het toekomstproject voor Singel en ring niet eerst duidelijk schetste om het dan meteen uit te voeren.

Een derde punt is de verbreding van de Scheldebrug in Temse. Dat kan al een heel deel verkeersoverlast opvangen. Waarom doet men dit niet van tevoren, zodanig dat men op een wat grotere schaal in een omlegging voorzien zou hebben?

Ten vierde zegt men terecht dat met deze verkeershinder er meer mensen het openbaar vervoer zullen gebruiken en dat men dit nu wil aanmoedigen. Laten we er echter eerst voor zorgen dat er voldoende aanbod aan openbaar vervoer is. Laat ons even wachten tot de noord-zuidverbinding onder Antwerpen van het spoor is gerealiseerd, namelijk in 2005. Zo is er een veel grotere capaciteit voor het treinverkeer en een treinstation in Brecht, wat ook in belangrijke mate verkeer kan opvangen. Als men tot dan zou wachten om met die werken te beginnen, zou dit een enorme publiciteit zijn om gebruik te maken van het treinverkeer. Op dit moment is het er nog niet en heeft men geen alternatief.

Hetzelfde geldt voor de verlenging van de tramlijnen. Waarom er niet eerst voor zorgen dat de tramlijnen worden verlengd tot Kontich en Boechout, zodanig dat men een alternatief heeft? Nu zegt men aan de mensen dat ze het openbaar vervoer moeten gebruiken, maar er is op dit moment niet voldoende openbaar vervoer aanwezig om dit noodzakelijke extra op te vangen.

Waarom deze renovatie doen terwijl men tegelijkertijd tal van andere werken laat plaatsvinden? Zelf vraagt u in uw nota van 18 juli dat de gemeenten geen andere werken zouden uitvoeren, maar het Vlaams Gewest heeft een aantal werken lopende die niet afgewerkt zullen zijn: de werken met betrekking tot de Leien zullen niet afgewerkt zijn, de Sint-Bernardsesteenweg zal openliggen en blijkbaar zal men ook beslissen dat de Antwerpsesteenweg in Mortsel zal openliggen. Ik lees vandaag dat het Vlaams Gewest er ook aan denkt om tegelijkertijd de werken aan de Bredabaan te laten plaatsvinden. Dit allemaal op hetzelfde moment uitvoeren, is toch wel de complete chaos organiseren.

Ik heb vragen bij deze werkwijze. Waarom dit in zijn geheel doen en niet in delen, telkens tussen de verschillende autosnelwegverbindingen? Ik heb vragen bij de duurtijd. Men zegt dat het telkens zal

Caluwé

duren van mei tot oktober. Heeft men de garantie dat dit steeds in oktober afgewerkt zal zijn ? De werken aan de Leien duren nu ook minstens vier maanden langer dan aanvankelijk was bepaald. In de aanbesteding wordt gesteld dat de Kennedytunnel slechts één maand dicht zal gaan, terwijl het beton dat erin moet worden gegoten, 28 dagen moet drogen. Hoe realistisch is het dan te veronderstellen dat de tunnel inderdaad maar één maand dicht zal gaan ? Men weet eigenlijk nu al dat het langer zal duren.

Mijnheer de minister, kunt u aantonen waarom het noodzakelijk is om nu reeds het volledige traject van de ring heraan te leggen vooraleer de verschillende werkzaamheden aan weg, tram en spoor in de omgeving zijn afgewerkt ? Was het niet mogelijk het einde van deze werken af te wachten en in afwachting enkel de meest dringende onderhoudswerken uit te voeren en het mooie toekomstproject samen te doen met het noodzakelijke onderhoud ?

Waarom heeft de Vlaamse regering ervoor gekozen om het volledige traject in één geheel aan te pakken en niet in vier delen, tussen elke autosnelweg die op de ring aansluit ?

Tijdens het ondernemersforum op 25 oktober 2002 werd aangekondigd dat nog voor het einde van dat jaar een studiebureau zou worden aangetrokken om maatregelen uit te werken die de mobiliteit moeten garanderen. Uiteindelijk werd hierover pas beslist op 18 juli jongstleden. Wat was de reden van het uitstel ? Mijnheer de minister, kan er nu nog een coherent minder-hinderplan worden opgesteld door het studiebureau op zo'n korte termijn, terwijl er al verschillende maatregelen zijn genomen ? Had het studiebureau hier niet vanaf het begin bij betrokken moeten zijn ? Het gaat over 3,3 miljoen euro : een enorm groot bedrag voor een contract met een studiebureau. Wat valt hier allemaal onder ? Wat is het verschil tussen de opdracht van het aangestelde studiebureau en wat Technum al heeft gedaan ? Hoe zit het met de aangestelde en ontslagen bereikbaarheidsmanagers ? Waar zijn die op dit ogenblik ?

Eén van de tijdelijke verenigingen die kandidaat was voor de uitvoering van de werken, is naar de Raad van State gestapt omwille van een aantal detailprijzen en de irrealistische uitvoeringstermijnen. Vooral over de vooropgestelde termijn van 30 dagen voor de Kennedytunnel, met een verharding die 28 dagen moet drogen, hebben ingenieurs sterke twijfels. Wat is de stand van zaken bij de proce-

dure bij de Raad van State ? Welke invloed kan een uitspraak hebben op de geplande werken ? Kunt u hier meer uitleg over geven ?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanbestedingsprocedure van de tijdelijke bruggen op de Singel ? Is een realisatie van deze bruggen nog haalbaar voor de geplande aanvang van de onderhoudswerken aan de ring ? Gaat het effectief om vijf tijdelijke bruggen, zoals te lezen was in de kranten ? Er zijn ongeveer veertien kruispunten op het traject van de Singel, waarvan er twee onder-tunneld zijn of worden, namelijk aan de Generaal Lemanstraat en de Bolivarplaats. Dit betekent dat, na installering van de bruggen, nog een zevental gelijkvloerse kruispunten het verkeer zullen blijven ophouden. De vraag is dan ook of vijf bruggen de doorstroming van het verkeer zullen bevorderen. Zullen de automobilisten niet stilstaan op de bruggen voor de volgende lichten, zeker omdat het om bruggen met tweemaal één rijstrook gaat en niet over tweemaal twee rijstroken zoals op de rest van de Singel ? Wat is de kostprijs voor de snelle aanleg van de tijdelijke bruggen ?

Zal De Lijn er nog kunnen in slagen om tegen mei 2004 130 nieuwe bussen en 20 nieuwe trams in gebruik te nemen ? Werden deze aankopen reeds aanbesteed ? Wat is de normale leveringstermijn voor dergelijke voertuigen ? Hoe zullen deze voertuigen precies worden gefinancierd ? Komen er inderdaad vrije busbanen op de autosnelwegen richting Antwerpen ? Waar en over welke afstand ? Zal het exploitatiebudget van De Lijn worden opgetrokken naargelang de extra dienstverlening in de Antwerpse regio ? Gaat het inderdaad om een extra exploitatiekost van 31 miljoen euro ? Zit hierin ook de kost van gratis vervoer voor de reizigers ? In de kranten wordt aangekondigd dat er op sommige lijnen gratis openbaar vervoer zou zijn. Indien dat zo is, op welke lijnen ? Als men in Hasselt permanent voor iedereen gratis openbaar vervoer kan organiseren, waarom kan er dan in Antwerpen, op het moment van deze werken, geen volledig gratis openbaar vervoer worden georganiseerd ?

De Liefkenshoektunnel zou gratis mogen worden gebruikt bij extreme files. Wat wordt precies verstaan onder 'extreme files' ? Buiten deze extreme files zou het gebruik van de tunnel slechts voor een aantal gebruikers gratis zijn, bijvoorbeeld voor collectief vervoer. Dat is een goede zaak, maar waarom de tunnel dan ook niet gratis maken voor carpoolers ? Of waarom de verbinding niet helemaal gratis maken tijdens de duur van deze werken ?

Caluwé

Ik heb een duidelijke vraag over de andere werken. Het Vlaams Gewest vraagt de gemeenten om geen andere werken te organiseren, terwijl het zelf op de Leien, de Sint-Bernardsesteenweg, de Antwerpsesteenweg in Mortsels en de Bredabaan op hetzelfde moment werken laat uitvoeren. Is dit niet de complete chaos organiseren ?

Ik heb reeds gezegd dat het beter zou zijn en een aanmoediging zou betekenen om het spoorverkeer te gebruiken als deze werken pas van start zouden gaan op het moment dat de noord-zuidverbinding is gerealiseerd en er een spoorwegstation is in Brecht. Waarom wordt hier niet op gewacht ? Nu dit toch niet wordt gedaan, werd dan overleg gepleegd met de NMBS om in deze periode, in de mate van het mogelijke, de capaciteit van de treinen in de richting van Antwerpen te laten toenemen, zodat het spoorverkeer in belangrijke mate een deel van de reizigers zou kunnen opvangen ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil het eveneens hebben over de mobiliteitsproblematiek, hoewel zowel mijn invalshoek als mijn uiteindelijk aandachtspunt iets zullen verschillen van die van de heer Caluwé. Om de problematiek in een breder kader te plaatsen, is het voor de niet-Antwerpse leden misschien interessant om de verkeerssituatie in het Antwerpse kort te duiden.

Antwerpen beschikt over vier tot vijf grote noord-zuidverbindingen : de Scheldekaaien, de Leien, de Singel en de ring. De Krijgsbaan kan eventueel ook als een noord-zuidverbinding worden beschouwd, maar die valt buiten het stedelijk bestek, dus laat ik die buiten beschouwing. De Scheldekaaien zijn, zeker op de spitsuren, overbelast omdat ze werden versmald van vier naar twee baanvakken. Daarnaast zijn er ook parkeerplaatsen gemaakt die een vlotte doorstroming van het verkeer verhinderen. Dat is een moeilijk toegankelijke noord-zuidverbinding waar vrachtverkeer trouwens niet is toegelaten. De Leien zijn een andere traditionele noord-zuidverbinding. In het kader van het Masterplan worden er echter zodanige werken op uitgevoerd dat ze niet meer als verbindingsas kunnen worden beschouwd. Daarnaast is er de ring waar binnenkort ook werken starten.

Tot slot is er de Singel, en daarover wil ik het hebben. Volgens mij kunnen daar oplossingen worden gevonden voor de congestieproblemen. Het pro-

bleem van de Singel is dat hij heel wat gelijkvloerse kruisingen kent met radiaalverbindingen. De belangrijkste radiaalverbindingen zijn de Sint-Bernardsesteenweg die binnenkort wordt onderbroken, de Boomsesteenweg, de E19, de Mechelsesteenweg waar ook werken zijn gepland, de Herentalsebaan, de Boudewijnsnelweg of E313, de Turnhoutsebaan waar op het Antwerps gedeelte ook werken zijn gepland, de Kapelsesteenweg en Bredabaan waar nu al werken aan de gang zijn en nog gepland, de A12 Bergen-op-Zoom, de Noorderlaan waar ook heel wat werken nodig zijn om de veiligheid te verbeteren, de Scheldelaan die onrechtstreeks aansluiting vindt op de E17 via de Liefkenshoektunnel en de E17 zelf. Op heel wat van die radiaalwegen zijn dus werken aan de gang of zijn er gepland. Dat zal ook voor de nodige congestieproblemen zorgen. Daar bovenop komen de HST-werken om en rond Antwerpen. De Havanna-brug in Merksem was een tijd onderbroken met de nodige verkeersproblemen tot gevolg. Momenteel is de brug aan de voormalige Sint-Lukaskliniek, het huidige vluchtelingencentrum, onderbroken en dat zorgt voor problemen voor de inwoners van Ekeren.

Voor deze problemen moeten constructieve oplossingen worden gezocht. De Scheldekaaien, de Leien en de ring zijn voor een vlotte doorstroming binnen Antwerpen verloren. We kunnen betreuren dat destijds de Scheldekaaien zijn versmald, dat de ring aan heraanleg toe is en dat de Leien worden heringericht volgens het Masterplan, maar het is nu eenmaal zo.

Mevrouw de voorzitter, u weet dat ik altijd problemen heb gehad met het Masterplan omdat ik van oordeel ben dat het niet wordt gedragen door de politiek. Het is een plan van een aantal topambtenaren en heeft nooit het voorwerp uitgemaakt van een ernstige politieke discussie, noch op het niveau van de Antwerpse districtsraad, noch op het niveau van de Antwerpse gemeenteraad, noch op het niveau van de provincieraad en ook onvoldoende op het niveau van dit parlement. Het maatschappelijk draagvlak voor het Masterplan is ook steeds meer aan het afbrokkelen. Heel wat Antwerpse actoren, zoals de Kamer van Koophandel, het Havenbedrijf en de havengemeenschap, maken heel wat kritische kanttekeningen bij het plan – en dat is niet onbegrijpelijk. Er zijn ook problemen met de financiering van het plan. Is die rond ? Zal die ooit rond geraken ? Ook het tijds kader wordt steeds vager. Wanneer komt de Oosterweelverbinding er en onder welke vorm ? Er zijn dus te veel vraagtekens.

Penris

We moeten ons concentreren op het realistische alternatief, de Singel. Ongelukkig genoeg wordt over dat alternatief op erg onduidelijke manier gecommuniceerd. We horen bepaalde geluiden bij het Antwerps stadsbestuur, andere geluiden van de administratie en uw kabinet. We weten niet meer welke richting het uitgaat. Nochtans kan de Singel een oplossing bieden. Een groot percentage van het verkeer dat zich op de ring bevindt, is transitverkeer van noord naar zuid en omgekeerd. Dat verkeer zou kunnen worden afgeleid via de Singel, op voorwaarde dat de kruispunten er worden weggevoerd. Dat wordt nu gedeeltelijk gedaan. Tijdens de werken op de ring zullen op de Singel noodbruggen worden aangelegd op een aantal kritische kruispunten. Ik pleit ervoor om die overbruggingen een meer permanent karakter te geven, want ik ben van oordeel dat de Singel in de toekomst een afleidingskanaal kan zijn voor de verkeersstroom om en rond Antwerpen. We krijgen echter het signaal dat dat niet de bedoeling is. De Singel zou een soort boulevard worden waar geen doorgaand verkeer meer gewenst is, wat ik betreurt. Ik zeg wat ik verneem in de pers en van het Antwerps schepencollege. Als de Singel op een structurele, definitieve manier kan worden ingetunneld, dan zou dat een wezenlijke bijdrage kunnen leveren tot het oplossen van het Antwerps congestieprobleem.

Mijnheer de minister, wat zijn uw plannen met de Singel ? Wat zijn uw voorlopige plannen ? Wat zijn de plannen met de noodbruggen ? Wat is de toekomst van de Singel als de werken op de ring achter de rug zijn ? Wordt het een groene boulevard ? Zullen er ventwegen naast de boulevard worden aangelegd ? Wat zijn de concrete plannen ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik sluit me aan bij de voorstelling van de minister van het nieuwe systeem ring-Singel. Ik ben daar vrij enthousiast over. Er blijkt visie uit en hopelijk wordt het een concreet plan.

Er wordt gedacht aan de realisatie van een doorgaande ringweg enerzijds en een stedelijke ringweg anderzijds. De uitwisseling tussen de R1 en de R10 zou worden beperkt en tevens losgekoppeld van de uitwisseling met de radiale steenwegen. Concreet zouden verschillende op- en afritten naar de R1 vervallen. Het is immers de onoverzichtelijke verweving van doorgaand en plaatselijk verkeer die zo sterk congestiebevorderend is op de huidige kleine

ring, en die bovendien aanleiding geeft tot gemiddeld twee ongelukken per dag op de ring.

Blijkbaar wordt nu aan een downgrading van de Singel gedacht. In tegenstelling tot de heer Penris ben ik daar wel enthousiast over. Er wonen mensen langs en er zijn belangrijke werkplaatsen gevestigd. Ik vind het een goed idee om er een groene boulevard van te maken. Er kan een combinatie worden gemaakt met een cirkellijn. Ik ben verheugd dat De Lijn daar onmiddellijk op heeft ingepikt en het installeren van een tramlijn wil vervroegen. Ook aan de fietsers is gedacht.

Dit roept natuurlijk ook wat vragen op. Wat houdt een ander concreet in voor de stedelijke ringweg ? We hebben mooie plaatjes gezien van tweemaal vier baanvakken voor de doorgaande ringweg en tweemaal twee baanvakken voor de Singel. Zal het groen naast de ring daarvoor ook moeten worden aangesproken ? Ik heb er al diverse keren voor gepleit dat niet alleen de Singel groen wordt gemaakt, maar dat ook de ring groen blijft of opnieuw wordt. We kunnen daarbij op verschillende manieren te werk gaan. Zo vormt een groene overkapping van de ring een optie. Agalev-Berchem heeft dit idee twee jaar geleden gelanceerd en misschien kan er nu over worden nagedacht. Natuurlijk moet de doorgaande functie behouden blijven en moet het stadsverkeer een plaats krijgen.

De zaak moet algemeen worden bekeken. Het plaatje is nog niet rond. Er loopt trouwens ook een heel belangrijk doorgaand fietspad langs de ring. Wellicht moet het op een aantal plaatsen worden verschoven of verhuisd. Het geheel moet nog worden bekeken, vandaar mijn voorbehoud, maar het project is zeker de moeite waard.

We hebben het over een toekomstvisie die moet uitmonden in plannen. Bepaalde diensten staan al vrij ver. Het is belangrijk dat de mensen zo vroeg mogelijk worden betrokken bij de uitwerking van die plannen. We moeten een discussie zoals die over de Leien vermijden. De mensen moeten niet alleen worden geïnformeerd door middel van mooie plaatjes in de kranten, maar moeten ook inspraak krijgen. Het gaat daarbij niet alleen over de mensen die in de buurt van de Singel wonen, maar over alle Antwerpenaren. Wat is de precieze stand van zaken van de uitwerking van dit cruciale punt van het Masterplan ? Wat is de mogelijke impact van de lopende plan-MER-procedure over het hele Masterplan ? Wat is de interactie met de studies en planning die lopende zijn voor het mobiliteitsplan Antwerpen en de verschillende deelmobiliteitsplannen ?

Malcorps

De hele Antwerpse bevolking werd geraadpleegd over de deelmobiliteitsplannen. Overal is veel volk komen opdagen en de mensen lieten met veel enthousiasme hun mening weten. Toen werd echter wel nog uitgegaan van de ondertunneling van de Singel. Nu die ondertunneling niet doorgaat, is het verhaal helemaal veranderd. De impact van de wijziging op al die deelmobiliteitsplannen is groot. Het was voor ons nogal een verrassing toen de leidinggevend ambtenaar meedeelde dat de ondertunneling al lang passé was. Wordt er rekening gehouden met de nood aan een groene inbedding van de ring? Ik wijs erop dat in een vorig ruimtelijk structuurplan voor Antwerpen zelfs sprake was van een ringbos. We mogen het groene concept niet loslaten.

Er rijzen ook nieuwe vragen over de afstemming op elkaar van de renovatiewerken aan de ring, gepland de komende twee jaren, en van de werken voor een fundamentele herinrichting van de Singel en de ring, gepland in de periode die er onmiddellijk op volgt. Het Minder-Hinderplan, dat principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse regering, heeft als doel de periode van de renovatiewerken op de ring te overbruggen. Rekening houdend met de opties in het Masterplan, zal de periode van werken aan de ring en de Singel veel langer duren – toch als we ervan uitgaan dat het hele Masterplan op een zo kort mogelijke termijn wordt uitgevoerd. Zowel de aanleg van een stedelijke ringweg naast de bestaande kleine ring als de vroegere optie van het ondertunnelen van de kruispunten op de Singel, zullen allicht ook voor de nodige verkeersoverlast zorgen.

Mijnheer de minister, hebt u al een tijdspad voor ogen? Zullen de renovatiewerken aansluiten op de fundamentele herinrichtingswerken of valt er een belangrijke rustperiode tussen? Halen we dan nog de deadline voor het Masterplan? Het niet op tijd realiseren van het Masterplan zou ons immers miljarden franken kosten. Wordt de deadline voor het afronden van het hele Masterplan trouwens ooit vastgelegd? Zo ja, werd deze timing inmiddels bijgestuurd? Hebben we het over 2010, 2016 of 2020? De Antwerpse burgers hebben toch het recht om dit te weten.

Niemand zal ontkennen dat een renovatie van de ring nodig is, aangezien er geen structureel onderhoud plaatsvond sinds 1977. Vooral de rioleringen en de drainage zouden problemen opleveren. De veiligheidsinfrastructuur zou verouderd zijn, maar toch blijft het de vraag of structureel onderhoud en

herinrichting niet beter konden worden gecoördineerd. Via gewone onderhoudswerken, beperkter in plaats en in tijd, kon misschien een langere periode worden overbrugd tot de meer fundamentele ingrepen, zoals het sluiten en herinrichten van de ring, achter de rug waren.

Bovendien dragen we in Antwerpen ook nog een soort Roosevelt-complex met ons mee, want de ijzeren noodbrug aan het Rooseveltplein, die nu al decennia het stadscentrum ontsiert, is weinig populair. De komst van zes noodbruggen op de Singel wordt door velen op gemengde gevoelens onthaald. Kunt u garanderen dat de noodbruggen maximaal twee jaar op de Singel zullen staan? Is het nodig dat die tijdelijke bruggen allemaal tegelijk worden geplaatst? Wat betekent de plaatsing van de noodbruggen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid op en rond de Singel tijdens die overgangperiode? Zal de Singel tijdens die periode van werken tot stadsautosnelweg worden gepromoveerd? Dat zou compleet tegenstrijdig zijn aan het streefbeeld voor de periode na de werken, want eerst zou van de Singel een stadsautosnelweg worden gemaakt met snel doorgaand verkeer, waarna de Singel zou worden omgevormd tot een groene boulevard met veel minder verkeer.

In het Minder-Hinderplan is voorzien in de coördinatie van de onderhoudswerken aan de ring en de andere wegenwerken die bijvoorbeeld door de lokale overheden of door derden worden ondernomen. De minister stelde een centralisatie van gegevens voor en een sperperiode waarin werken van lokale overheden kunnen worden tegengehouden. Dit kan bijvoorbeeld via het weigeren van signalisatievergunningen. Mij werd verzekerd dat dit zeker niet kan slaan op belangrijke werken die reeds lopende zijn in het licht van het Masterplan, zoals de herinrichting van de Sint-Bernardsesteenweg te Hoboken of de Antwerpsestraat te Mortsel. Kunt u dit bevestigen? Het is trouwens evenmin duidelijk hoe het zit met de werken op de Bredabaan.

In Mortsel wordt ook gediscussieerd over het dossier van de heraanleg van de N1. Het gaat over de eerste fase van het doortrekken van de tram tot vlakbij Boechout en Capenberg. Ik zal het probleem donderdag aanklaarten bij minister Van Mechelen. Er zou een procedurefout gemaakt zijn, misschien wel door uw diensten. Volgens minister Van Mechelen zou het dossier na het openbaar onderzoek lichtjes aangepast zijn. Klopt dat? Is er een probleem? Het is een van de eerste werken die werden gepland in het licht van het Masterplan.

Malcorps

Ik hoop dat de timing wordt gerespecteerd en dat de werken heel snel kunnen beginnen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind de teneur van de interpellaties nogal eigenaardig. Niet alleen de Antwerpenaren, maar alle leden van dit parlement, zijn zich de voorbije jaren bewust geworden van de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen. Iedereen ziet het belang in om er op een zo verstandig mogelijke manier iets aan te doen. We hebben flink nagedacht over de zaak, met het Masterplan als resultaat. Het plan wordt gedragen door een staten-generaal die door de gouverneur werd georganiseerd. Vanuit alle geledingen van de samenleving in de regio werd te kennen gegeven dat men zich kan scharen achter dit Masterplan. Ik weet wel dat er in de staten-generaal nog meningsverschillen bestaan over heel concrete uitvoeringsmodaliteiten en welbepaalde tracés, maar over het concept van het Masterplan is iedereen het grotendeels eens. Het draagvlak is groot.

Ik wil vooral vermijden de indruk te wekken dat we het project telkens weer willen overdoen. Ondertussen tikt de tijd immers weg. We kennen de mobiliteitsvoorspellingen. Afgezien van het nodige onderhoud aan wegen, komen we met de huidige voorzieningen in 2010 voor een verkeersinfarct te staan. We moeten onze verantwoordelijkheid opnemen door de oefening niet telkens opnieuw te willen maken.

Terecht worden de herstellingswerken aan de ring kritisch bekeken. Met het oog op het nakende mobiliteitsinfarct mag er op de ring niet veel gebeuren of er ontstaat een monsterfile. Als daar werken aan moeten gebeuren, vreest iedereen dan ook het ergste.

We moeten proberen een objectieve kijk te behouden op de technische staat van de infrastructuur. Eerst werd een studie uitgevoerd in opdracht van het ministerie zelf, die volgens sommigen te dramatisch was. Vervolgens heeft onder meer de Kamer van Koophandel in eigen buidel getast om een kritische studie te laten uitvoeren, waarbij ze tot dezelfde conclusies kwam inzake dringend onderhoud. Nochtans koesterde ze de stille hoop om via die studie te kunnen aantonen dat spreiding in de tijd mogelijk was. Het zou mijns inziens niet getui-

gen van verantwoord bestuur indien we die dringendheid in twijfel zouden trekken.

Ik wil het ook nog even hebben over het aanvatten van die herstellingswerken. Zo is er het concept om herstellingswerken uit te voeren op plaatsen waar zich problemen voordoen, bijvoorbeeld bij verzakkingen in de weg. Op welke andere plaats zou men zoiets durven voorstellen ? Als herstellingen bij stukjes en beetjes herstellingen worden uitgevoerd, ontstaan ook bij stukjes en beetjes bottlenecks, die even kwalijke gevolgen hebben voor de doorstroming als wanneer de onderhoudswerken op korte termijn worden uitgevoerd. Bovendien is dit concept onverantwoord in een tijd waarin men de mond vol heeft van verkeersveiligheid. Als op zo'n moment een vrachtwagen in een verzakking sukelt en daarbij andere wagens ramt, heeft dat niets te maken met vermoeidheid of onoplettendheid van de chauffeur, maar met de nalatigheid van een openbaar bestuur.

De herstellingswerken zijn strikt noodzakelijk en moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Daarover bestaat geen enkele twijfel. Een spreiding van de werken zal de pijn niet mildereren, maar nodeloos rekken.

Over de rol van de Singel daarin zijn een aantal misverstanden gerezen. Er zullen inderdaad noodbruggen komen. Het stadsbestuur zal daarover geen enkel misverstand laten bestaan bij het verlenen van de bouwvergunning. De vergunning zal worden toegekend onder strikt beperkende voorwaarden. Dat betekent onder meer dat het wel degelijk om noodbruggen zal gaan en dat ze ook moeten worden afgebroken van zodra ze geen functie als noodbrug meer hebben.

Destijds waren er heel wat concepten over de Singel. Iedereen uit de regio maakte zich zorgen over het feit dat er naast het tracé van de ring, dat toch al vrij breed is, een tweede soort autosnelweg zou komen, die de barrière tussen de kernstad en de districten daarrond nog zou vergroten.

Het nieuwe concept wordt positief onthaald omdat het, anders dan het voorstel van de heer Penris, ook ruimte biedt voor openbaar vervoer op een hedendaagse manier. Zo zou er plaats zijn voor een tramlijn, wat veeleer een binding betekent tussen kernstad en districten dan een kloof. We zijn dan ook tevreden met het nieuw uitgewerkte concept.

Iemand die voorstelt om werken aan wegen zoals de Sint-Bernardsesteenweg uit te stellen omwille van de werken aan de ring, mag dat ter plaatse

Voorhamme

eens aan de mensen gaan vertellen. Niemand klaagt over de werken die daar worden aangevat, integendeel. Iedereen daar is enthousiast over het feit dat ze eindelijk worden uitgevoerd. Die werken hebben immers niet alleen een invloed op de mobiliteit, maar ook op het openbaar domein en de kwaliteit van hele buurten. Ook dat mag niet uit het oog worden verloren. Omwille van allerlei mobiliteitsoverwegingen die vaak heel eenzijdig worden opgevat, kan het niet dat de overheid hele buurten gedurende nog een aantal decennia laat verloederen.

Ik ben tevreden dat deze interpellaties vandaag aan bod komen. Het is immers de hoogste tijd dat er opnieuw een duidelijke kijk komt op de timing en de volgorde van alle werken. Ook het Masterplan had een bepaalde timing. Nu alles echter veel concreter vorm begint te krijgen, is het nodig opnieuw een duidelijk beeld te schetsen zodat er geen misverstanden zouden ontstaan. Een van de kritische succesfactoren in de hele operatie zal trouwens de manier zijn waarop we erin slagen hierover een heldere communicatie te voeren.

Toen werd bericht over een nieuwe profilering van de Singel, bleken een aantal kranten daarover verkeerde informatie te hebben uitgebracht, waardoor nodeloos misverstanden werden gecreëerd. Dat kan worden voorkomen door de communicatie nog beter te beheren. Het lijkt me absoluut noodzakelijk dat de lokale besturen nog meer worden betrokken bij de communicatie dan tot nu toe het geval was. Zij zijn immers de eersten die daarmee worden geconfronteerd. Het is van het grootste belang dat zij op een eenduidige manier kunnen communiceren met de bevolking. Het is dus niet alleen belangrijk dat Vlaanderen en de lokale besturen overeenkomen over het concept, het is ook belangrijk dat ze voortdurend samen worden betrokken bij de communicatie daarover.

De voorzitter : Op vraag van minister Bossuyt kijken we nu eerst naar een beeldfragment.

De uitgesproken tekst wordt als bijlage van dit verslag opgenomen.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het is onmogelijk twee dingen tegelijk te doen, en dat is precies de ziekte van dit dossier. Vanuit allerlei hoeken worden er vragen gesteld, vaak zelfs heel hypothetische. Als we dan proberen

daar een antwoord op te geven, dan wordt er meewarig over gedaan. Dat is geen volwassen houding.

Ik zal antwoorden in de mate van het mogelijke, want bij de vragen en opmerkingen van daarnet zitten er ook heel wat technische. Ik hoop dat u weet dat ik daar zelf geen antwoord op kan geven. Ik word echter omringd door mensen die sinds maanden en jaren bezig zijn met dit project, en zij kunnen er meer uitleg over geven.

Vooraf wil ik echter iets rechtzetten. De toon van deze interpellaties is namelijk wat badinerend : 'Waar zijn ze mee bezig ?' Collega's, u laat uitschijnen dat de voorgestelde minder-hindermaatregelen een amalgaam zijn van losse maatregeltjes die zomaar uit de lucht zijn gevallen. Die maatregelen werden echter, net als het geheel van de werken, voorafgegaan door heel wat studie en werk van onze beste mensen, ook in de administratie.

Eenzijds zijn de voorgestelde maatregelen een zorgvuldig gekozen bundeling van maatregelen die gebaseerd zijn op de diverse verkeersmodellen waarover mijn administratie beschikt, anderzijds worden de geplande onderhoudswerken van de ring in die maatregelen als een katalysator gebruikt voor een mentaliteitswijziging die ook na de uitvoering van de werken moet zorgen voor een modale verschuiving van de weg naar alternatieve vervoersmodi. Ik kan aannemen dat niet iedereen het daarmee eens is, maar dat is het voorwerp van het politiek debat. Op deze wijze zullen de onderhoudswerken ook op langere termijn de aanzet zijn tot minder files, tot meer verkeersleefbaarheid en tot een grotere verkeersveiligheid in de Antwerpse regio.

Op het drukste segment van de ring zullen steeds tweemaal drie rijstroken beschikbaar zijn, en niet tweemaal twee zoals werd geponeerd in de vraagstelling. Ik betreur daarom ook de negatieve houding van de oppositie in dit dossier, temeer omdat ze hier in belangrijke mate vertegenwoordigd is door Antwerpse volksvertegenwoordigers die toch wat meer oog zouden mogen hebben voor de economische belangen van hun regio. *(Opmerkingen)*

Ik vraag me immers af welke interpellaties de oppositie zou houden indien de economische bereikbaarheid van de regio in het gedrang zou komen door een gebrek aan onderhoud, met onvoorziene herstellingswerken en verkeerschaos tot gevolg.

Een verder uitstel van de onderhoudswerken zou onverantwoord zijn. De levensduur van een klas-

Bossuyt

sieke wegopbouw, met een normale belasting voor autosnelwegen, wordt geschat op 30 jaar voor asfaltverhardingen en op 40 jaar voor betonverhardingen. De ring R1 in Antwerpen, die veel meer dan vele andere autosnelwegen te lijden heeft onder permanente en zware belasting, werd gebouwd tussen 1964 en 1969. Er is sindsdien slechts eenmaal een – naar omvang beperkt maar naar oppervlakte algemeen – onderhoud geweest in de periode 1976-1977. Toen werd de bovenste laag van ongeveer 10 centimeter asfalt vervangen. Na 34 jaar heeft de huidige wegopbouw zijn geschatte levensduur dus meer dan ruimschoots bereikt. Niet meer dan twee weken geleden, dus nog nadat deze interpellatie in het Vlaams Parlement werd ingediend, moest een rijstrook van de ring richting Nederland worden afgesloten door een plotse verzakking van het wegdek ter hoogte van de kruising met de Grote Steenweg N1, met als resultaat aanzienlijke verkeershinder voor het verkeer komende van Gent.

Het is dan ook onverantwoord dat sommigen nog steeds de noodzaak van deze grondige onderhoudswerken in vraag durven stellen. Elk van die meestal onverwachte problemen heeft een enorme economische impact op het maatschappelijk leven in de agglomeratie. Een verzakt riooldeksel gaf onlangs aanleiding tot een file met een maatschappelijke kost van ongeveer 1 miljoen euro. De berekening van dat bedrag kan worden betwist, maar ze gebeurt wel op basis van wiskundige modellen. Zulke deksels liggen er met tientallen in het wegdek van de ring. Bovendien komen zulke incidenten de jongste tijd steeds meer voor.

Een goede en veilige exploitatie van de ring is dan ook niet meer gewaarborgd tenzij er zonder verder uitstel grondige renovatiewerken worden uitgevoerd. Een verder uitstel van de renovatie van de R1 met ongeveer 10 jaar, zoals sommigen durven voorstellen, tot alle grote wegenwerken in Antwerpen zijn uitgevoerd, is dan ook ondenkbaar.

Het uitvoeren van enkel wat oplapwerken is voor mij geen optie, want ook die vergen tijd en veroorzaken enorme verkeershinder. Het is bovendien niet mogelijk om die werken zo uit te kienen dat er inderdaad geen onvoorzienbare gebreken en risico's meer overblijven. Bij zo'n aanpak is het ten slotte onmogelijk een geschikt minder-hinderprogramma op punt te zetten.

Als zou worden gekozen voor oplapwerk in de periode tot de openstelling van de Oosterweeltunnel,

zouden de nieuwe zogenaamd tijdelijke bruggen op de Singel in elk geval tot circa 2010 moeten blijven staan. Ik meen nochtans begrepen te hebben dat dit juist niet is waar Antwerpen om vraagt. Zo'n oplossing is bovendien niet duurzaam en is dus een verspilling van belastingsgeld. Het plan om de onderhoudswerken voor de ring uit te voeren, wordt dan ook zonder uitstel voortgezet.

Voor de fasering van de onderhoudswerken werden verschillende varianten bestudeerd, en op basis daarvan werd beslist tot de huidige aanpak. Een commissie van verkeersexperts heeft na maandenlang onderzoek uitgemaakt dat de nu voorgestelde methode veruit het minste verkeershinder veroorzaakt, vooral omdat er een kortstondige en stabiele verkeerssituatie wordt gecreëerd die toelaat alles te realiseren.

Het alternatief dat u naar voren schuift, vergt aanzienlijk meer aanpassingen aan de signalisatie om van de ene fase naar de andere over te gaan. Tijdens die omschakelingen gebeurt er concreet op de werf niets. Er zou in die veronderstelling veel langer worden gewerkt dan tweemaal vijf maanden. Overigens wordt ook over die periode bewust verkeerde informatie verspreid. Ook voor de weggebruiker die tijd nodig heeft om zich aan te passen aan nieuwe verkeerssituaties, is het beter het aantal wijzigingen tot een minimum te beperken.

De vertraging bij de aanstelling van het studiebureau voor het Minder-Hinderplan werd opgelopen bij de behandeling van het dossier door de Inspectie van Financiën. De Inspectie van Financiën heeft het dossier erg grondig geanalyseerd omwille van het belang en de impact van de onderhoudswerken, en wellicht ook omwille van de procedures die voor de Raad van State werden opgestart in het licht van de toewijzing van de eigenlijke onderhoudswerken. Deze vertraging werd dan ook intern opgevangen. Een team van experts van mijn administratie, De Lijn en de lokale en federale politie heeft intussen verder gewerkt, vanaf begin 2002 tot juli 2003, om de grote lijnen van de verkeersscenario's uit te werken op basis van de verkeersmodellen die in het bezit zijn van mijn administratie.

Het nu aangeduide minder-hinderstudiebureau is intussen op de rijdende trein gesprongen en staat nu in voor de afronding en verfijning van wat reeds in grote lijnen werd uitgewerkt. De bevindingen van dit studiebureau tot op heden bevestigen trouwens dat wat reeds op papier stond, de beste waarborgen op succes inhoudt.

Bossuyt

Het Vlaams Gewest kan middelen ter beschikking stellen van de bedrijven die ondersteuning wensen bij de opmaak van hun bedrijfsvervoerplan. Het volstaat om hiervoor een aanvraag in te dienen bij de mobiliteitscel van het departement.

Het gaat hier niet om nieuwigheden. Ik heb onlangs nog een prijs van mobiliteit mogen uitreiken aan diverse ondernemingen met interessante projecten. Die projecten zullen onder de bedrijven worden verspreid.

De mobiliteitscel kijkt enkel na of het lastenboek voor de studie voldoende garanties inhoudt voor een kwaliteitsvol bedrijfsvervoerplan. De bereikbaarheidsmanager kan een belangrijke rol spelen om de bedrijven op dit vlak op het juiste spoor te zetten. Vormen van collectief bedrijfsvervoer zijn absoluut gewenst voor de grote bedrijven. Heel wat bedrijven spelen daar nu reeds op in en overleggen ook met De Lijn en de NMBS.

De procedure die door twee kandidaat-inschrijvers in kort geding werd ingesteld bij de Raad van State werd afgewezen, zodat er voor het Vlaams Gewest geen bezwaar meer was om de onderhoudswerken toe te wijzen. Een uitgebreide expertenjury heeft de ingediende offertes gescreend en heeft op basis van vooraf afgesproken criteria de punten toegekend. Er is derhalve zeker volledige objectiviteit gewaarborgd.

Nu loopt er nog een procedure ten gronde van een van die inschrijvers. De andere inschrijver die niet werd geselecteerd, heeft afgehaakt, wat laat vermoeden dat het Vlaams Gewest veel kans heeft om ook in de procedure ten gronde gelijk te halen. De procedure ten gronde kan veel jaren aanslepen, zodat de onderhoudswerken tegen dan waarschijnlijk lang beëindigd zijn. In het slechtste geval moet het Vlaams Gewest schadevergoeding betalen, wat ik echter niet verwacht.

De gedetailleerde plannen die de gekozen aannemer indiende bij aanbesteding en nadien, wijzen erop dat de zeer korte termijn voor de Kennedytunnel haalbaar is. Het is trouwens evident dat inschrijvers de termijn voor de Kennedytunnel maximaal proberen te beperken door het enorme economisch belang van die tunnel. Het intrigeert mij trouwens dat u deze vragen nu stelt. Het bestuur heeft dit bij de keuze van de gunningscriteria ook duidelijk vermeld in het bestek. In de aanbesteding van de werken zijn er bovendien voldoende stimuli

ingebouwd om de aannemer aan te sporen om de werken zo snel mogelijk te laten uitvoeren.

Over de stand van zaken van de aanbestedingsprocedure voor de tijdelijke bruggen, kan ik u meedelen dat het bestek voor de tijdelijke bruggen op de Singel klaar is. De bouwvergunningaanvraag loopt nu, en het openbaar onderzoek van 1 maand wordt uitgevoerd tijdens de maand oktober 2003. Tenzij er problemen rijzen met de bouwvergunning, zullen de bruggen worden geplaatst in het voorjaar van 2004 zodat ze ter beschikking zijn voor de start van de onderhoudswerken. Zonder bruggen zullen de onderhoudswerken niet worden uitgevoerd. Minister Van Mechelen ziet persoonlijk toe op het vergunningsproces om onverwachte problemen op dit vlak te voorkomen.

Zoals eerder medegedeeld, zullen de tijdelijke bruggen ter hoogte van de volgende locaties worden opgesteld : kruispunt Singel met Jan Van Rijswijklaan, kruispunt Singel met Grote Steenweg, kruispunt Singel met Posthoflei, kruispunt Singel met Borsbeekbrug en kruispunt Singel met Plantin en Moretuslei. Voor de andere kruispunten op de Singel zoekt het minder-hinderstudiebureau uit welke maatregelen de doorstroming daar kunnen verzekeren. Dit bureau garandeert ons dat deze maatregelen het gewenste resultaat zullen opleveren. Door het sluiten van de huidige lokale op- en afritten van de ring tijdens de periode van de onderhoudswerken, wijzigt het verkeerspatroon immers zeer grondig en dit laat toe op de Singel doorstroming te verzekeren. Het plaatsen van bruggen met twee maal twee rijstroken is niet overal mogelijk omwille van plaatsgebrek. Belangrijke afslaanbewegingen vanuit de Singel of naar de Singel moeten immers ook voldoende ruimte krijgen, zo niet wordt de stad onbereikbaar.

De kostprijs van de tijdelijke bruggen is geraamd op 15 miljoen euro. De operatie bestaat niet alleen uit de plaatsing van de bruggen, maar ook uit het maken van voorlopige funderingen, het volledig herinrichten van de kruispunten en de aanleg van een tijdelijke verbinding tussen de ring en de Singel ter hoogte van de leien, alsook diverse andere maatregelen.

Tijdens de vakantiemaanden juli en augustus heeft De Lijn steeds een reserve aan bussen en trams. Daarom moet De Lijn slechts vanaf september 2004 over nieuwe bussen en trams beschikken. Alles laat voorspellen dat de nodige nieuwe bussen en trams er tijdig zullen zijn, hetzij door nieuwe aanbestedingen, hetzij door herschikkingen binnen lopende aanbestedingen. De vereiste middelen zijn

Bossuyt

reeds gepland of worden binnenkort nog gepland. De bijkomende exploitatiekosten die inmiddels goedgekeurd werden, hebben betrekking op de inzet van de nieuwe gelede bussen en de invoering van een frequentieverhoging voor tram en bus. In dit verband wens ik ook te benadrukken dat er niet beslist werd om het openbaar vervoer gratis te maken tijdens de onderhoudswerken. Wat hierover in sommige kranten aangekondigd stond, berust niet op beslissingen van de bevoegde instanties.

Op dit ogenblik worden inderdaad ook voorstellen verder uitgewerkt om op bepaalde toekomstige autosnelwegen in Antwerpen, over secties van een tiental kilometer 'vrije busbanen' te maken voor een versterkte dienst van snelbussen, zonder de capaciteit voor auto's te verminderen. De veiligheidsstrook zou daarbij worden ingeschakeld. Er zullen dan vluchthavens worden aangelegd als standplaats voor voertuigen met pech. Het gaat over de A12-noord, de E19-noord en de E34/E313. Op andere autosnelwegen lijkt de nood minder groot of zijn er minder mogelijkheden.

Over het gebruik van de Liefkenshoektunnel en zijn tolheffing tijdens de werken aan de ring heeft de Vlaamse regering nog geen definitieve beslissingen genomen. Dit kan later nog gebeuren, waarbij rekening zal worden gehouden met de budgettaire marges van het Vlaams Gewest. Wel staat vast dat tijdens de maanden juli 2004 en juli 2005 geen vrachtwagens door de Kennedytunnel kunnen rijden omwille van de versmalde rijstroken. Een verkeersomleiding langs de Liefkenshoektunnel is dan ook aangewezen voor het vrachtverkeer.

Op langere afstand, vanaf plaatsen diep in Nederland, Duitsland en Frankrijk, zullen andere omleidingen worden aangeduid. Op kortere afstand, buiten de file-uren, zijn er mogelijkheden via Temse. De huidige regeling van een gratis Liefkenshoektunnel bij calamiteiten – waarbij de tol door het Vlaams Gewest aan de Liefkenshoektunnel wordt betaald – zoals op dit ogenblik van kracht, blijft verder gelden, ook tijdens de werken aan de ring. De werken op zich worden niet als een calamiteit beschouwd, wel de verkeershinder bij ongevallen die bijvoorbeeld alle verkeer onmogelijk maken.

Er werd hier verwezen naar de Nederlandse aanpak en procedures, die voorbeeldig worden genoemd. Het is misschien een rare vraag, maar moet ik nu verwachten dat bepaalde kringen in Antwerpen dit ook zullen doen bij andere voor Antwerpen belangrijke infrastructuurgrepen? Ik vraag het

me af. Dit zou de bedenking zijn van elk ernstig politicus die wordt geconfronteerd met werken van enig belang en enige omvang in de grootste stad van Vlaanderen.

Dan ga ik in op de vragen van de heer Penris, en geef ik kort aan waarom daarnet dit mooie filmpje werd vertoond. Het filmpje geeft de visie weer die men momenteel aan het uitwerken is, maar tegelijk biedt het een antwoord op vele vragen van de gewone Antwerpenaren. Die vragen zich af wat de positie is ten aanzien van de ring en de op- en afritten. Ze vragen zich af wat zij daar nog aan zullen hebben. Ze vragen zich af of er nu al dan niet voorzien is in ondertunneling. Dit filmpje schetst een ernstig antwoord. Men moet in dit dossier toch een aantal elementen uit het politieke debat halen. Zo zijn er een aantal elementen die te maken hebben met de veiligheid en technisch van aard zijn. Ik vind het een beetje lelijk dat men die voortdurend vermengt met het politieke debat. Ik vind dat niet echt eerlijk. Men kan van alles een mengelmoes maken, maar er is een zekere ernst vereist. Zo is de keuze van het al dan niet ondertunnelen geen keuze die frivol wordt genomen. Ze heeft te maken met de beschouwingen van heel wat bekwaame mensen terzake – onder meer met betrekking tot de lengte die de tunnels zouden moeten hebben – en met de moeilijkheden en veiligheidsaspecten die daaraan verbonden zijn. Nu was het duidelijk tijd om de visie van de Vlaamse regering over deze problematiek aan de gewone inwoners van de stad – maar ook aan vele beleidsmensen in de stad – duidelijk te maken. Het is belangrijk dat deze visie nu bekend is.

De heer Penris stelde een aantal vragen over de groene Singel. De nieuwe plannen terzake zijn het resultaat van het studiewerk dat de laatste maanden door het studie bureau SAM werd uitgevoerd, ook op vraag van mijn administratie, naar aanleiding van de vele opmerkingen die we terzake hadden gekregen. In plaats van de huidige Singel verder uit te bouwen tot een stadsring, met lange en dure tunnels en een groot ruimtebeslag, wordt er nu voor gekozen om de beschikbare ruimte naast de ring R1 te benutten om daar een nieuwe stadsring te lokaliseren. De huidige op- en afritten van de ring zouden dan ook vertrekken van en uitkomen op die verdiept aangelegde nieuwe stadsring. Op de huidige Singel is het dan mogelijk een nieuwe openbaarvervoerslijn te maken, waarbij de verkeersfunctie van de huidige Singel wordt afgebouwd ten voordele van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker. Een en ander wordt verduidelijkt door de beelden die hier vandaag te zien waren.

Bossuyt

Het idee om ter hoogte van de huidige Singel tunnels te kunnen bouwen nog vooraleer de ring zou worden aangepakt, is nooit een haalbare kaart geweest en is ook nooit door mijn administratie als dusdanig naar voren geschoven. Het voorbereiden de administratieve proces voor het bouwen van die tunnels vergt immers meerdere jaren. Dat moet men ook durven te zeggen. Dan denk ik aan de opmaak van een ruimtelijk uitrustingsplan, de opmaak van een MER enzovoort. Anderzijds is, zoals ik al stelde, het niet verantwoord om de onderhoudswerken van de R1 nog langer uit te stellen. Bovendien is tijdens de voorbereidende studie gebleken dat die tunnels ook zeer duur zouden worden, omdat ze over een zeer lange afstand moeten lopen, gezien de dichte nabijheid van vele kruispunten.

Om deze redenen zal de volgende planning worden gevolgd die de beste waarborgen biedt voor een succesvolle oplossing van de Antwerpse mobiliteitsproblematiek. Ten eerste komen er onderhoudswerken aan de ring in de loop van 2004 en 2005, met maximale inspanningen inzake minderhindermaatregelen, zoals beslist door de Vlaamse regering. Deze werken passen naadloos in de latere uitbouw van een stadsring naast de huidige ring. Ten tweede wordt zo snel mogelijk gestart met de Oosterweelverbinding, daar die belangrijk is voor de financiering van alle andere Masterplanprojecten. Die start zal volgens de huidige stand van zaken aansluiten op het einde van de werken aan de ring. Vanaf 2007 en 2008 wordt gestart met de uitbouw van de groene Singel en de aanleg van een stadsring in de zate van de R1.

Tot slot wil ik nog stellen dat de gelijktijdige uitvoering van een aantal werken zeker mogelijk is, wanneer men voldoende aandacht schenkt aan de fasering van de werken en aan adequate uitvoeringswijzen. De huidige werken op de Leien zijn bijvoorbeeld perfect combineerbaar met de werken op de ring, daar we tijdens de onderhoudswerken van de ring de Singel R11 opwaarderen als alternatieve route voor het bestemmingsverkeer en tegelijkertijd ook mikken op een verminderd auto-gebruik en een hoger gebruik van het openbaar vervoer. De werken op de Leien ontmoedigen bovendien eventueel sluipverkeer dat de werken op de ring zou trachten te vermijden via een sluiproute doorheen het stadscentrum, wat zeker niet wenselijk is voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het stadscentrum. Vanuit deze optiek biedt de gelijktijdige uitvoering van deze werken zelfs een meerwaarde.

Mocht uit mijn antwoord iets anders blijken, dan wil ik dit rechtzetten : ik besef heel goed dat we hier voor zeer belangrijke werken staan. Ik besef evenzeer dat men ook hier beslissingen moet durven te nemen. Ik hoop dat ik iedereen hier ten minste toch al heb overtuigd van de technische noodzaak met de werken te beginnen, al was het maar vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. We beseffen dat dit niet gemakkelijk is, en dat we ook niet alle zeer specifieke antwoorden kunnen geven. Hoe het verkeer zal verlopen, kunnen wij ook maar in bepaalde mate proberen in te schatten, aan de hand van de technieken die nu voorhanden zijn. Zo zijn er de computermodellen waarmee men werkt. Ook wordt de situatie voortdurend geëvalueerd.

Heel wat mensen, en niet de minsten, zijn betrokken bij de voorbereiding, maar ook bij het uitwerken van al die werken : vandaar ook de coördinatiestructuur die we hebben ontworpen. Zo is er de Bestuurscommissie Antwerpen Mobiel, die samen met het stadsbestuur voor een groot deel zal moeten helpen bij het begeleiden van de werken. Deze commissie zal moeten zorgen voor de nodige financiering voor een reeks van werken in de toekomst. Indien noodzakelijk zal deze commissie in staat moeten zijn om onderweg snel de mogelijke maatregelen en beslissingen te nemen.

Ik ben niet naïef. Ik besef heel goed dat dergelijke werken niet kunnen verlopen zonder enige hinder. Maar ik trek toch ook lering uit een aantal werken die op dit ogenblik bezig zijn en deels vergelijkbaar zijn met de werken die voor ons opdoemen. Wat ik vooral vraag, is dat we bij die werken vanaf nu zeer duidelijk en in de juiste context zouden zeggen waarover het gaat. Zo waren er immers mensen – ook hier – die zeiden dat die werken 6 of 7 maanden zouden duren. Er is sprake van twee periodes van werken. De eerste periode duurt 5 maanden. De tweede periode duurt 6 maanden.

Eind februari, begin maart hopen we te kunnen beginnen met de voorbereiding van de werken. Dan gaat het onder meer over het plaatsen van de bruggen en dergelijke meer. We hebben immers een hele procedure waarbij de nodige informatie over wat er te gebeuren staat, wordt verstrekt aan de mensen. Als ik de werken bekijk die momenteel plaatsvinden tussen Ternat en Brussel – ook een zeer belangrijk verkeerspunt –, dan denk ik dat er een kans is dat we die periode redelijk goed zullen doormaken, ook in de wetenschap van het feit dat we voor Antwerpen een uitgebreid programma van minder-hindermaatregelen hebben. Voor die werken in het Brusselse is dat nu niet het geval.

Bossuyt

Ik denk dat de combinatie van de werken mede zal maken dat we het verkeer tijdens de werken zullen kunnen verminderen. Ik steek niet weg – en dat is vatbaar voor discussie en politieke onenigheid – dat we ook gebruik maken van de situatie om bijvoorbeeld het openbaar vervoer en het gebruik ervan in de Antwerpse regio te versterken. We hopen dat, als we hierin slagen, de stad veel leefbaarder zal worden.

De heer Patrick Debaere zal nog even een technische uitleg geven in verband met de Kennedytunnel.

De heer Patrick Debaere, afdelingshoofd Wegen en Verkeer : Iedereen weet dat we nu al herstellingen doen op gewestwegen die veel minder belangrijk zijn. Daar duren de betonherstellingen zeker geen 28 dagen. Misschien was dat een aantal jaren geleden zo, maar nu werken we met snelverhardend beton, zodat op een zeer korte periode hier opnieuw over kan worden gereden.

We zijn nagegaan of de planning die de aannemer bij de aanbesteding heeft ingediend en nadien verijnd heeft, realistisch is. Het zou niet van veel ernst getuigen van onze kant, indien we losjes over zo'n belangrijke zaak heen zouden gaan. De vijf maanden waar de minister over spreekt, zijn belangrijk, maar de maand voor de Kennedytunnel is nog veel kritischer. We hebben er veel belang aan gehecht en er experts bijgeroepen om te vragen of dit mogelijk was. We hadden er zelf als maximum twee maanden op gezet. Dit werd door de aannemer gereduceerd tot één maand. Als u 28 dagen als verhardingstermijn neemt, komt men zelfs met twee maanden niet toe. Alle experts bevestigen dat één maand mogelijk is. We moeten ervoor zorgen dat we in optimale omstandigheden kunnen werken.

We hebben aan de aannemer gezegd dat hij verantwoordelijk is voor die termijn. Hij moet aantonen dat hij het kan. Het is een van de belangrijke zaken in deze aanneming dat de aannemer zelf garant staat voor de termijn die hij zelf heeft voorgesteld en die dan contractueel werd vastgelegd. We zijn er vrij zeker van dat dit mogelijk is.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Eerst wil ik nog even ingaan op het filmpje. Hier wordt een beetje een amalgaam van alles gemaakt. Het filmpje heeft niets te maken met de renovatie van de ring. Het is precies mijn grote kritiek dat men de renovatie en

het toekomstproject niet samenvoegt, maar dat men in 2004 en 2005 de renovatie zal doen en men in 2007 aan het toekomstproject begint. Het resultaat is dat men op het pas aangelegde wegdek opnieuw werken zal moeten uitvoeren, dat men de Singel opnieuw zal moeten gebruiken als stadssnelweg om het verkeer, dat wordt gehinderd door de werken, op te vangen. Men kan die tijdelijke bruggen dan tijdelijk ergens opstapelen zodat men ze dan opnieuw kan inzetten. Dit is misschien enigszins een karikatuur, maar het ziet er zo wel naar uit.

Het is een mooie droom ; laten we er dus maar onmiddellijk aan beginnen, maar ik vrees dat heel wat weggebruikers en gebruikers van het openbaar vervoer in de periode 2004-2005, terwijl ze aan het wachten zijn in de file of opeengestapeld zullen zijn in bus of trein, heel wat tijd zullen hebben om te dromen over wat er zou kunnen komen. Nu wordt dit niet gerealiseerd. Door dit alles breed te verkondigen, geeft men de indruk dat de werken dienen voor een betere mobiliteit, maar ze dienen daar niet voor. Het enig mobiliteitsbevorderend onderdeel van de renovatiewerken, waaraan men 200 miljoen euro zal uitgeven, is dat er een rijstrook bij komt op het stukje tussen Merksem en de E19 in het noorden, naast het feit dat versneld bussen en trams worden aangekocht die nadien nog bruikbaar zijn.

Ik wil nog iets uit het filmpje rechtzetten. Er wordt gezegd dat Vlaanderen investeert in de Antwerpse mobiliteit en dan toont men het toekomstig project. Voor alle duidelijkheid : het is nog helemaal niet zeker of Vlaanderen deze werken zal betalen. Volgens het opgestelde concept zal niet Vlaanderen deze werken betalen maar wel de gebruiker van de nog aan te leggen Oosterweeltunnel. Men zal deze werken betalen met de tolgelden en niet met geld van de Vlaamse schatkist. Men zegt nogal snel dat Antwerpen zoveel krijgt van het Vlaams Gewest. Sorry, maar het is de gebruiker van de tunnel die deze werken zal financieren.

Vervolgens wordt er altijd sterk de nadruk gelegd op het feit dat het onverantwoord zou zijn om de werken alsnog uit te stellen. Dit wordt als dogma naar voren geschoven. Ik ontken niet dat er inmiddels tijdelijke herstellingen noodzakelijk zullen zijn die af en toe wat problemen zullen opleveren, maar hier moet een afweging worden gemaakt. Men kan wachten tot men in de ideale situatie zit voor minder hinder en ondertussen aannemers permanent ter beschikking houden om onmiddellijk te kunnen optreden op het ogenblik dat er zich een probleem voordoet, zoals we dat doen bij verkeersongeval-

Caluwé

len. Op de ring bestaat het FAST-programma, waardoor men snel kan optreden op het ogenblik dat er zich een probleem voordoet. Dit zou net zo goed kunnen op het ogenblik dat er zich een probleem voordoet bij het wegennet.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, er is een verschil tussen het wegslepen van een wagen of het vaststellen van een risico op het inzinken van het wegdek. Als men vaststelt dat er een risico bestaat op een inzinking van het wegdek, dan begint iemands verantwoordelijkheid te lopen. Op dit ogenblik is men al maanden bezig met metingen onder de ring. De vaststellingen die men doet, nopen om met de grootste zorg en in een goede termijn de werken aan te vatten. Elk heeft daar zijn verantwoordelijkheid. Als er zich een ongeval zou voordoen, zal u me hier wel over aanspreken.

De heer Ludwig Caluwé : Natuurlijk moet men dit permanent in het oog houden, maar ik zag op de televisie dat men in studies tot de conclusie komt dat de riolering voor de drainage, op enkele plaatsen na, in veel betere staat is dan men dacht.

De heer Patrick Debaere : Ik heb dat ook gezien op de televisie. Ik heb nochtans gezegd dat men aan dergelijke mensen niet moet vragen wat het resultaat is, want ze hebben een heel beperkte rol in het hele toneelspel waar we mee bezig zijn. Op dit ogenblik zijn er al zes of zeven verzakkingen van rioleringen geweest, niet allemaal op de meest kritieke plaatsen weliswaar, alleen al tijdens het onderzoek. We hebben al twee verzakkingen gehad waar we onmiddellijk iets aan moesten doen, waarvan één enkele weken geleden. Het probleem is dat men, bij een verzakking van enkele centimeters, al onmiddellijk moet optreden. Toen we veertien dagen geleden zijn opgetreden, was er al een verzakking van tien centimeter, en dat is juist voor een fatale krak. We hadden heel veel geluk. Ik nodig u uit om langs de ring te rijden of te stappen en dat dan snel te zien om er snel op te kunnen inspelen : we zouden dagelijks patrouilles langs de ring moeten laten rijden om zeker te zijn dat er niets kan gebeuren.

We hebben bovendien de draagkracht van de funderingen van de ring gemeten. Dat kunnen we tegenwoordig meten zonder te moeten breken. Op sommige plaatsen is de draagkracht teruggebracht tot minder dan een tiende van wat hij zou moeten zijn. Dat betekent dat er op sommige plaatsen nu al volledige verzakkingen zijn. De weg zakt ge-

woon weg in de grond omdat er geen fundering meer is.

U kunt zeggen dat dit, gemiddeld gesproken, nog enkele jaren doenbaar is, maar we rijden niet op gemiddelde plaatsen, maar op alle plaatsen. Als het op de derde rijstrook gebeurt – die meestal in het midden ligt van de ring, en die in de slechtste staat is omdat daar de meeste vrachtwagens rijden –, dan zal men met 1 miljoen euro niet toekomen als men daar een herstelling moet uitvoeren. Eén rijstrook is nog gemakkelijk afsluitbaar, maar als men op een derde rijstrook moet werken, moet men de hele ring afsluiten.

Ik heb hier geen politieke discussie te voeren, dat is de opdracht van de minister. Als verantwoordelijk ambtenaar voor dat stuk van de ring voel ik me helemaal niet meer gemakkelijk in de huidige situatie. De werken zijn technisch gezien niet meer uitstelbaar.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb geen antwoord gekregen op een aantal bijkomende vragen. Het studie bureau van de minder-hindermaatregelen is een half jaar later aangesteld dan gepland. Blijkbaar is de administratie dan toch in staat om gedurende dat half jaar een hele reeks zaken uit te werken. De prijs is hetzelfde gebleven. Wat doet het studie bureau voor die meer dan 3 miljoen euro ?

Minister Gilbert Bossuyt : Is dat een verdachtmaking of een vraag ?

De heer Ludwig Caluwé : Dat is een vraag. We mogen toch vragen stellen ?

Minister Gilbert Bossuyt : De toon moet juist blijven.

De heer Patrick Debaere : In het contract zit het verder uitdokteren van alle verkeersscenario's vervat. Als we de Singel een volledig andere functie willen geven, dan moeten alle straten rondom die weg ook een heel andere functie krijgen. We moeten alle sluiptwegen ontdekken en sluiptverkeer ontmoedigen. We zullen bijvoorbeeld de rijrichting moeten veranderen. Het studie bureau moet alle parkings, alle park- en ridefaciliteiten en alle vrije busbanen ontwerpen.

Een ander punt in het contract is het aanstellen van de bereikbaarheidsmanagers. Er komt er één voor het VEV, het bedrijfsleven, de Kamer van Koophandel, één voor de gemeenten, één voor de scholen, horeca en middenstand. Het bureau moet ook de aanwervingen en betalingen doen van men-

Debaere

sen die analoge situaties zullen uitvoeren. Verder moet het bureau het groot model van verkeer dat werd opgezet door het team van interne experts, verder uitdokteren via verkeerssimulaties.

Een andere opdracht is het opzetten van allerlei communicatie-ideeën. De communicatie zelf wordt uitgewerkt door een apart bureau. Nog een andere taak is het oprichten van het minder-hindercontactpunt. We willen vanaf november een vaste ploeg hebben die kant-en-klare oplossingen kan geven. Het studie bureau doet dus veel meer dan een klein scenario maken van de verdere uitwerking. Daarom komen we ook aan een respectabele prijs. Die taken kunnen echter niet worden uitgevoerd door de administratie.

De heer Ludwig Caluwé : Is het niet eenvoudiger om voor deze periode gratis openbaar vervoer te organiseren en de Liefkenshoektunnel gratis te maken ?

Minister Gilbert Bossuyt : Het is de stad Antwerpen die dergelijke beslissingen moet nemen. U kent de reglementering ter zake. We nemen al heel veel maatregelen.

De heer Ludwig Caluwé : De stad kan dus een dergelijke beslissing nemen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Inderdaad.

De heer Ludwig Caluwé : Ik vind het een bizar antwoord, maar ik stuur het door naar de stad Antwerpen.

Zullen de Antwerpse straat en de Bredabaan in dezelfde periode worden opgebroken ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ik ken de exacte planning niet. Ik weet wel dat alle werken op elkaar worden afgestemd.

De heer Patrick Debaere : Niet alleen de grote werken, maar ook de kleine worden op elkaar afgestemd. We hebben één databank waar alle gegevens in zijn opgenomen. Het is nogal evident dat we onze eigen werken onderwerpen aan een ernstig onderzoek. Dat is niet gemakkelijk. Er zijn twee methodes : de fasering en het aanwenden van adequate bouwmethodes.

Ik verwijst naar de werken van twee jaar geleden op de Boudewijnsnelweg waar we de bruggen op een weekend hebben verrold. We kunnen ook prefab

trambanen en kruispunten maken. Dat maakt het mogelijk om werken samen uit te voeren die ogenschijnlijk niet samen kunnen gebeuren. We rekenen ook op een beperkte vermindering van het autoverkeer. Doordat er minder verkeer zal zijn in de stad, zullen de werken op de Leien gemakkelijker kunnen worden uitgevoerd. Het is fout te stellen dat bepaalde zaken sowieso niet tegelijk kunnen gebeuren.

De heer Ludwig Caluwé : Ik geloof graag dat dit goed is voorbereid. Op de Leien valt de verkeersoverlast ook mee. De ingreep in Mortsels veroorzaakt in het hele gebied ten zuiden van Antwerpen echter heel wat congestie en chaos. Hetzelfde gold voor de werken van enkele weken geleden in het noorden van Antwerpen : die waren niet goed voorbereid en leidden tot chaos. Ik vrees dan ook dat als alle werken tegelijk worden uitgevoerd, er toch verkeersellende zal zijn.

Ik had nog een vraag gesteld over het overleg met de NMBS en of er meer treinen zullen worden ingelegd in deze periode. Dan hebt u nog in een interview met een krant gezegd dat uitstel kan leiden tot een schadevergoeding van 500 miljoen euro. Dat is toch een fenomenaal hoog bedrag. Dat betekent dat de schadevergoeding dubbel zo hoog is als de totale kostprijs van de werken.

Minister Gilbert Bossuyt : De schadevergoeding bedraagt 10 percent van de kostprijs.

De heer Ludwig Caluwé : 10 percent van 100 miljoen euro is 10 miljoen euro.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik ben niet verantwoordelijk voor de krantenkoppen. Het komt al eens voor dat ik me vergis tussen franken en euro's. Het genoemde bedrag was in franken uitgedrukt.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik blijf volledig bij de kritiek die ik heb verwoord in mijn interpellatie.

Het uitgangspunt van mijn interpellatie was dat we weten en van oordeel zijn dat de herstelwerkzaamheden aan de ring nodig zijn. Laat daar geen vergissingen over bestaan. Ik ben geen bouwkundig ingenieur, en als politicus moet ik voldoende vertrouwen hebben in de ingenieurs.

Mijnheer de minister, ik was bekommerd over het oplossen van de problemen. Ik zag nog maar één uitweg : de Singel. Ik vroeg daarover uw visie op

Penris

korte en op lange termijn. U antwoordde dat op korte termijn vijf noodbruggen de problemen kunnen ondervangen. Ik geef u op dat punt voorlopig het voordeel van de twijfel. Als we merken dat de problemen toch niet opgelost raken, moeten bijkomende maatregelen worden genomen.

Bij uw langetermijnoplossing stel ik vast dat u en uw administratie het roer volledig hebben omgegooid. Het intunnelingsscenario dat tot een paar maanden geleden het enige alternatief bood, werd opgegeven. Uw filmpje heeft me gedeeltelijk overtuigd, en ik wil ook de nieuwe visie krediet geven. Ik neem aan dat we er nog over zullen debatteren tijdens de bespreking van de modaliteiten. Wat zal immers het kostenplaatje zijn van dit alternatief? Zullen alle bruggen die de radiaalwegen nu over de zaten van de ring brengen, breed genoeg zijn? Het filmpje toont aan dat een aantal breed genoeg zal zijn, maar niet allemaal. Er zullen wellicht nogal ingrijpende werkzaamheden op en rond de bruggen nodig zijn. Dit zijn echter praktische details die we kunnen bekijken als het probleem zich voor doet.

Ik stem voor 100 percent in met uw kortetermijnoplossing en volg u deels bij uw langetermijnoplossing. Om een en ander te verduidelijken zullen we een met redenen omklede motie indienen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, net als de heer Voorhamme maak ik me vooral zorgen over de timing.

Mijnheer de minister, de zaak is me nog steeds niet helemaal duidelijk. U stelt ons gerust dat de vijf noodbruggen er maar zullen staan tijdens een beperkte periode, van het voorjaar 2004 tot eind oktober 2005. Het onderhoud van de ring zal gebeuren van 2004 tot 2005. Daarna wordt het minder duidelijk. U zegt dat 'zo snel mogelijk' zal worden begonnen met de werken aan de Oosterweelverbinding. Dat zal na 2005 – dus in 2006 – gebeuren. Wat gebeurt er als die werken later beginnen? Schuift alles dan op? Klopt het dat eerst de Oosterweelverbinding er komt en pas daarna de definitieve herinrichting van de Singel en de ring? U zegt dat vanaf 2007-2008 wordt begonnen met die herinrichting. Dat is een vrij vage tijdsaanduiding. Ik wil niet vitten, maar dit is toch een belangrijk punt. In het filmpje wordt beweerd dat de werken naadloos op elkaar zullen aansluiten, maar dat lijkt nu al niet meer het geval te zijn.

Is het de bedoeling om de werken die van de Singel een groene boulevard maken, te laten samen vallen met de herinrichting van de ring, de aanleg van de stedelijke ringweg en de doorgaande ringweg? Volgens mij is dat niet mogelijk. Moet de Singel tijdens de herinrichting van de ring dan nog een keer dienst doen als noodweg? Zullen er dan opnieuw noodbruggen komen?

Al deze vragen zijn nog niet beantwoord. Ik wil niet vitten, maar ik kreeg graag een gedetailleerde timing van de belangrijke werken. Ik herhaal dat ik het voorliggende project steun, maar ook dat de Antwerpenaar het recht heeft om te weten waar hij de komende jaren concreet aan toe is. Ik ben bang dat de realisatie van het volledige Masterplan pas lang na 2010 klaar zal zijn. Te veel uitstel zal grote kosten met zich meebrengen. Nu is er een visie die in een mooi filmpje werd gegoten, maar ook de mensen moeten inspraak krijgen. Hoe zal dat verlopen? Ook daarvoor moet een soort planning worden opgemaakt. We zijn heel goed bezig met de plan-MER-procedure: de aanpak is voorbeeldig. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Ik verwijs naar de plan-MER-procedure en naar de hoorzittingen over de mobiliteitsplannen. De mensen mogen niet voor de gek worden gehouden. Ze moeten goed weten wanneer en waarover ze inspraak hebben, zo niet zullen er problemen ontstaan.

Mijn laatste vraag betrof de Antwerpsestraat te Mortsel. Ik heb uit de uitleg van de heer Debaere begrepen dat de eerste fase van het doortrekken van de tramlijn tot Boechout zo snel mogelijk zal beginnen. Vóór de eerste fase van de heraanleg van de ring kunnen immers reeds bepaalde zaken worden gerealiseerd. Het is van groot belang dat geen fouten worden gemaakt zodat de werken zo snel mogelijk kunnen aanvangen. Ik hoop dat u dit kunt beamen en dat er geen fouten werden gemaakt door uw diensten zoals minister Van Mechelen suggereert, want daardoor zou de hele zaak vertraging oplopen. Als alles zo goed in elkaar past, zal bij een fout ook alles opschuiven in de tijd, en dat zou bijzonder jammer zijn.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik luister naar het parlement en als ik zo grondig word ondervraagd, wil ik graag een bijkomend antwoord geven.

Mijnheer Malcorps, de werken betekenen natuurlijk niet dat al onze wetten worden afgeschaft. Er

Bossuyt

werden een hele reeks wettelijke bepalingen ingelast waardoor de bevolking zich in bepaalde periodes moet uitspreken. Communicatie zal in deze zaak heel belangrijk zijn.

Ik benadruk dat ik zelf geen verkeersexpert ben, ik ben een lokaal mandataris. Als ik het verkeer bekijk, dan doe ik dat vanuit mijn voordeel. Gelukkig zijn er veel mensen die de zaken mee opvolgen en die bij moeilijkheden klaar staan om eventueel bij te sturen.

We moeten goed beseffen dat het Masterplan voor Antwerpen een heel ambitieus plan is. Het omvat alle werken die nodig zijn om de stad Antwerpen leefbaar te maken binnen een redelijk tijdsbestek en om de economische toegankelijkheid van de stad Antwerpen en de Antwerpse haven te verzekeren. Er is nog steeds een financieringsprobleem. Daarom werd de BAM opgericht. De financiering is nog niet volledig rond. Van zodra de werken lopen, zal de BAM meer duidelijkheid kunnen geven over de fasering. We zullen na verloop van tijd een beter inzicht krijgen in de timing.

We hebben de heel uitdrukkelijke vraag gesteld aan de administratie om erover te waken dat er geen andere werken starten naast de geplande. We proberen ons maximaal voor te bereiden, maar we kunnen vandaag niet al uw vragen concreet beantwoorden. Het gaat immers over een dynamisch proces. Ik heb goede hoop in het resultaat en ik heb vertrouwen in de mensen van de administratie. De werkzaamheden zullen in de beste omstandigheden plaatsvinden.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Caluwé en door de heren Penris en Huybrechts werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten 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.

Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitbreiding van de Gentse haven

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Matthijs tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitbreiding van de Gentse haven.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag betreft de uitbreiding van de Gentse haven, en meer specifiek het project van de Kluizendokken op het grondgebied van de gemeente Evergem.

Op 18 februari 2003 is op verzoek van toenmalig minister Stevaert een gedachtewisseling gehouden met de gouverneur van Oost-Vlaanderen, over het voorstel tot oprichting van een structuurfonds voor zeehavengebieden. Daarover bestaat een degelijk verslag.

Tijdens die gedachtewisseling werd verduidelijkt hoe de Gentse beleidsverantwoordelijken via dat fonds het leefbaarheidsprobleem in de Gentse kanaalzone willen aanpakken. Het is een gebied met een belangrijk maritiem-industrieel karakter, waar toch nog veel mensen wonen. Er staan nog meer dan 300 woningen. Onteigeningen dringen zich op ten voordele van de nakende uitbreiding van de haven. Aangezien het gebied project per project wordt aangesneden, ontstaat langzamerhand een sociaal drama, vergelijkbaar met Doel.

Sommige woningen en bedrijven moeten weg voor eind 2004. De bevolking leeft dan ook in de grootste onzekerheid. Om de onteigeningen mogelijk te maken werd een structuurfonds opgericht. Het Havenbedrijf Gent, de stad Gent, de gemeenten Evergem en Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen zijn de zogenaamde lokale ROME-partners die samen met de Vlaamse overheid voor het budget zorgen. Dat budget wordt beheerd door een nieuwe werkvennootschap Provag die een filiaal wordt van het Gentse Havenbedrijf. Dat filiaal verzamelt niet alleen de nodige middelen, maar stelt ook projecten op, koopt panden aan en verkoopt die achteraf aan het Havenbedrijf Gent.

Tijdens de gedachtewisseling werden een aantal merkwaardige uitspraken gedaan. Ik citeer : Een driehonderdtal woningen bevinden zich in paars gebied met een economische finaliteit. De sociale kwaliteit en de leefkwaliteit zijn er heel laag.

Matthijs

Enkel woningen en panden in de paarse zones van het zeehavengebied komen in aanmerking voor een vrijwillige onteigening. Voorts gelden dezelfde voorwaarden als bij een normale onteigening.

Een aantal prioritaire woninggroepen worden afgebakend binnen het zeehavengebied. Kippegroen, de Langerbruggestraat Oost, Zandeken en omgeving en de Callemansputteweg komen bijvoorbeeld in aanmerking. Wie een woning heeft binnen zo'n project, kan die woning laten aankopen door het filiaal.

Voor mensen die om sociale redenen snel willen verhuizen, kunnen uitzonderingen gemaakt worden. Hiertoe behoren ook bedrijven, voornamelijk landbouwbedrijven en kleine KMO's, die zijn gelegen in het zeehavengebied, bedrijven die geen toekomst meer hebben en onleefbaar worden.

Tijdens de daaropvolgende discussie werd de vraag gesteld of dit geen operatie-Doel in het klein zal worden. Volgens toenmalig minister Stevaert zal dit probleem vooral kostelijk zijn voor de komende regeringen.

Dit waren enkele uitspraken die werden gedaan tijdens de gedachtewisseling.

Ik citeer het verslag: 'Er is volgens de gouverneur grote onzekerheid over het tijdstip waarop de veranderingen zullen plaatsvinden. Mensen die nu in het gebied wonen, voelen zich bedreigd en voelen dat de waarde van hun huis achteruitgaat, aangezien er in de zone waarin zij wonen geen woonkwaliteit verzekerd is in de toekomst. Om al deze problemen op te lossen, vindt de gouverneur dat het belangrijk is deze mensen op vrijwillige basis toe te laten vroeger hun goed te verkopen. Hij benadrukt dat dit vrijwillig moet gebeuren en dat er voor sociale begeleiding kan worden gezorgd.'

Het Structuurfonds werd of wordt in de commissie positief voorgesteld. Een tweede Doel zou op die manier vermeden worden. Mensen zouden nu al vrijwillig afstand kunnen doen van hun woning en tijd hebben om een nieuw onderkomen te zoeken. De bewoners van het gebied zijn echter niet optimistisch. De ontwikkeling van het gebied is immers opgesplitst in verschillende fasen. De aansnijding van het gebied gebeurt project per project, en wordt gefinancierd door het Structuurfonds. De eerste prioriteit zou de uitbreiding zijn van de Volvo-assemblagefabriek.

Door het gefaseerd verloop worden de gronden van landbouwers telkens voor een stuk onteigend naargelang de nood van de projectontwikkelaar of de industriële sector. Hierdoor ontstaat een onleefbare situatie voor de landbouwer, die terecht aandringt op volledige onteigening van het bedrijf.

De beloofde vrijwillige onteigening op basis van sociale redenen is momenteel niet mogelijk. Aangezien er nog geen enkel project is ingediend, kunnen nog geen middelen uit het Structuurfonds of het Vlaams Investeringsfonds aangevraagd worden. Bewoners, landbouwers en bedrijfsleiders moeten zoeken naar een nieuwe woon- of vestigingsplaats, zonder duidelijkheid over de financiële middelen waarover zij kunnen of zullen beschikken als vergoeding voor de onteigening van hun woning of bedrijf.

Een gemeenteraadslid stelde in de gemeenteraad van Evergem in de maand augustus jl. dat de geplande havenuitbreiding moet worden uitgesteld: 'Eind 2004 moeten in de wijk Zandeken de eerste bedrijven en woningen wijken voor het verder uitbaggeren van het Kluizendok. Er werd nog geen sociaal bemiddelaar aangesteld en het koninklijk of ministerieel besluit voor de onteigeningen is nog niet klaar. De deadline is bijgevolg onhaalbaar. De herlokalisatie van bedrijven, hetzij landbouwbedrijven, hetzij KMO's, is bijzonder complex en neemt veel meer tijd dan een jaar in beslag. Dit vergt dus een grondige voorbereiding waarmee de overheden rekening moeten houden. Voor de verhuis van een landbouwbedrijf is drie tot vijf jaar nodig.'

Mijnheer de minister, ik heb onlangs het gebied bezocht en er met de bevolking gesproken. Ik kan de optimistische toon over het Structuurfonds in het verslag van de commissie van 18 februari 2003 niet beamen. De onrust in de wijk Zandeken is groot. De aanblik is desolaat. Bij het binnenrijden ziet men borden met: 'Hier eindigt de beschaving', 'Welkom op het eiland Zandeken' en 'Help, we zitten opgesloten'. In Evergem en de regio wordt gesproken over een tweede Doel. Mensen die een andere woning of een ander bedrijf op het oog hebben en nu reeds weg willen, moeten volgens de gouverneur die kans krijgen. Aangezien er echter nog geen onteigeningsbesluit is, is dat onmogelijk. In de Evergemse gemeenteraad werd ontkend dat een vrijwillige onteigening mogelijk is wegens de slechte financiële situatie van het Havenbedrijf.

Er is zagezegd een planning opgesteld. Het ophogen van terreinen voor de aanleg van infrastructuur als ontsluitingswegen en spoorverbindingen

Matthijs

duurt nog tot 2004. In de loop van 2004 en 2005 worden de gronden in de omgeving van het Zandeken geheel opgehoogd met baggerzand afkomstig van het uitgraven van het Kluizendok. In de derde fase, eind 2006 en 2007, zou de overheid beginnen met het geleidelijk verwerven van de gronden van de woonstraten in de wijk. In de eerste en tweede fase worden al huizen onteigend in de zones waar infrastructuurwerken plaatsgrijpen.

Wanneer de mensen hun huizen moeten verlaten, is echter een groot vraagteken. De mensen geloven niet dat er voldoende middelen zullen zijn om hun een billijke onteigeningsvergoeding te geven. Nochtans hebben ze daar recht op, en wij zullen daar dan ook voor vechten. Ondertussen melden zich al slopers aan bij de mensen.

Mijnheer de minister, we weten dat u verschillende brieven hebt gekregen, waarin deze bezwaren worden gemeld. De mensen hebben u laten weten dat de werken rondom het Kluizendok zeer snel vorderen. Er zijn echter nog geen onteigeningen gebeurd. Op het Zandeken en omgeving staan er 87 woningen, waarvan er 11 KMO's of ambachtelijke bedrijven huisvesten, en waarin 45 mensen tewerkgesteld zijn, naast 9 landbouwbedrijven en een tuinbouwbedrijf.

Volgens inlichtingen die de mensen hebben gekregen op de vergadering van Provag, het provinciaal deel van het havenbedrijf, dat instaat voor de bemiddeling, zouden in 2004 reeds een aantal woningen en bedrijven moeten verdwijnen, vooral dan voor het opspuiten van het zand uit het te realiseren dok. Het is een feit dat van de bedrijven – zowel landbouwbedrijven als KMO's – die zullen verdwijnen, een aantal vooral jonge bedrijfsleiders verder activiteiten willen ontwikkelen.

Voor de landbouwers, zo wordt gezegd, is er een onderzoek van de VLM aan de gang. Voor de KMO's zou er echter weinig of niets gebeuren. De KMO'ers en landbouwers beschouwen hun bedrijf als een spaarpot. De beschikbare middelen werden en worden steeds opnieuw geïnvesteerd. Zelfs als de mensen zouden willen, is het voor hen onmogelijk op een andere locatie te herbeginnen zonder duidelijke financiële perspectieven. Er is trouwens in heel de omgeving geen enkele KMO-zone in het zeehavengebied ter beschikking, ook niet aan de rand.

Het lijkt misschien zo dat de buurt laat reageert, maar de bewoners waren gerustgesteld door de

planning die verscheen in Bouwkroniek. Er was voorzien in een KMO-zone aan de rand van het havengebied. Vandaag is daar in de plannen niets van overgebleven.

Mijnheer de minister, de mensen vragen in hun brief zo vlug mogelijk onteigend en uitbetaald te worden, zodat ze minstens twee jaar de tijd krijgen om zich opnieuw te vestigen. Twee jaar na uitbetaling is een absoluut minimum om zich opnieuw te vestigen of om opnieuw activiteiten op te starten. Ze vragen of er kan worden gezorgd voor een KMO-zone in dezelfde omgeving, of toch aan de rand van het havengebied. Ze vragen of de VLM weet welke landbouwers er verder willen – en ik denk wel dat ze dat weten – en of ze locaties klaar hebben. Ze vragen of er voldoende woningen zijn om de onteigende bewoners op te vangen. Gezien het gemengd publiek zullen er naast sociale woningen ook andere eisen worden gesteld.

De bewoners zeggen me dat de vergaderingen met Provag niets opleveren en geen perspectief bieden. Er wordt niets concreets gemeld, en er wordt steeds met veel woorden over begeleiding gepraat. Daar blijft het echter bij. In elke vergadering wordt de toekomst veeleer als een dreiging voorgesteld dan als een begeleid proces.

In 2004 moet de donkerblauwe groep weg. Rondom het havengebied wordt dan infrastructuur aangelegd. In 2005 wordt een groot gedeelte van het terrein opgespoten. De onrust wordt dus nog meer gevoed doordat de mensen over de aan de gang zijnde infrastructuurwerken bijna niet of heel weinig en heel laat worden ingelicht. Er zijn wegenwerken, spoorwegwerken en andere grondwerken aan de gang. Er worden plots wegen afgesloten. De melding dat zoiets zal gebeuren, komt soms nadat het al gebeurd is, of hoogstens een paar dagen ervoor.

De mensen zeggen me dat ze onder andere in Bouwkroniek lezen dat fabuleuze bedragen worden toegewezen voor werken in de omgeving of in het Kluizendok, terwijl er voor hen die daar wonen en er weg willen en moeten, geen aandacht noch geld is. Over het allerbelangrijkste, de essentie van de zaak, namelijk de onteigeningen van de ingelanden, wordt in alle talen gezwegen.

De mensen hopen dat er een menselijke en correcte oplossing wordt gevonden. Ze vragen zich af wat de visie achter dit alles is, en welke planning er is. Volgens mij is er geen. Vier maanden geleden vernamen de bewoners dat ze eind volgend jaar moeten verdwijnen. Het moet toch in de planning staan

Matthijs

dat, als er zand of grond moet worden uitgegraven, dat ook ergens moet worden gedeponeed ?

Waarom is er geen duidelijke planning opgesteld voor elke bewoner, of voor sommige categorieën van bewoners, vooral van de wijk Zandeken ? Die wijk wordt immers van alle kanten bedreigd door infrastructuurwerken en opspuitterreinen om de Kluizendokken operationeel te maken. Daardoor raakt die wijk geïsoleerd. Een planning zou toelaten dat iedereen precies weet wanneer hij zijn woning of bedrijf moet verlaten en wat zijn perspectieven zijn, en dat is wat de mensen vragen. Ze willen de nodige maatregelen kunnen treffen om hun toekomst veilig te stellen. Ze willen dat er niet alleen aandacht is voor die fabuleuze infrastructuurwerken voor de Kluizendokken en de haven, maar ook voor de mensen die er wonen, en er in de meeste gevallen tegen hun zin weg moeten.

Wat kan er gebeuren via Provag, het provinciaal aanvullend grondbeleid dat door de stad Gent, de betrokken gemeenten Evergem en Zelzate, het Gents Havenbedrijf en het provinciebestuur werd opgericht ? Wat is de rol van de sociaal bemiddelaar ? Is die al aangesteld ? De meesten noemen dat overigens een pleister op een houten been of een doekje voor het bloeden. De mensen willen geen begeleiding, maar duidelijkheid.

Wanneer wordt het onteigeningsbesluit gepubliceerd ? Velen van de ingelanden vragen een wachtperiode van drie tot vijf jaar tussen het akkoord met het Comité van Aankoop over de onteigening en de werkelijke verhuis. Op die manier is er een redelijke termijn om een andere woonst, nieuwe landerijen, of nieuwe terreinen voor een KMO te vinden, zodat die mensen onder redelijke omstandigheden kunnen herbeginnen. Wat is het standpunt van de overheid hierover ?

Ten slotte – waar het altijd op neer komt –, zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar om de zone te onteigenen ? Hoeveel middelen zijn er beschikbaar ? Ik wil me niet vastklampen aan een of ander getal, maar sommige bronnen gewagen van 2,5 miljoen euro het eerste jaar en 3,5 miljoen euro het tweede jaar, wat volgens de mensen, en ook volgens mij, totaal ontoereikend is. Het Vlaams Gewest zou jaarlijks maximaal 3,7 miljoen euro voorschieten aan het havenbedrijf. Elders heb ik gelezen dat er 150 miljoen euro ter beschikking zou zijn voor het onteigenen van 330 woningen. Dat lijkt me dan wel weer voldoende.

Is de regering het eens met het principe van een integrale onteigening van landbouwbedrijven en KMO's op vraag van de bedrijfsleider als een belangrijk – of het belangrijkste – deel van een bedrijf al onbruikbaar is geworden ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Dames en heren, in overleg met de lokale besturen van de Gentse kanaalzone heeft mijn administratie in een zeer vroeg stadium de intenties voor de speciebergings van het Kluizendok helder gecommuniceerd, inclusief de aard van de fasering en de spreiding over de jaren. Dit gebeurde ook tegenover diverse bewonersgroepen, ook in Evergem. Onder meer daar verzoeken diverse bewoners zelf om de verwerving van hun woonst. Ik leg er de nadruk op dat het om beleidsintenties gaat in een zeer vroeg stadium. Ik heb nog geen onteigeningsplan ontvangen, laat staan goedgekeurd. Er is bijgevolg nog geen sprake van een onteigeningsbesluit. In tegenstelling tot hetgeen de heer Matthijs suggereert, verschilt de situatie in de Gentse kanaalzone grondig van die in het Linkerscheldeoevergebied. In de Gentse kanaalzone bevinden de bewoners zich immers al geruime tijd in zeehavengebied. Naar mijn gevoel zijn hun verzoeken voor de vrijwillige verwerving van hun woonst en hun wensen voor herhuisvesting mede daardoor erg legitiem.

De Projectvereniging voor Aanvullend Grondbeleid, de Provag, kan een nuttig instrument worden om vrijwillige verwervingen te faciliteren. Daarvoor moet uiteraard een overeenkomst worden gesloten tussen de Provag, de subregionale partners van de Provag en het gewest. Mijn administratie heeft op 17 juli een ontwerpovereenkomst ter ondertekening overgemaakt aan de Provag. Zodra de vereniging operationeel is, kan ze voorstellen voor concrete projecten in het zeehavengebied, bijvoorbeeld Zandeken of Langerbruggestraat, uitwerken. Als alle noodzakelijke adviezen positief zijn, onder meer ook die van het subregionaal overlegorgaan, kan een specifieke projectovereenkomst door alle partijen worden afgesloten. Afgestemd op de daarin voorziene fasering moet dan een toereikend budget worden vastgelegd. Conform de van kracht zijnde federale regelgeving zal het bevoegde onteigeningscomité van de subregio worden ingeschakeld om de minnelijke verwervingen te concretiseren.

Diverse bewoners die in het betrokken zeehavengebied wonen, vroegen in het verleden reeds hulp en bijstand voor hun specifieke problemen. In afwachting van een structurele oplossing om aan der-

Bossuyt

gelijke specifieke individuele verzoeken tegemoet te komen, werd de heer Aelbers verzocht, geheel vrijwillig, zijn diensten ook in andere havengebieden dan het Antwerpse ter beschikking te stellen. Op basis van de signalen die ik ontvang, doet hij dat trouwens geheel tot tevredenheid van de mensen. Een meer structurele sociale begeleiding van de soms schrijnende situaties lijkt mij geen overbodige luxe. Hoe dit moet worden geconcretiseerd, laat staan wie daarvoor moet worden aangesteld, moet uiteraard door de Vlaamse regering worden beslist. Ik heb terzake een voorstel ingediend.

De procedure tot uitvaardiging van een onteigeningsbesluit met betrekking tot de omgeving van het Zandeken kan worden ingeleid zodra het onteigeningsplan definitief bekend is.

Zoals eerder vermeld, is ook voor minnelijke verwerving de federale regelgeving van toepassing. De Vlaamse overheid is niet bevoegd van die regels en procedures af te wijken. Een lineaire maatregel zoals een wachtperiode van 5 jaar kan voor sommige bewoners van het zeehavengebied wenselijk zijn. Dit dreigt echter de onzekerheid voor de bewoners die nu reeds om verwerving van hun woonst verzoeken, jarenlang te rekken. Ik denk dat lineaire maatregelen hier niet geschikt zijn. Maatwerk dat een goede afstemming tussen de voortgang van de werken aan het Kluizendok en de rechtmatige belangen van de omwonenden verzekert, lijkt me een betere oplossing om de problemen aan te pakken. De bevoegde administratie werkt mee aan de communicatie van de beleidsintenties in een zeer vroeg stadium en voert mee het overleg met bewonersgroepen over mogelijke varianten. Dit moet bijdragen tot het verhogen van de kennis van de noden van die mensen, en dat lijkt me een absolute voorwaarde om uiteindelijk tot een billijke afstemming te komen.

De totale kostprijs van de grondverwerving wordt geraamd op 21 miljoen euro. Zowel omwille van het feit dat onteigening hic et nunc duidelijk niet wenselijk is, als omwille van de doelmatige aanwending van budgettaire middelen, is een meerjarige fasering opportuun. Een van de noodzakelijke voorwaarden is evenwel dat de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Provag effectief tot stand komt. Van zodra er een akkoord is bereikt, zal ik aan de Vlaamse regering voorstellen het structuurfonds op te richten.

De ervaring leert dat de opmaak van één onteigeningsdossier voor het hele gebied meestal wat on-

zekerheid bij de bewoners wegneemt. Met betrekking tot de al dan niet gehele onteigening van de landbouwgronden in havengebieden zijn de gebruikelijke procedures van toepassing. Dat houdt in dat ook rekening wordt gehouden met de economische leefbaarheid van de betrokken landbouwbedrijven. Naar analogie met wat gebeurt in het Linkerscheldeoevergebied zou in de Gentse kanaalzone een grondenbank als onderdeel van een sociaal begeleidingsplan een nuttig instrument kunnen zijn om de gefaseerde ontwikkeling van haveninfrastructuur, de demografische evolutie van de landbouwers en de leefbaarheid van jongere landbouwbedrijven goed op elkaar af te stemmen.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U blijft nogal algemeen. De kern van de zaak is een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Provag. Pas dan kunnen er middelen van het Vlaams Infrastructuurfonds worden ingezet om met de nodige onteigeningen te starten.

Ik ben blij dat u toegeeft dat er schrijnende situaties voorkomen. Een duidelijke planning van de werken, de onteigeningen en de financiering is noodzakelijk om de toekomst van de bewoners ietwat rooskleuriger te maken en veilig te stellen. Ze hebben recht op de nodige maatregelen en financiële zekerheid.

Ik wacht op een onteigeningsplan, want zonder plan kunt u geen onteigeningsbesluit opmaken. De vraag is : wie maakt dat onteigeningsplan op ? Is dat het havenbedrijf, de Provag of de administratie ? Wordt het volledig of gedeeltelijk opgesteld ? Een volledig plan dat in fases kan worden opgedeeld, lijkt me het meest zinvol.

Minister Gilbert Bossuyt : We zullen dat zo vlug mogelijk uitklaren. Er lopen nog procedures. We kunnen die zelfs in een klein dossier niet uitschakelen. Ik wacht op het onteigeningsdossier.

Het zou me verheugen indien die onteigening gepaard gaat met begeleiding. Dat kan onder meer via de inschakeling van de heer Aelbers. Uiteraard overwegen we om dat geleidelijk aan te doen, ook om de budgettaire impact te spreiden. Als de bewoners inzicht krijgen in het verloop van het project, zullen ze meer zekerheid hebben. Voor de landbouwers hebben we goede oplossingen gepland via een grondenbank. Het havenbedrijf moet nu de nodige inspanningen leveren om het geheel op de rails te zetten.

De heer Erik Matthijs : De onrust is groot, maar kan snel wegebben als er duidelijkheid is over het onteigeningsplan en de fasering. Dat is essentieel. Als de onteigening gefaseerd kan gebeuren, dan is er licht aan het einde van tunnel, want dat betekent ook dat daar budgettaire middelen tegenover staan.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Matthijs 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 mevrouw Trees Merckx-Van Goey aan de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte cijfers in verband met de verkeersveiligheid in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Merckx aan de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte cijfers in verband met de verkeersveiligheid in Vlaanderen.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de Belgische wegen behoren tot de gevaarlijkste van Europa. In 2001 waren er in ons land 143 verkeersdoden per 1 miljoen inwoners. Daarmee hebben we de bedenkelijke eer de vierde plaats te bekleden op het lijstje van de gevaarlijkste wegen van de EU. Alleen Portugal en Griekenland doen het nog slechter. Luxemburg bevindt zich zowat op ons niveau.

Dat betekent dus wel dat de Belgische score beduidend hoger ligt dan het Europese gemiddelde van 104 verkeersdoden. In vergelijking met 1970 is er natuurlijk wel al een en ander gebeurd, en is dat aantal doden gelukkig afgenomen. Ja, mijnheer de minister, als er sprake is van een goede trend, dan zeg ik dat ook. Dit is niet alleen een positieve, maar

ook een opmerkelijke evolutie, aangezien de verkeersdrukte sindsdien meer dan verdubbeld is. Nochtans blijkt uit vergelijkende studies dat deze neerwaartse trend veel sneller gaat in Duitsland, Nederland en Finland. Zo blijkt het aantal verkeersdoden daar met 60 procent te zijn gedaald.

Deze cijfers hebben we teruggevonden in een recent verslag van de Europese Commissie over de sociale situatie in de Europese Unie. Het verslag bevat een aantal sociale indicatoren voor elke lidstaat. Dit jaar werd vooral de gezondheidstoestand van de Europese burgers belicht, en in die context werd ook de verkeersveiligheid onder de loep genomen. Volgens dit rapport is die er vooral op vooruitgegaan, wat dus een goede zaak is. Ook bij ons blijkt de verkeersveiligheid toe te nemen.

Die vooruitgang is eigenlijk alleen maar mogelijk mits de nodige investeringen. Ik wil even concreet ingaan op de regio Leuven. Zo blijkt dat de keuze van de stad Leuven om de snelheid op de ring te beperken tot 50 kilometer per uur, gekoppeld aan controles, het aantal ongevallen daar met 20 procent heeft doen dalen ten opzichte van dezelfde periode het jaar voordien. Sinds begin dit jaar controleren die onbemande camera's in Leuven reeds meer dan 15 miljoen voertuigen. Door de controle en blijkbaar dankzij die flitspalen is het aantal overtreders onder de grens van 1 per uur gezakt. Dat is een goede score, die vanzelfsprekend ook gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

Controle op het gedrag van automobilisten is echter maar één stuk van de puzzel. Het wegennet verbeteren lijkt me net zo cruciaal. Een ander wetenschappelijk onderzoek in Nederland heeft uitgewezen dat de vooruitgang inzake verkeersveiligheid – bij een projectie op iets langere termijn – tot 2010 voor 24 procent te danken zou zijn aan de handhaving. Het onderzoek leert echter ook dat meer dan de helft van de vooruitgang te danken zou zijn aan de herinrichting van de wegen. Ook opvoeding, rijopleiding en telematica zouden een rol spelen. Als we de 10 procent van telematica dan nog eens optellen bij de 51 procent die te danken is aan de herinrichting van de wegen, dan blijkt dat de verkeersveiligheid in Nederland voor bijna twee derde te danken is aan het veiliger maken van de wegen.

Mijnheer de minister, de controle-infrastructuur moet inderdaad worden aangebracht, maar daarnaast moet de herinrichting van veiligere gewestwegen een grotere prioriteit worden. De herinrichting zou ook heel wat sneller kunnen. Ik neem aan dat u ook die studie heeft gezien. Graag had ik uw reactie op die vergelijkende cijfers, en de positie

Merckx-Van Goey

van Vlaanderen en België ten opzichte van ons omringende landen. In die landen wordt de verkeerssituatie blijkbaar toch sneller en concreter veilig.

Welke maatregelen overweegt u om die algemene verkeersveiligheid te verbeteren? Kunt u ons zeggen welke infrastructuurwerken gepland zijn die specifiek een verbetering van de verkeersveiligheid op het oog hebben? Welke zwarte punten wilt u concreet aanpakken? In Vlaams-Brabant zijn de provinciewegen overgedragen aan het gewest. Dat werd alleszins toch zo gesteld. We weten wel dat er zeker wat onderhoud betreft voor dit en het volgende jaar blijkbaar niet in middelen is voorzien. Dat verklaart de grote controverse in Vlaams-Brabant. Naar aanleiding van de opening van het provinciehuis kaartte de gouverneur dit probleem aan bij de minister-president. Sowieso zal de algemene verkeersveiligheid onder het tekort aan middelen lijden.

Het is duidelijk dat onbemande camera's hun doel niet missen, zeker als het gaat over het doen afnemen van ongevallen. Wat zijn uw plannen in verband met het uitbreiden van het aantal flitscamera's? Hoeveel zijn er momenteel in Vlaanderen, en hoeveel zijn er gepland? Hoe vaak werkt een dergelijke flitscamera gemiddeld? Hoeveel kost die camera? Hoe verklaart u dat Nederland toch zoveel beter scoort in de eindtoets, namelijk het aantal verkeersdoden per jaar? Zou het dan toch zo zijn dat dit alles te maken heeft met investeringen in infrastructuur en het veiliger maken van wegen?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, begrijp me niet verkeerd: elke verkeersdode is er een te veel. Maar het lijkt me handiger om het aantal verkeersdoden niet uit te drukken per miljoen mensen, maar per miljoen afgelegde kilometers. Dat zou een en ander nuanceren. In het ene land worden er immers veel meer kilometers afgelegd dan in het andere land. België, meer bepaald Vlaanderen, wordt immers veel meer getroffen door de verkeersintensiteit en de verkeersdoorstroming dan een land als Portugal, zo lijkt me.

Mijnheer de minister, u hebt inderdaad, in navolging van uw voorganger, de heer Stevaert, een aantal beleidsbeslissingen genomen die de zwarte verkeerspunten versneld moeten wegwerken. Het is

nu al het derde jaar op rij dat de minister-president daar ronkende verklaringen over aflegt in zijn Septemberverklaring. Maar wat gebeurt er op het terrein? Nemen we West-Vlaanderen: vorige week heeft onze gouverneur de alarmbel geluid inzake verkeersveiligheid. U bent daar waarschijnlijk van op de hoogte. Hij zei dat het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in West-Vlaanderen niet aan het dalen is. Er was een daling vanaf het begin tot het midden van de jaren negentig, maar ondertussen stijgen de cijfers opnieuw.

Op het terrein zien we dat de zwarte punten op een heel efficiënte manier worden weggewerkt door de administratie Wegen en Verkeer. De gouverneur haalt een aantal punten aan die in het studiecontract zitten met het studiebureau, de Tijdelijke Vereniging 'Veilig Verkeer Vlaanderen', of 3V, maar daar horen we heel weinig van. Ik zou graag van u de stand van zaken vernemen in verband met dat studiebureau en met de timing. De middelen zijn geprogrammeerd, maar er zijn vandaag geen plannen om die middelen te benutten.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de cijfers die door mevrouw Merckx zijn geciteerd, zijn juiste cijfers, maar wel een beetje achterhaald. Dit kan te maken hebben met het tijdstip van de indiening van de vraag.

De cijfers brengen de recente verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid nog niet in kaart. Het geciteerde cijfer van 143 verkeersdoden per 1 miljoen inwoners dateert van 2001, dat was voor het inwerkingtreden van de onbemande camera's. U geeft zelf aan dat het aantal ongevallen spectaculair gedaald is sinds de onbemande camera's in werking zijn getreden in Leuven, maar ook elders. De heer Verfaillie heeft gelijk dat de cijfers beter per kilometer zouden worden uitgedrukt, maar deze gegevens zijn volgens mij ergens beschikbaar.

Het mag duidelijk zijn dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen een neerwaartse trend zal kennen doordat de maatregelen die het Vlaamse Gewest heeft genomen nu hun vruchten beginnen af te werpen. De afgelopen jaren is immers een groot aantal maatregelen genomen en werden veel projecten opgestart om de algemene verkeersveiligheid te verbeteren.

Ik zal enkele maatregelen citeren. Er is de versnelde doorlichting en aanpak van een groot aantal gevaarlijke punten. U zegt dat dit is aangekondigd, maar geef toe dat dit nogal revolutionair is. Sta me

Bossuyt

toe ook vast te stellen dat er ernstig werk is geleverd in die zaken en dat het tijd in beslag heeft genomen. Bijna alle provincies hebben er een belangrijke rol in gespeeld en hebben die nog te spelen in de toekomst. De begroting is door de regering goedgekeurd. Als het parlement dit ook doet, dan zijn er voor volgend jaar voldoende middelen ingeschreven zodat op een termijn van vijf jaar de achthonderd in kaart gebrachte gevaarlijke punten een oplossing zullen kennen.

Mijnheer Verfaillie, er zitten bij die zwarte punten natuurlijk heel verschillende situaties, van zeer eenvoudige tot zeer ingewikkelde. Ik denk bijvoorbeeld aan onteigeningen. De operatie is in gang, de start is voorzien voor 2004. Bijna alle provincies hebben hun lijsten gepubliceerd. In samenwerking met de provinciale studiebureaus worden die geleidelijk aan in plannen omgezet. Rekening houdende met bepaalde parameters, zullen prioriteitenlijsten worden gemaakt en zal een orde van werkzaamheden worden vastgesteld. Die lijsten zijn aan het Vlaams Parlement overgemaakt via een antwoord op een schriftelijke vraag. U kunt ze als parlementslid dan ook volledig inkijken.

Nog een maatregel die we met de gemeenten hebben ingevoerd, is de beperking van de maximaal toegelaten snelheid tot 70 kilometer per uur op gewestwegen buiten de bebouwde kom op basis van objectieve criteria. U weet dat we hier niet bevoegd voor zijn, maar via overeenkomsten met de gemeenten kunnen we dat wel doen. Hier stellen we vast dat vermindering van snelheid in dergelijke gevallen aanleiding geeft tot minder ongevallen. Daar moeten we de nodige evaluaties over maken. We zijn hiertoe bereid. Het zou dwaas zijn een reeks maatregelen te nemen en dan de moed niet hebben ze te gelegener tijd te evalueren en op hun doelmatigheid te toetsen.

Een andere maatregel is de plaatsing van onbemande camera's, zowel op kruispunten als op wegvakken. Eén camera per werkdag was de ambitie van de verantwoordelijke binnen de administratie. De Vlaamse regering, en ik als bevoegd minister, kunnen hem alleen maar aanmoedigen. We stellen immers een rechtstreeks verband vast tussen de plaatsing van de camera's en de verkeersveiligheid.

Jammer genoeg is het recente incident misdadig. Ik was zondag op een bijeenkomst van de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen. Ik heb de lijst horen afroepen van alle kindjes die het voorbije jaar overleden waren als gevolg van een verkeers-

ongeval. Dat is indrukwekkend. We moeten er elkaar niet mee rond de oren slaan, maar bepaalde uitspraken en houdingen van verantwoordelijke mensen zijn zeer te laken. Dit kunnen we niet genoeg zeggen.

Andere maatregelen zijn de categorisering van de wegen en de uitwerking in streefbeelden zodat de gewenste inrichting ook op het terrein kan worden gerealiseerd en het op ruime schaal verspreiden van verkeerstechnische vademecums met betrekking tot specifieke voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Dit is ook voor de gemeenten een belangrijk instrument. Als bepaalde gemeenten initiatieven nemen voor hun lokale verkeerssituatie en ze weten zich gesterkt en gesteund door de inspraak van een vereniging, dan is dit een belangrijke ondersteuning van het beleid. Mijnheer Verfaillie, u weet ook dat het op het stedelijk vlak soms niet eenvoudig is om bepaalde maatregelen te nemen. Dergelijke ondersteuning heeft een belangrijke rol.

Tussen eind 2001 en midden 2003 werden een 360-tal locaties voor roodlichtcamera's op het formeel overleg met alle betrokken actoren behandeld. Momenteel zijn er 220 locaties in werking. Bijkomende nieuwe locaties kunnen worden geselecteerd op basis van de screening van de gevaarlijke punten. Een onbemande camera kost ongeveer 36.000 euro. Een flitspaal voor een onbemande camera kost tussen de 10.000 en de 20.000 euro, afhankelijk van de inplanting. Deze prijzen zijn zonder BTW. Het duidt aan welke financiële inspanning de regering doet om die camera's in voldoende en groeiend aantal te plaatsen.

Voor een roodlichtcamera wordt normaal gezien een volledig kruispunt ingericht, dit betekent dat in beide richtingen op de hoofdbaan minstens één flitspaal wordt geplaatst. De grootte van het kruispunt beïnvloedt niet alleen het aantal te plaatsen flitspalen, maar tevens het aantal lussen in het wegdek en de omvang van de kabelwerken.

De prijs van zo'n inrichting kan dus variëren afhankelijk van het kruispunt. Deze installatiekosten zijn eenmalig, en dus geen maandelijkse uitgave. De exploitatie van de onbemande camera's gebeurt door de politiediensten. Voor het Vlaams Gewest zijn er dan ook geen maandelijkse exploitatiekosten. De pakkans is volledig afhankelijk van het gebruik van de onbemande camera door de politiediensten.

Bij een vergelijking van de verkeersveiligheidscijfers van Vlaanderen en Nederland mag niet voorbij

Bossuyt

worden gegaan aan de verschillen tussen beide landen, zeker wat betreft ruimtelijke ordening, bebouwingsspatroon, verkeersdrukte, -concentratie, -samenstelling, gordeldracht, alcoholgebruik, gemiddelde rijnsnelheid, organisatie van de verkeersopleiding, handhavingniveau, organisatie van het handhavingsbeleid, en dergelijke meer. De maximaal toegelaten snelheid speelt zeker ook een grote rol.

Tussen 1980 en 2000 was er een vrijwel gelijklopende daling van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen en Nederland. Indien het aantal ongevallen de voorbije twee jaar met vrijwel 20 procent zou zijn gedaald zoals uit recent onderzoek bij VAB-leden blijkt, dan is in Vlaanderen de gewenste inhaaloperatie ten opzichte van Nederland duidelijk van start gegaan.

We hebben ons voorgenomen het aantal verkeersdoden drastisch te laten dalen. Het is erg belangrijk om die doelstelling te halen.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, de cijfers dateren inderdaad van 2001. Het zijn echter de laatst beschikbare waarop ik me kon baseren.

Ze dateren inderdaad ook van vóór het tijdperk van de onbemande camera's. Het zou dan ook nuttig zijn om de meest recente cijfers eraan toe te voegen. Die kunnen worden gebruikt bij de sensibilisering, vorming en begeleiding van chauffeurs én jongeren. We zijn uiteraard verheugd over de neerwaartse trend, en we moeten die aanhouden. Deze cijfers moeten in combinatie worden bekeken met de cijfers van de investeringen in infrastructuur.

Minister Gilbert Bossuyt : Per provincie zijn er lijsten opgemaakt. De investeringen worden over de verschillende provincies gespreid om te vermijden dat er een onevenwicht zou ontstaan.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Ik zal dat bekijken en kan daarop eventueel terugkomen bij de bespreking van de begroting. Ik noteer ook dat u bereid bent om de doelmatigheid van overeenkomsten met de gemeenten te evalueren. Ik hoop dat dit in deze commissie kan gebeuren. Kunt u ons tot slot de meest recente cijfers van de VAB bezorgen? Dat zou ons een beter beeld geven inzake de inspanningen op vlak van verkeersveiligheid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *De heer Ludwig Caluwé treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde kommen in Vlaanderen en van 70 kilometer per uur op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde kommen in Vlaanderen en van 70 kilometer per uur op gewestwegen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van een aantal uitspraken van de federale minister van Mobiliteit, de heer Anciaux. Hij heeft goede ideeën die ik kan steunen.

In de wijzigingen in het verkeersreglement van voormalig minister Durant – ook wel straatcode genoemd – staat dat vanaf 1 januari 2004 gemeenten en steden hun volledige bebouwde kom kunnen omvormen tot een zone 30. Daartoe kan er een combinatie van twee verkeersborden worden gemaakt. Dat staat in artikel 68 van de wegcode : 'de plaatsing van het verkeersbord C43 met de vermelding 30 kilometer per uur boven het verkeersbord F1 dat de bebouwde kom aanduidt'. Het idee van minister Anciaux is dus niet nieuw. De gemeenten hebben de mogelijkheid, maar het is geen verplichting. Zult u als Vlaams minister de gemeenten aanzetten om actief in te spelen op deze mogelijkheid?

In het verlengde van het warme pleidooi voor snelheidsverlagingen in het ontwerp van Mobiliteitsplan werd in de aanbevelingen van de Kristoffelcommissie 'Naar een Verkeersveilig Vlaanderen', ondertussen goedgekeurd door de Vlaamse regering, het volgende gesteld : 'Het moet de ambitie zijn om tegen 2010 in 90 procent van de gemeenten te komen tot een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in 75 procent van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom.' Is dit nog steeds

Malcorps

uw ambitie ? Hoever zijn we van deze doelstelling verwijderd ? Zijn er gemeenten die al aan de doelstelling van 75 percent beantwoorden ? Welke gemeenten zijn het verst gevorderd ? Welk percentage gebieden met 30 kilometer per uur in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom wordt er in die gemeenten gehaald ? Welke gemeenten staan het minst ver ? Over welke percentages gaat het dan ? Hoeveel gemeenten maken er gebruik van module 10 van het mobiliteitsconvenant, namelijk de herinrichting van schoolomgevingen ? Vindt u bijkomende stimuli nodig en zullen die er komen ?

Dezelfde Kristoffelcommissie raadde aan om voor wegen buiten de bebouwde kom – uitgezonderd autosnelwegen – en de stadsontsluitingswegen de maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op te leggen door middel van een aanvullend reglement van de gemeente. De vorige minister heeft de gemeenten daartoe actief opgeroepen, blijkbaar met goed gevolg. In antwoord op eerdere vragen bleek bijvoorbeeld dat er al meer dan 120 gemeenten uit verschillende provincies aanvragen voor snelheidsbeperkingen van 90 naar 70 kilometer per uur hadden ingediend. Kunnen we beschikken over de meest recente cijfers hieromtrent ?

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer treedt opnieuw als voorzitter op.*

Kunt u me meedelen hoeveel Vlaamse gemeenten tot nu toe gevolg hebben gegeven aan de oproep tot verlaging van de snelheid van 90 tot 70 kilometer per uur ? Hoeveel gemeenten hebben een aanvullend reglement opgesteld ? Voor hoeveel gemeenten werd dit reglement goedgekeurd ? Kunt u de cijfers per provincie geven ? Zijn er gemeenten bij die deze aanvraag deden voor alle wegvakken op alle gewestwegen op hun grondgebied of ging het vooral om beperkte aanvragen voor bepaalde wegvakken van bepaalde gewestwegen ? Welke conclusie trekt u hieruit ? Komen er bijkomende stimuli ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, federaal minister Anciaux heeft inderdaad een aantal uitspraken gedaan. De invoering van een zone 30 kan een vals gevoel van veiligheid creëren. Als we dit invoeren, moet de infrastructuur worden aangepast zodat het duidelijk wordt dat een hogere snelheid uit den boze is. Het is veel belangrijker dat de huidige maximumsnelheden worden gerespecteerd.

Het is heel belangrijk dat de beslissingen aan de lokale besturen worden overgelaten. Zij moeten beslissen over de invoering van een zone 30. Een federale minister moet zich niet uitspreken over de plaatsen in een gemeente waar een zone 30 wordt ingevoerd. Het best geplaatste bestuur is het gemeentebestuur. Het gemeentebestuur moet oordelen over de noodzaak en invoering van zo'n zone, daarvoor is geen wettelijke verplichting nodig.

Mijnheer de minister, via een ministeriële omzendbrief hebt u onlangs beslist om module 13 van het mobiliteitsconvenant te schrappen. Die betrof onder meer het gesubsidieerd aanleggen van voetpaden. Voetpaden zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. U hebt die module eenzijdig geschrapt zonder enige vorm van inspraak. Wat was de reden daarvoor ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Verfaillie, als u dergelijke specifieke vragen wilt stellen, dan brengt u ons daar beter op voorhand van op de hoogte. Ik zal uw vraag schriftelijk beantwoorden. Bij mijn weten hebben we nog nooit voetpaden gesubsidieerd. (*Opmerkingen van de heer Jan Verfaillie*)

Mijnheer Malcorps, onaangepaste en/of overdreven snelheid is een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Studies wijzen uit dat de snelheid naar beneden halen, positieve effecten heeft op het vlak van verkeersveiligheid. Daarom heeft het Vlaams Gewest de maatregel genomen om sinds 2001 de snelheid op heel wat gewestwegen buiten de bebouwde kom te verlagen van 90 tot 70 kilometer per uur.

Ook binnen de bebouwde kom zijn er diverse mogelijkheden om in een lagere snelheid dan 50 kilometer per uur te voorzien. De wegbeheerder heeft hiertoe een aantal instrumenten ter beschikking. U verwees reeds naar een van die bepalingen, namelijk de mogelijkheid die door de 'straatcode' wordt geboden aan gemeenten om hun volledige bebouwde kom tot zone 30 om te vormen. Dat kan een haalbare kaart zijn voor kleine gemeenten die bijvoorbeeld niet door belangrijke wegen worden doorkruist en waar nagenoeg de volledige bebouwde kom samenvalt met schoolomgevingen. Het is inderdaad goed om te situatie ter plekke te bekijken.

Een andere mogelijkheid die gemeenten hebben, is om in meer zones 30 te voorzien, bijvoorbeeld in schoolomgevingen. De voormalige federale minis-

Bossuyt

ter van Mobiliteit, mevrouw Durant, maakte het via het verkeersreglement duidelijker en eenvoudiger om een zone 30 in schoolomgevingen te creëren. Heel wat gemeenten spelen hier momenteel op in. Ze willen immers in de eerste plaats de meest kwetsbare gebieden voor voetgangers en fietsers beveiligen door een zone 30 te installeren. Ze kiezen er dus bewust voor om stapsgewijs te werken. Later kunnen de zones worden uitgebreid binnen de gemeenten, rekening houdend met het draagvlak bij de bevolking.

In beide gevallen is de beperking tot 30 kilometer per uur veeleer aangewezen op gedeelten van de lokale wegen, die in veel gevallen gemeentewegen zijn. Voor de gemeentewegen worden tot nu toe de aanvullende reglementen, die ook nodig zijn om zones 30 in te voeren, niet door het gewest behandeld, maar door de federale overheid. De gemeenten zullen dus zelf de keuze moeten maken waar zij op hun grondgebied voorstander zijn van de invoering van een zone 30. Toch kan ook het Vlaams Gewest de gemeenten in een aantal gevallen een duwtje in de rug geven. Zo kan module 15 van het mobiliteitsconvenant worden ingeschakeld voor het ondersteunen met subsidies van allerlei niet-infrastructurele maatregelen inzake een zone 30.

Zo loopt er momenteel in Gent een campagne over zone 30 die wordt ondersteund via module 15 en focust op de volledige cyclus van informeren tot gedragverandering. De doelgroepen bestaan uit alle Gentenaars, schoolkinderen en jongeren en iedereen die Gent bezoekt om te winkelen, te werken of te ontspannen. De campagne ondersteunt daarenboven mee de invoering van een aantal nieuwe zone 30-gebieden, zowel in als buiten het centrumgebied, waardoor uiteindelijk bijna 100.000 Gentenaars in een zone 30-omgeving zullen wonen.

Tot op heden werden negentien modules 10, of de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen, ondertekend. Momenteel zijn ongeveer 143 scholen actief bezig met het uitwerken van schoolvervoerplannen in het licht van de module 10. Belangrijk is dus dat de betrokken scholen vanuit hun eigen invalshoek meewerken aan een schoolvervoersplan waarbij allerlei maatregelen inzake de zachte weggebruiker en de gebruiker van het openbaar vervoer aan bod komen.

Diverse steden en gemeenten hebben gevolg gegeven aan de oproep van voormalig minister Stevaert om door middel van een aanvullend reglement de

maximaal toegelaten snelheid op de gewestwegen buiten de bebouwde kom, waar nodig vanuit een aantal objectieve criteria, te beperken tot 70 kilometer per uur. Ze deden dit door hetzij een eigen aanvullend reglement ter goedkeuring voor te leggen, hetzij een aanvraag te doen tot beperking van de maximaal toegelaten snelheid op een of meerdere wegvakken van een of meerdere gewestwegen op hun grondgebied en vervolgens advies uit te brengen op het hen daartoe ter advies voorgelegde ontwerp van aanvullend reglement, hetzij advies te verlenen aan een ontwerp van aanvullend reglement tot snelheidsbeperking dat hen werd voorgelegd op rechtstreeks initiatief van de beherende wegenafdeling.

In beide laatste gevallen werd er maximaal naar gestreefd het gehele traject van een of alle gewestwegen op het grondgebied van de gemeente passend te reglementeren in een of meerdere reglementen. In het eerste geval, de goedkeuring van een gemeentelijk aanvullend reglement, betrof het meestal een of enkele beperkte wegvakken. Voor een aantal van deze gemeenten werden de overige wegvakken die, gelet op de objectieve criteria eveneens in aanmerking komen voor een snelheidsbeperking, door de beherende wegenafdeling reeds in een ontwerp van aanvullend reglement vevat dat ter advies aan de gemeente werd voorgelegd.

Behoudens de meest recente, konden intussen zo goed als alle aanvragen door de wegenafdelingen worden onderzocht om verder in de procedure 'aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer' te worden behandeld. Op 1 september 2003 gaf dit, per provincie opgesplitst, reeds aanleiding tot volgende goedgekeurde besluiten : in Antwerpen 56 steden en gemeenten, in Limburg 34, in Oost-Vlaanderen 38, in Vlaams-Brabant 54 en in West-Vlaanderen 24. In het totaal beschikken dus 206 steden en gemeenten over een goedgekeurd besluit. Ik verwijs ook naar de situatie in West-Vlaanderen, waar de gouverneur stelt dat inzake verkeersveiligheid de targets nog niet zijn bereikt. We moeten dus ook daar de campagne nog versterken. Immers, 24 gemeenten is minder dan wat we in de rest van Vlaanderen vaststellen.

Hieruit blijkt duidelijk dat er bij heel wat gemeenten een draagvlak bestaat voor het invoeren van een lagere maximumsnelheid. Het meest aangewezen is en blijft natuurlijk een aanpassing van het verkeersreglement om de maximumsnelheid op wegen buiten de bebouwde kom, dus zowel op gemeentewegen, provinciewegen als gewestwegen, te beperken tot 70 kilometer per uur. Zelfs als er snel-

Bossuyt

heidsbeperkingen worden ingevoerd, is het niet voldoende om borden te plaatsen. Daartoe zijn een aantal infrastructurele werken nodig, waardoor mensen in een situatie terecht komen waarin ze hun snelheid bijna automatisch aanpassen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben onder de indruk van de laatste cijfers. Op 1 jaar tijd zijn er bijna 100 gemeenten bijgekomen.

Iets minder indrukwekkend zijn de cijfers inzake de schoolomgeving : 19 gemeenten ondertekenen module 10. Daar kan misschien, in het kader van de begrotingsbesprekingen, nog een tandje worden bijgestoken.

Ik wil het nog even hebben over de concrete doelstelling om tegen 2010, in 90 percent van de gemeenten, in 75 percent van de woonzones, een zone 30 in te voeren. Mijnheer de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat we dit moeilijk kunnen controleren. Als we zo'n doelstelling vooropstellen, moeten we die toch ook kunnen controleren. We moeten een tussentijdse feedback kunnen krijgen zodat we weten of we de juiste richting uitgaan.

Minister Gilbert Bossuyt : Als we een doelstelling vooropstellen, dan gaan we ervan uit dat we die kunnen halen. Als er cijfers worden aangehaald, is het belangrijk om te benadrukken waarop die precies slaan. Onze regelingen zijn altijd gebaseerd op gewestwegen.

De heer Johan Malcorps : Maar u kunt dus nog geen concreet antwoord geven op die vraag.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de bereikbaarheid van het AZ-VUB

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gatz tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Somers, minister-president van

de Vlaamse regering, over de bereikbaarheid van het AZ-VUB.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz : Het is ongetwijfeld een zeer goede zaak dat het Erasmusziekenhuis van de ULB in Brussel nu verbonden is met het metronet. Ook Saint-Luc van de UCL is reeds aangesloten op de Brusselse metro.

De rector van de VUB – die in Brussel het derde academisch ziekenhuis onder haar hoede heeft – klaagt over het feit dat het AZ-VUB nog steeds geen verbinding heeft met het metronet. Hij zegt in een interview 'dat het AZ-VUB op alle politieke niveaus geboycot is'. De rector van de VUB is een temperamentvol man en die uitspraak laat ik dan ook voor zijn rekening.

Daarmee bedoelt hij onder meer dat de Vlaamse overheid nog steeds geen afzonderlijke op- en afrit van de ring heeft aangelegd ondanks eerder gemaakte beloftes. Wanneer de ziekenwagens en medische urgentiediensten vanuit Jette links de ring willen oprijden, in de richting van Groot-Bijgaarden, dan is dat niet mogelijk. Ze kunnen alleen rechts de binnenring oprijden en dan via Wemmel een omweg maken van ongeveer 1 kilometer. We weten echter dat niet alleen de ring rond Antwerpen, maar ook de Brusselse ring nagenoeg chronisch verzadigd is, en in dat opzicht kan dit wel voor problemen zorgen.

Daarnaast richt de rector zich ook tot de Brusselse regering. Ik zal deze zaak trouwens ook in het Brussels Parlement aankaarten. De metrolijnen moeten, aldus de rector, doorgetrokken worden. Het meest logische scenario is het doortrekken van de lijn 1A van het metrostation Koning Boudewijn tot aan het AZ. In die zin komen we echter opnieuw in Vlaams vaarwater. Dat scenario bestaat er immers in de lijn door te trekken vanuit het metrostation Koning Boudewijn tot aan de grens tussen het Brussels Gewest en Vlaanderen. Dan kan verder bovengronds, ter hoogte van het grondgebied van Wemmel, het academisch ziekenhuis worden bereikt.

Het potentieel voor deze halte is zeer groot. Naast de 2.000 personeelsleden, 1.500 studenten en de vele patiënten en bezoekers, kan de halte ook de pas aangelegde verkaveling recht tegenover het AZ ontsluiten en de verkeersdrukte in de stad doen afnemen.

Gatz

Het AZ-VUB vervult een belangrijke rol voor de Vlamingen in Brussel. Gezien de gekende taalproblemen in tal van Brusselse ziekenhuizen, die onlangs nog in de publieke belangstelling werden gebracht, is het AZ-VUB vaak het meest betrouwbare ziekenhuis voor de Brusselse Vlamingen.

Wanneer komt die afzonderlijke oprit er ? Zijn er momenteel concrete plannen ? Is er een timing vooropgesteld ? Zal de Vlaamse regering er bij de Brusselse regering op aandringen een evenredige inspanning te leveren voor de ontsluiting van het AZ dat van de Vlaamse Gemeenschap afhangt, zoals dat ook is gebeurd voor de twee academische ziekenhuizen die afhangen van de Franse Gemeenschap ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Er is zeker geen sprake van een boycot van het AZ-VUB. Het is wel zo dat de aanpassingswerken op de ring ook de bereikbaarheid van het AZ-VUB moeten verbeteren. Dat staat zo in het prioritair driejarenprogramma.

Momenteel wordt in opdracht van de Arohm een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of GRUP, noodzakelijk voor de aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex ter hoogte van het AZ-VUB, opgesteld. Intussen werkt de afdeling Wegen en Verkeer van Vlaams-Brabant verder aan de technische uitwerking van het project. Hierdoor kan en zal de administratie zo snel mogelijk overgaan tot de aanbesteding, na de goedkeuring van het GRUP en na de noodzakelijke onteigeningen. Gelet op de noodzakelijke coördinatie van deze werken met de onderhoudswerken op de ring rond Antwerpen, verwachten we de uiteindelijke realisatie van de bijkomende op- en afrit in 2006.

Het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft met medefinanciering van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in 2000 en 2001 een studie laten uitvoeren over de verbetering van de toegankelijkheid van de AZ-VUB-site te Jette voor het openbaar vervoer. De belangrijkste conclusie uit deze studie is ook opgenomen in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, met name dat een snelle verbinding tussen het stadscentrum en de AZ-VUB-site noodzakelijk is.

Deze verbinding zal wellicht niet als metro maar als snelle tramverbinding onderzocht en gerealiseerd worden. In haar contacten met de Brusselse regering zal de Vlaamse regering dan ook blijven aandringen op een realisatie van deze verbinding zoals de Brusselse overheden zich die al hebben voorgenoemd.

De administratie is al bezig met de voorbereidingen van het dossier. Echter, rekening houdend met het opstellen van het GRUP en de noodzakelijke onteigeningen alleen al, zullen we er niet veel eerder dan 2006 geraken, ook als we snel werken. Dit is een realiteit waar we niet buiten kunnen, al gaat u op uw hoofd staan.

De voorzitter : De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz : Mijnheer de minister, ik zal maar op mijn stoel blijven zitten. Is 2006 voor u dan een reëel haalbare termijn ? Het gaat niet in de richting van 2010 ?

Minister Gilbert Bossuyt : Het is opgenomen in het normaal dringend onderhoud van de snelwegen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.25 uur.*

BIJLAGE

Tekst DVD ‘Vernieuwen en Verbinden’

De Antwerpse Ring en Singel staan regelmatig in de kijker: het gaat dan meestal over files, ongelukken of wegenwerken. Onder het motto van ‘vernieuwen en verbinden’ investeert Vlaanderen nu in een nieuwe aanpak die zal bijdragen tot de leefbaarheid van de stad en een betere mobiliteit in de regio. Een aanpak die Antwerpen een Groene Singel zal geven en een Ring met minder files.

Dit project kadert in het door de Vlaamse Overheid in 2000 ontwikkelde masterplan. Dit Masterplan Mobiliteit Antwerpen voorziet in verschillende belangrijke infrastructuurwerken. Een beter openbaar vervoer vormt de hoeksteen van dit plan. Verschillende tramlijnen worden verlengd en wegen worden heraangelegd met vrije tram- en busbanen. Ook voetgangers en fietsers staan centraal in deze projecten. Het vrachtvervoer over water wordt gestimuleerd dankzij een verbreding van het Albertkanaal en de renovatie van enkele sluizen. Het vernieuwen van de Ring en Singel en het vervolledigen ervan zijn de sleutel tot een vlotter wegverkeer.

De Antwerpse Ring werd eind jaren '60 aangelegd als onderdeel van de E3, de belangrijke internationale snelweg van Stockholm tot Lissabon. De aanleg was een huzarenstuk en maakte samen met de bouw van de Kennedytunnel Antwerpen internationaal bereikbaar.

Inmiddels is de Antwerpse Ring geëvolueerd tot de drukste autosnelweg van België. Het is dan ook niet te verwonderen dat de Ring na 40 jaar van intensief verkeer toe is aan een grondige onderhoudsbeurt. Als eerste stap in dit ambitieuze plan starten midden 2004 de werken voor het vernieuwen van het wegdek, de riolering en de drainering. Langer uitstel is onverantwoord. Het zou de economische sector grote schade berokkenen. Onvoorziene herstellingen zouden dan namelijk alleen maar toenemen.

De Kennedytunnel is het knelpunt van de Antwerpse Ring. Door in een nieuwe tunnelverbinding te voorzien wordt de Ring rondgemaakt. Dankzij deze Oosterweelverbinding zal het verkeer op het zuidelijk deel van de Ring verminderen. Vrachtwagens zullen immers niet meer door de Kennedytunnel rijden en verplicht worden de nieuwe tunnel te nemen.

De Antwerpse verkeersproblemen zullen echter niet opgelost zijn met de Oosterweelverbinding en het vernieuwen van de Ring. Er is meer nodig. Ook de leefbaarheid van de stad staat voorop. In een volgende stap moet er dus gekeken worden naar een nieuwe en betere afstemming tussen Ring en Singel. Beide wegen bepalen ook een belangrijke zone tussen kernstad en voorsteden.

Voor heel wat bedrijven, hotels en publiekstrekkers, maar ook voor heel wat Antwerpenaren is de Ring door de vele op- en afritten de belangrijkste verkeersader. Ze kunnen er rechtstreeks gebruik van maken, maar hierdoor wordt het doorgaand verkeer op de Ring belemmerd. Er is wel groen, maar het is groen om het verkeer aan het oog te onttrekken, met weinig nut voor de omwonenden. Om de verkeersproblemen op de Ring op te lossen, voorzagen de eerste plannen in een ondertunneling van de kruispunten van de Singel, wat de doorstroming van de Singel zou verhogen en de Ring tegelijk zou ontlasten van het stedelijk verkeer. Ook bus en tram zouden op de Singel een eigen bedding krijgen. Door de korte opeenvolging van kruispunten zou de ondertunneling resulteren in lange tunnels. Om de druk van het stedelijk verkeer op de Ring te verminderen zouden de lokale op- en afritten op de Ring verdwijnen. Zeker geen aangenaam perspectief voor de bewoners en gebruikers van deze zone.

In plaats van de Singel te veranderen in een stadssnelweg kiezen we voor een nieuw concept: een groene Singel waar leefbaarheid vooropstaat en een Ring die beter alle verkeer aankan. We kunnen beter de ongebruikte ruimte naast de ring optimaal benutten voor verkeerer is immers nog ruimte. In dit nieuw concept wordt een scheiding voorzien tussen het doorgaand verkeer op de Ring, dat enkel van snelweg naar snelweg rijdt, en het stedelijk verkeer dat gebruik zal kunnen maken van alle op- en afritten. Daardoor kan de Ring voor het doorgaand verkeer worden versmald en komt er ruimte vrij voor het stedelijk verkeer dat zich momenteel op de Singel bevindt. De Singel wordt met andere woorden verplaatst naar de bedding van de Ring. De ruimte waar de huidige Singel zich bevindt kan dan optimaal worden gebruikt voor een mooie stadsboulevard. Antwerpen krijgt dan een Groene Singel. Studies hebben duidelijk aangetoond dat door het scheiden van doorgaand en stedelijk verkeer de veiligheid op de Ring zal verhogen en het verkeer vlotter zal verlopen. Met dit systeem kunnen alle op- en afritten van de Ring behouden blijven en zelfs uitgebreid worden. Een ingenieus telematicasysteem zorgt dat de doorgaande en stedelijke verkeersstromen van op afstand van elkaar worden gescheiden, maar dat bij verkeersproblemen het verkeer op beide wegen kan worden uitgewisseld.

Deze visie laat toe om de restruimten langs de Ring beter te benutten. Het gaat tenslotte om een grote ruimte in de stad, even breed als de Schelde, ongeveer even groot als de historische stadskern ofwel drie keer de oppervlakte van het Rivierenhof. De invulling van deze zone met verkeersinfrastructuur heeft de kloof tussen de kernstad en de groeiende voorsteden nog vergroot. Deze ruimte willen we nu op een duurzame en stedelijke wijze invullen. Met dit nieuwe concept kan de ruimte die de Ring inneemt beter worden benut én wordt de Singel vernieuwd tot een echte boulevard. Op de Singel komt er plaats voor goed openbaar vervoer en door de aanwezigheid van bomen, veel groen en brede fiets- en voetpaden kan er aangenaam gefietst en gewandeld worden; kortom een aantrekkelijke omgeving om te wonen en te werken. Door kort bij de Ring nieuwe bebouwing te voorzien, zoals kantoren maar ook parkeerlocaties, ontstaan er bovendien interessante mogelijkheden voor een optimaal gebruik van de ruimte rond de Ring. Op bepaalde plaatsen kan de Ring zelfs overdekt worden en komt er net zoals boven de Craeybeckstunnel, zo plaats voor mooie parken en andere invullingen De geluidshinder, die nu zeer storend is, zal dan sterk worden verminderd. Door dit project zal Antwerpen een nieuwe uitstraling krijgen. Met het concept van 'Vernieuwen en Verbinden' creëren we immers ruimte voor de mensen. Wonen, recreatie, economie en mobiliteit krijgen elk hun plaats en gaan hand in hand.

Wat we hier presenteren is nog geen concreet plan maar een visie. Een visie die naadloos zal aansluiten op de onderhoudswerken die in 2004 starten, maar er tevens een ander toekomstbeeld aan geeft. Concrete informatie zal gegeven worden naarmate de uitwerking van deze visie en de hieraan verbonden plannen vorderen. We nodigen u uit om dit via onze communicatiekanalen op te volgen.