

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



Zitting 2003-2004

13 januari 2004

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Christian Van Eyken tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Brussel

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op de N79 Maastricht-Riemst-Tongeren

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de voorbereidingen voor het structureel onderhoud aan de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van een defect riooldeksel op de Antwerpse Ring



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 13 januari 2004

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.13 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Christian Van Eyken tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Brussel**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Eyken tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Brussel.

De heer Van Eyken heeft het woord.

**De heer Christian Van Eyken :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn vraag om uitleg gaat over de Brusselse Ring. Ik zie dat er straks ook vragen geagendeerd staan over de ring rond Antwerpen. Over deze plaatsen horen we 's morgens en 's avonds in de auto vaak berichten en voor wie in de file staat, klinken ze zeker niet als muziek in de oren. De files zijn vaak ergelijk.

De Brusselse Ring is een van drukst bereden wegen van het land. Vaak staan er files en er gebeuren jammer genoeg dikwijls ongevallen. Dat leidt dan tot ontzettende chaos met tientallen kilometers file. Ik moet regelmatig gebruik maken van de Ring om in de periferie te blijven en heb dan ook een aantal knelpunten vastgesteld. Ik heb het dan in het bijzonder over de flessenhalzen. In Drogenbos is er een eerste flessenhalz ter hoogte van de afrit naar het Erasmusziekenhuis. De drie rijstroken worden er op twee gebracht en dat brengt bij druk verkeer problemen mee. Auto's remmen om te kunnen invoegen.

Het grootste probleem situeert zich volgens mij aan Groot-Bijgaarden met de aansluiting met de E40. De Ring wordt ook daar herleid van drie rijstroken naar twee waarbij het linkerrijvak rechts moet invoegen. Op het einde worden de twee rijstroken dan nog eens herleid tot één rijstrook. Aan de rechterkant zijn dan wel twee rijstroken beschikbaar voor wie van de E40 komt. Het probleem is dat chauffeurs de situatie vaak verkeerd inschatten en hard moeten remmen. De vraag rijst ook wie voorrang moet verlenen bij het invoegen. De pre-signalisatie is niet doeltreffend, vooral bij regenweer. Op dezelfde plaats mogen vrachtwagens ook niet inhalen waardoor een vrachtwagen op de ring de twee rechterrijvakken moet kruisen om uiterst rechts te kunnen gaan rijden. Bij file gebruiken ook veel chauffeurs de afrit naar Asse als sluipeg.

De derde flessenhalz is het Vierarmenkruispunt waar opnieuw drie rijstroken tot twee worden herleid. Ik vind het niet veilig om in te voegen op een ring voor wie van links komt. Hetzelfde probleem doet zich voor op het viaduct van Vilvoorde : het verkeer op de vierde rijstrook moet naar de derde komen en ook daar zijn er problemen met zichtbaarheid en pre-signalisatie.

Mijnheer de minister, wat zijn volgens uw administratie de zwarte punten op de Ring ? Welke maatregelen zullen worden genomen om deze problemen te verhelpen ?

Wordt overwogen om het kruispunt van Groot-Bijgaarden anders aan te leggen ? Het kruispunt van Groot-Bijgaarden geeft volgens mij voorrang aan het verkeer dat van de E40 komt en richting Vilvoorde gaat, ten nadele van het verkeer dat van de E19 uit Halle komt.

Zijn er tellingen waaruit blijkt dat de stroom voertuigen die van de kust komt, groter is dan de

## Van Eyken

stroom voertuigen uit de richting van Halle ? Wat zijn de resultaten van deze telling ?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, collega's, iedereen in de commissie is er zich van bewust dat de Ring rond Brussel een van de drukste punten van ons land is. Het is ook voor iedereen duidelijk dat het, gelet op de bevoegdheidsverdeling, niet gemakkelijk is om oplossingen te vinden. Elke oplossing moet passen binnen een consensus.

Een zwarte zone bevindt zich rond Zaventem, tussen het complex van de E40 en de A201. In opdracht van mijn voorganger werd voor deze zone een streefbeeldstudie besteld, die ondertussen is afgerond. De verdere procedure moet nu worden opgestart. Dit is niet eenvoudig, want voor deze belangrijke werken moeten ook een milieueffectenrapport en een ruimtelijk uitvoeringsplan opgevoerd worden. Dit kan niet op korte termijn afgevoerd worden.

Voor de zone ter hoogte van Wemmel, tussen het complex van de A12 en de E40, is de studie bezig. Op dit moment wordt het ruimtelijk uitvoeringsplan uitgewerkt. De eerste fase van de werken kan ten vroegste over een drietal jaar starten.

Het is niet de bedoeling om de verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden anders aan te leggen. Vermits de modernisering en de verbreding van het aansluitende deel van de Ring nog moeten worden gerealiseerd, wordt het verkeer op de binnenring plaatselijk teruggebracht van vier op drie rijstroken. Aangezien dit moet gebeuren door het wegemen van de snelste rijstrook – dus de linkse –, leidt dit tijdens de spitsuren tot een remming van het verkeer.

Uit tellingen van een vijftal jaar geleden bleek dat, over een etmaal bekeken, de verkeersstromen die van Halle en van de E40 komen quasi even groot zijn. Na observatie van de filevorming werd er, in samenspraak met de federale politie, voor geopteerd om de verkeersstroom van de E40 naar de binnenring voorrang te geven op het verkeer van de R0 uit de richting van Dilbeek.

Dit zijn technische oplossingen. Mijnheer Van Eyken, u geeft een hele uitleg, maar het is vanzelfsprekend niet de minister die zijn oordeel doordrukt. Op basis van observaties en besprekingen

worden technische voorstellen gedaan. Uit de tellingen van oktober 2003 blijkt dat de situatie nog dezelfde is.

Ik wil besluiten met te vermelden dat de door de heer Van Eyken geschetste problematiek op de R0, in de omgeving van de bocht van Vorst, niet behoort tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest, maar tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mijnheer Van Eyken, u maakt de vergelijking met de ring rond Antwerpen. De problematiek van Antwerpen is, door zijn omvang, niet eenvoudig. Dit is identiek voor Brussel, met het bijkomende probleem van de bevoegdheidsverdeling. Als we zien hoeveel voorbereidend werk nu gebeurt voor Antwerpen, is duidelijk hoe gecompliceerd de situatie is voor Brussel.

Ik heb de voornaamste knelpunten aangeduid. Daarvoor gebeuren de nodige studies, maar er zal ook nog overleg nodig zijn. Elk werk zal enkel in overleg met de andere gewesten, in de eerste plaats met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kunnen worden aangevat.

**De voorzitter** : Mijnheer Van Eyken heeft het woord.

**De heer Christian Van Eyken** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben verwonderd dat de tellingen de diverse verkeersstromen als gelijkwaardig beschouwen. We kunnen vaststellen dat ter hoogte van Groot-Bijgaarden, voor het verkeer vanuit Dilbeek, regelmatig grote files ontstaan. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

**Minister Gilbert Bossuyt** : Vaststellingen brengen ons nergens, we moeten werken met tellingen. Als het over de densiteit van het verkeer gaat, wordt met tellingen rekening gehouden.

**De heer Christian Van Eyken** : Mijnheer de minister, ik trek de tellingen niet in twijfel. Ik stel enkel vast dat er regelmatig files zijn tot in Groot-Bijgaarden, voor het verkeer dat uit Dilbeek komt. Van zodra de studies zijn afgerond, zal er overleg worden gepleegd met het Brussels Hoofdstedelijk Overleg over een aantal knelpunten.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er is ook de problematiek van het Gewestelijk Expresnet en dergelijke. Ik wil er slechts op wijzen dat het een vrij gecompliceerde aangelegenheid is. Hier gaat het specifiek over de Ring, maar u haalt een reeks van andere stromen aan die te maken hebben met heel de pro-

## Bossuyt

blematiek van de mobiliteit waarover heel veel wordt vergaderd. We moeten nog naar een heel concrete fase gaan en die is nog niet voor morgen, maar hopelijk wel voor overmorgen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

### Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op de N79 Maastricht-Riemst-Tongeren

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op de N79 Maastricht-Riemst-Tongeren.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

**Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, misschien hebben sommigen de uitzending van het programma 'Ombudsjan' net voor de kerstvakantie gezien. De uitzending ging over de verkeersveiligheid op deze weg. De aanleiding was een tragisch ongeval waarbij de initiatiefnemer van een actie zelf om het leven is gekomen.

Ik wil het probleem eerst veralgemenen. Er zijn in Vlaanderen heel veel gewestwegen zoals die van Maastricht-Tongeren als verbindingsweg tussen twee drukke steden. Vroeger was het een baan met drie rijstroken, die werd geherstructureerd om hem veiliger te maken. Op sommige plaatsen kwamen twee rijstroken en ook fietspaden.

Het is daarenboven nu nog steeds een drukke verbindingsweg die hier en daar door open ruimten loopt, dan weer door dorpskernen, en soms is er een bebouwing van enkele huizen. Als we over deze baan rijden, vallen ons enkele zaken op. Op plaatsen waar er slechts twee rijstroken zijn, zijn deze stroken soms erg breed, wat uitnodigt om snel te rijden. Op sommige plaatsen ligt tussen de twee rijstroken een middenvoorsorteerstrook, al dan niet met lichtkegels en een verkeerseiland. Op andere plaatsen zijn er drie rijstroken. Het is op zijn minst een erg verwarrende situatie. De verwarring wordt nog groter door de wisselende verkeerssnel-

heden tussen 50, 70 en 90 kilometer per uur op een niet zo grote afstand. Dit maakt dat de automobilisten hier extra aandacht aan moeten besteden.

Deze weg is ook gevaarlijk omwille van de op- en afrit van de E313. Als er nog tellingen gebeuren, zouden die volgens mij alle vorige tellingen overtreffen omdat je al in de file moet staan op deze op- en afrit. Het is hier immers erg druk geworden, onder meer omwille van het nabijgelegen industrieterrein waar vooral veel logistieke bedrijven zijn gevestigd.

Ik wil het ook hebben over de voet- en fietspaden. Aan de uitrit van de E313 in het centrum van Riemst zijn die vrij goed in orde. Er zijn afgescheiden voetpaden en fietspaden die een stukje hoger liggen en werden aangelegd in samenwerking met de gemeente. Deze werken werden samen met rioeringswerken uitgevoerd.

Richting Tongeren is de situatie anders. Nu is het fietspad 70 centimeter, dan weer 1 meter breed. Soms is het afgescheiden van de rijbaan door een stippellijn, dan weer door een stippellijn naast een volle lijn. Ik vraag me af of er niet meer uniformiteit mogelijk is op alle fietspaden in het Vlaams Gewest, rekening houdende met een aantal nieuwe regels. Zo is door de Vlaamse regering advies gegeven aan de federale regering dat er voortaan met fietskarren van 1 meter breed mag worden gereden, terwijl de fietspaden op sommige plaatsen nog maar 70 centimeter breed zijn. Vervolgens is er ook een nieuwe reglementering voor de voetgangers waarbij er 1 meter afstand moet zijn tussen voertuig en voetganger. Langs deze weg ontbreken op veel plaatsen voetpaden. Volgens mij kunnen op de meeste plaatsen de fietspaden perfect breder worden gemaakt en de rijweg smaller. Dat heeft gewoon te maken met tekenen.

Bovendien is het door de continue verkeersstroom een echte heksentoer om deze baan over te steken. Op het stuk naar Tongeren zijn er verkeerslichten geplaatst, wat de situatie comfortabeler maakt. Op het stuk naar Riemst is dit nog niet gebeurd. Aan de op- en afrit van de E313 zouden eventueel rode lichten of een rotonde kunnen komen. U hebt me eerder echter al geantwoord dat een en ander op stapel staat, maar dat er maar iets aan zal worden gedaan als alle carpoolparkings van Limburg tegelijk zullen worden aangepakt.

In het programma 'Ombudsjan' werden een aantal aanpassingen aan deze weg door de buurtbewoners bepleit. De aanwezige Limburgse administratie heeft daar zeer aandachtig naar geluisterd. Het is

## Van Cleuvenbergen

een emotioneel geladen programma, waar het moeilijk is om grondig te debatteren over bepaalde thema's. Daarom vind ik het belangrijk dat de administratie goed heeft geluisterd.

Ik meen dat door de aandacht die deze 'dodenweg' krijgt – sinds gisteren kunnen we van een andere dodenweg in Tongeren spreken – er een aantal zaken kunnen gebeuren. Ik wil er wel op wijzen dat het ongeval van gisteren niets te maken heeft met de aanleg van de weg.

Mijnheer de minister, u hebt me destijds geantwoord dat er een streefbeeldstudie bezig was die op het einde van 2003 zou zijn afgerond voor het stuk richting Tongeren. De Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid werd allicht met deze problemen geconfronteerd. Bracht ze reeds advies uit over eventueel te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid in zijn geheel te verhogen en in het bijzonder de situatie aan de E313 en de kruispunten Millen en Herderen? Werden de personenauto-eenheden per dag sinds 2000 opnieuw gemeten? Uit die meting bleek dat er op twee jaar tijd een stijging van het verkeer was met 11 procent. Werden er sinds november 2003 – het ogenblik dat de media veel aandacht besteedden aan deze weg – nog oplossingen bestudeerd? Zijn er maatregelen gepland om iets aan de gevaarlijke situatie te doen?

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik wil vooraf twee bemerkingen maken. Ik zou het voorbeeld van de gewestweg waar gisteren een ongeval gebeurde, niet nemen. De oorzaak van het ongeval was daar het inhalen in een bocht aan hoge snelheid. Ik denk niet dat we daar veel aan kunnen doen. We zullen opnieuw een affichecampagne starten met als slogan : 'Mijn wagen, mijn wapen'. We moeten de automobilisten blijven vragen om zich aan de verkeersregels te houden en niet steeds de verantwoordelijkheid ergens anders leggen. Als er snelheidsbepalingen staan, dan betekent dat daar rekening mee moet worden gehouden.

Mevrouw Van Cleuvenbergen, de weg uit uw vraag is een typisch Vlaams probleem van lintbebouwing. Er staan op een plaats twee huizen samen, en dan een beetje verder drie. Die hebben allemaal een oprit die uitkomt op een erg drukke baan en het is erg moeilijk om daar afdoende oplossingen voor te vinden. Mijn administratie luistert goed naar de

mensen en probeert oplossingen uit te werken en we voorzien daarvoor in budgetten. Er zijn nu echter eenmaal situaties waar erg moeilijk een oplossing voor kan worden gevonden. Het is een ingewikkeld stuk weg.

Tot op heden werden een drietal items besproken binnen de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid die betrekking hadden op het bevorderen van de verkeersveiligheid op de N79, in het bijzonder het vak Tongeren-Maastricht. Op 27 november 2002 werd de toegang tot het ziekenhuis besproken. De commissie ging unaniem akkoord met het voorstel voor het plaatsen van verkeersgeleiders, een linksafverbod en een inperking van de parkings. De uitvoering is gepland voor dit jaar. Op 11 mei 2001 werd beslist dat op het kruispunt met de N618 of de weg naar Sluizen, lichten zouden worden geplaatst. Die zijn ondertussen in werking. Op 11 augustus 2000 ging de commissie akkoord met het plaatsen van roodlichtcamera's op de N79 ter hoogte van het kruispunt met de N745 in Riemst. Die zijn ondertussen operationeel en staan daar zeker op hun plaats.

Sinds 2000 werden nieuwe intensiteitsmetingen uitgevoerd. Die tonen een gestage afname van het verkeer aan. In 1999 en 2000 was er nog een stijging met respectievelijk 11 en 8 procent. In 2001 was er een daling met 7 procent, en in 2002 en 2003 was er opnieuw een daling met 1,5 procent per jaar. De stijgende trend is dus omgebogen. De indruk is misschien anders, maar dit zijn de cijfers.

Naar aanleiding van het dodelijk ongeval in november 2003 werden een aantal oplossingen bestudeerd voor het wegvak tussen Tongeren en Riemst. We denken aan een verdere uitbreiding van de snelheidsbepaling tot 70 kilometer per uur, vanaf het einde van de agglomeratiezone in Tongeren tot de grens met Maastricht. Elke gemeente moet dat voor zijn grondgebied doen, tenzij het federale verkeersreglement wordt aangepast. We kunnen dus alleen maar de gemeenten proberen te overtuigen om op de gewestwegen een gelijke snelheid te hanteren. Er is wetenschappelijk aangetoond dat bij een snelheid van 70 kilometer per uur het aantal ongevallen daalt.

Een andere mogelijkheid is het reduceren van het aantal rijstroken van drie naar twee over de volledige lengte. Er komt ook een verdere uitbouw van het aantal verkeerseilanden ter hoogte van de bebouwde omgevingen. Tot slot wordt een definitief streefbeeld voor de N79 uitgewerkt voor het gedeelte vanaf de nieuw geplande oostelijke indringingsweg tot en met de complexen van de E313.



**Bossuyt**

Op korte termijn zijn een aantal concrete maatregelen gepland. Zo zal het ontwerp van besluit inzake snelheidsbeperking worden aangepast en voor goedkeuring aan de gemeenten worden voorgelegd. Met de gemeente Riemst zal worden overlegd hoe met markeringen en inwendig verlichte kegels het aantal rijstroken van drie naar twee kan worden teruggebracht. De administratie Wegen en Verkeer zal hiervoor een grondplan uittekenen. Op dit plan zal ook in overleg worden bepaald waar verkeerseilanden noodzakelijk zijn. Ik heb de administratie ook opgedragen om de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid te laten onderzoeken of de plaatsing van verkeerslichten op de open afrit van de E313 met de N79 aangewezen is.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

**Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Er zijn concrete oplossingen uitgewerkt die op korte termijn zichtbare resultaten zullen geven.

Ik wil nog een bijkomende suggestie doen. De fietspaden staan op de grond geschilderd. Kunt u die breder laten maken waardoor de weg iets smaller zou worden ? Een fietspad van 90 centimeter zou voor de fietsers comfortabeler zijn dan een van 70 centimeter. Volgens mij gaat het gewoon om het schuiven met lijnen. Ik ben geen technicus, maar ik denk dat de verkeerscommissie dit concreet kan uitwerken.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik wil niet technisch worden, maar we kunnen hier altijd over discussiëren. Vaak wordt ook de opmerking gemaakt dat lijnen soms een vals gevoel van veiligheid geven.

Waar moeten we voorrang aan geven : onszelf een alibi bezorgen, of verder op een ernstige manier oplossingen zoeken ? We moeten hopen dat oplossingen mogelijk zijn, want we kunnen niet alles oplossen.

Er wordt overleg gepleegd met de betrokken gemeenten. Met de ene gemeente gaat dat al gemakkelijker dan met de andere, maar als het technisch overal op dezelfde manier mogelijk is, mag er voor mij een identieke situatie komen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de voorbereidingen voor het structureel onderhoud aan de Antwerpse Ring**

**Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van een defect riooldeksel op de Antwerpse Ring**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de voorbereidingen voor het structureel onderhoud aan de Antwerpse Ring en van mevrouw Dillen tot minister Bossuyt, over de gevolgen van een defect riooldeksel op de Antwerpse Ring.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, samen met de verkiezingen – die vandaag nog vijf maanden voor ons liggen –, naderen ook de geplande werken aan de Antwerpse ring. Deze werken zijn morgen nog vijf maanden weg.

De werken aan de Antwerpse ring zullen een enorme impact hebben op de verkeersafwikkeling in het Antwerpse. Wie hieraan nog zou twijfelen, kon de voorbije week zien dat een riooldeksel aanleiding kan geven tot files die uren duren. Het ging dan enkel over het afsluiten van twee en later één rijstrook. Dit is een bewijs van de impact die de werken zullen hebben.

Het is de keuze van de minister om de werken in een keer, in twee fases, af te werken. Er is niet gekozen om de werken over vijf jaar, telkens in de vakantieperiode, te spreiden.

Niemand betwist dat een structureel onderhoud binnen de vijf jaar nodig is. De vraag is hoe de werken worden aangepakt en of alle voorbereidingen, zoals het voorzien in een goede omleiding, zijn getroffen. Indien was verder gewerkt aan het Masterplan, dat in 1998 de afwerking van de Oosterweel-

## Caluwé

tunnel voorzag voor 2005, had de overheid deze omleiding kunnen organiseren.

Als de werken toch worden doorgevoerd, dan moet dit gebeuren op de best mogelijke manier, met alle mogelijke inspanningen. Daarom vraag ik naar de stand van zaken. Gezien het belang van deze werken, zal ik dit ook binnen twee maanden en vermoedelijk ook later nog vragen.

Mijnheer de minister, hoe staat het met de voorbereiding van de werken? Hoe staat het met de angekondigde aankoop van 10 trams en 130 gelede bussen? Wanneer worden deze voertuigen geleverd? Komen deze trams bovenop de 30 die reeds besteld waren, of gaat het om een versnelde levering? Verloopt de reeds langer geplande ingebruikname van de nieuwe trams volgens het vooropgestelde schema?

Er wordt beweerd dat de trams niet uitgerust zijn met voorzieningen om tickets te verkopen. Dit betekent dat de klant steeds een vervoerbewijs moet hebben voor hij opstapt. Zullen alle haltes waar deze trams stoppen, uitgerust zijn met biljettenautomaten of loketten?

Zijn het 130 extra gelede bussen, of komen ze in de plaats van huidige voertuigen? Zullen er nieuwe lijnen gecreëerd worden? Zal de intensiteit toenemen, of komen de nieuwe bussen met een grotere capaciteit gewoon in de plaats van de bestaande? Als het gaat om extra bussen, rijst de vraag of er voldoende opgeleid personeel is om de bussen te bemannen en de uitgebreide exploitatie te garanderen.

De keerlus voor trams aan Metropolis is afgewerkt. Wanneer wordt deze lijn in gebruik genomen? Welke tramlijn zal deze park-and-ride-halte bedienen?

Op de autosnelwegen zullen bijkomende rijstroken gecreëerd worden voor het openbaar vervoer. Waar en op welke manier zullen dergelijke rijstroken ingevoerd worden? Ik neem aan dat de pechstrook hiervoor zal worden gebruikt. Wanneer zullen de werken hiervoor plaatsvinden? Welke carpoolparkings zullen worden aangelegd?

Zullen taxi's en bedrijfsbussen gebruik kunnen maken van deze extra rijstrook voor het busverkeer? In het Antwerpse bieden veel bedrijven hun personeel bedrijfsvervoer aan. Indien deze bussen sneller kunnen rijden over de busstroken, zal dat in

deze periode massaal gebeuren, en kan een groot deel van het probleem opgelost worden.

Als deze bussen van de busstrook gebruik kunnen maken, moet ook de wegcode aangepast worden, tenzij het gebruik van de busstroken voor alle carpoolers mogelijk wordt. Hier valt iets voor te zeggen. Volgens de wegcode kan worden bepaald dat wagens met meer dan twee of drie inzittenden gebruik mogen maken van voorbehouden busstroken. Volgens de huidige wegcode zijn voor het busverkeer bestemde rijstroken beperkt tot het gemeenschappelijk openbaar vervoer, en kan dit niet worden uitgebreid tot bedrijfsvervoer en toeristische bussen.

Ik heb dezelfde vraag voor de stroken binnen de stad, waar bussen en trams gebruik van maken. Worden ook deze stroken opengesteld voor taxi's en bedrijfsvervoer? Bedrijven halen ook in de stad personeelsleden op.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken voor het optrekken van de tijdelijke bruggen op de Singel? Welke stappen werden ondernomen om tijdig bouwvergunningen te bekomen? Zijn de vergunningen al afgeleverd? Wanneer zullen de werken beginnen?

U stond altijd al nogal negatief tegenover het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. We hebben er steeds voor gepleit om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken tijdens de werkzaamheden aan de ring. Ook het ACV heeft er een aantal weken geleden nog actie voor gevoerd. Ik ben blij dat u uw mening ondertussen al hebt genuanceerd. Het zou goed zijn dat hierover een definitieve beslissing valt. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Toen we over deze zaak een vorige maal discussieerden, werd er gesproken over de uitbreiding van het aanbod vanwege de NMBS. Er worden wel gesprekken over gevoerd, maar definitieve besluiten zijn er nog niet. Enkele weken geleden was er een incident bij een brug in Brussel waar een plotse brand ervoor zorgde dat de weg een tijd was afgesloten.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Dit kwam omdat men had toegelaten er een gebouw onder te plaatsen. De regels niet naleven omwille van de gemakkelijheid kan leiden tot grote gevolgen.

**De heer Ludwig Caluwé** : Die brand zorgde voor plotse verkeersproblemen. Het was blijkbaar mogelijk om de dag daarna extra treinstellen van de NMBS in te zetten voor het traject dat hetzelfde



## Caluwé

gebied bedient. Met betrekking tot de werken aan de ring in Antwerpen is er nog altijd geen definitief uitsluitsel. Er is enkel sprake over bijkomende treinen in de richting van de haven, tenzij u me een ander antwoord kunt geven. Over extra treinen in de richting van Berchem en Antwerpen-Centraal heb ik nog steeds niets gehoord, ook niet van federaal minister Vande Lanotte die ik daarover heb ondervraagd.

Er is ook geen enkel initiatief voor het opvangen van het verkeer dat door Antwerpen moet en gebruik maakt van de ring. Ik ben ervan overtuigd dat de mensen er massaal gebruik van zouden maken indien het er zou zijn. Hoe ver staat het met het opvoeren van de capaciteit van het treinverkeer in deze periode? Het is niet zo dat de oorzaak van het ontbreken van extra treinverkeer de betwisting zou zijn over de betaling, namelijk of het Vlaams Gewest dan wel de NMBS voor die betaling zou moeten zorgen. Ik weet niet hoe dit is geregeld bij de brug in Brussel en ik wil me ook niet mengen in deze discussie. Ik wil alleen dat er extra treinen komen, want die zijn absoluut noodzakelijk. Mijnheer de minister, welke voorstellen hebt u op dit vlak al gedaan aan de NMBS?

Wat is de planning met betrekking tot de andere werven in de ruime omgeving van Antwerpen? Aanvankelijk zouden een hele reeks van deze werken doorgaan. Ik hoor daar nu wat meer genuanceerde klanken over. Er zijn de werken aan de Leien, de Sint-Bernardsesteenweg, de Bredabaan in Merksem, de tramwerken in Mortsels en de plannen om de tramlijn door te trekken naar Wijnegem. Zullen deze werken plaatsvinden in dezelfde periode als de werken aan de ring, of zijn die voor een andere periode gepland?

**De voorzitter** : Mevrouw Dillen heeft het woord.

**Mevrouw Marijke Dillen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat ook over de verkeerschaos op de Antwerpse ring, maar dan specifiek naar aanleiding van de gebeurtenissen van vorige woensdag. Toen heeft een defect riooldeksel in het wegdek op de Antwerpse ring bijzonder veel verkeersellende veroorzaakt en het economisch hart van Vlaanderen volledig lamgelegd. Er waren files op de E19 tot in Loenhout, op de E34 tot in Lille en op de E313 tot voorbij Herentals. Samen was dit goed voor meer dan 100 kilometer file.

Mijnheer de minister, ik geef toe dat de herstellingswerkzaamheden onmiddellijk werden aangevat. Er werd ook onmiddellijk aangekondigd dat die tot minstens na het weekend zouden duren. In een eerste reactie heeft de afdeling Wegen en Verkeer zelfs aangekondigd dat de negen riooldeksels zullen worden vervangen waardoor de bewuste rijstrook één tot twee weken zou worden afgesloten. Gelukkig heeft het uiteindelijk niet zo'n vaart gelopen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : U zou de mensen moeten bedanken die zich hard hebben ingespannen om dit probleem zo vlug mogelijk op te lossen.

**Mevrouw Marijke Dillen** : Mijnheer de minister, ik heb geen enkel negatief woord gezegd en de tenor van mijn betoog is positief. Ik zeg dat men onmiddellijk, een uur later, bezig was met de herstellingswerken. Gelukkig hebben de werken zich 'maar' beperkt tot vrijdagavond en hebben ze geen twee weken geduurd zoals uw administratie aanvankelijk had gesteld. Ik heb de verklaringen in de pers van het hoofd van de administratie hier bij me.

Het is voor velen onbegrijpelijk dat dergelijke toch wel beperkte herstellingswerken toch nog drie dagen moeten duren, zeker als we rekening houden met de aanzienlijke economische en financiële gevolgen die de hinder met zich meebrengt.

De hoofdingenieur van de afdeling Wegen en Verkeer heeft in zijn verklaring gezegd dat hij begrijpt dat de mensen zich afvragen waarom de werken zo lang duurden. De uitleg is volgens hem eenvoudig: het was niet de bedoeling dat er ooit over die deksels zou worden gereden. Pas in het begin van de jaren negentig, naar aanleiding van de uitbreidingswerken van de Antwerpse ring tussen Borgerhout en Berchem, is die strook in gebruik genomen. Vanaf dat ogenblik werd de verkeersintensiteit op relatief korte tijd bijzonder hoog. Tijdens de spits zorgt dit dagelijks voor een echte verkeerschaos.

Dezelfde hoofdingenieur zegt er onmiddellijk bij dat men een paar jaar geleden reeds voor het eerst in de gaten kreeg dat de deksels ernstige slijtage begonnen te vertonen, maar de plannen voor de heraanleg van de ring waren toen al bekend. De problematiek is dus niet nieuw en niet plots vorige woensdag ontstaan.

Dit verhaal geeft duidelijk aan dat de Antwerpse ring versleten is en aan vernieuwing toe is. Uit de verklaringen van de administratie Wegen en Verkeer blijkt dat er tot op vandaag niet is gedacht aan

## Dillen

een oplossing voor de plaats waar de problemen zich vorige week hebben voorgedaan. De hoofdingenieur is zeer duidelijk en stelt dat het plaatsen van betonplaten, zoals vorige week is gebeurd, een tijdelijke maatregel is en, ik citeer : 'als de renovatiewerken aan de ring beginnen, zal de administratie bekijken wat een definitieve oplossing kan zijn.' Hij verwijst bij wijze van voorbeeld naar de mogelijkheid om de riolering te verplaatsen naar de bermen. We staan op de drempel van de aanvang van de werken, zoals daarnet uitvoerig is geschetst door de heer Caluwé, maar op dit ogenblik weten we nog niet hoe dit probleem zal worden aangepakt.

Mijnheer de minister, kunt u meer duidelijkheid geven over de oorzaken ? Ik zal mijn vraag herformuleren omdat ik op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende, mij baseerde op de verklaringen van uw hoofdingenieur dat de werken één of twee weken zouden duren. Dat is uiteindelijk niet gebeurd. Waarom is de bevolking niet onmiddellijk op een duidelijke wijze geïnformeerd ?

Veel mensen die de ring dagelijks gebruiken en gedurende de herstellingstijd enorme vertragingen hebben opgelopen, begrijpen niet waarom een relatief beperkte herstelling zo lang moest duren. Waarom werd de bevolking niet op een duidelijke wijze geïnformeerd ? Mijnheer de minister, deze gebeurtenis toont aan dat hoe beperkt de werken op de Antwerpse ring ook zijn, er onmiddellijk een enorme impact is op het verkeer die voor veel hinder zorgt. Hebt u opdracht gegeven om te onderzoeken welke bijkomende maatregelen er kunnen worden genomen om de verkeersellende bij de komende heraanleg van de ring te beperken ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de minister, ik vind dat we de zaak wel wat positiever mogen bekijken. Het incident met het riooldeksel werd op korte termijn opgelost. Het is sneller gegaan dan aanvankelijk was gedacht. Er is eerst voorzichtig gecommuniceerd en dat is goed. Dat er een snellere oplossing is gekomen, toont aan dat de diensten het nog niet zo slecht doen.

Het minder-hinderplan volg ik ook kritisch. Ik stel echter vast dat we op schema zitten wat de noodbruggen betreft. Aan het station van Berchem hangen de borden uit. Het openbaar onderzoek loopt dus en zal tegen 26 januari worden afgesloten. Tegen 15 februari kunnen de werken dan starten.

Ik heb al veel vragen gesteld tijdens de begrotingsbespreking, ook in de aard van die van de heer Caluwé en u hebt daar ook op geantwoord. Ik wil echter nog een verduidelijking over de bouwvergunning. Stel dat er toch nog bezwaar wordt ingediend, zullen de werken dan toch voortgaan ? Dat is belangrijk, en ik meen me te herinneren dat u dat ook hebt gezegd. Ik heb het tijdschema van de BAM gezien. Dat is erg indrukwekkend, maar als iets niet lukt, verschuift alles.

Ik vind het een goede beslissing om de investeringen in De Lijn te versnellen. Ik heb het dan meer bepaald over lijn 12. Dat heeft echter een andere discussie op gang gebracht. Een aantal zelfstandigen in de binnenstad stellen zich vragen bij een snelle tramverbinding naar het Wijnegem Shopping Center. Er is overleg gepleegd met de betrokken gemeentebesturen, maar misschien is het een slecht signaal om de tramverbinding enkel door te trekken tot aan het Shopping Center. Moeten we niet een grotere ambitie hebben en tot aan Schilde gaan ? Het zou ook goed zijn om de oefening te maken over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de winkelstraten in de binnenstad. Is een verlenging van de tramlijn naar Ekeren bijvoorbeeld niet belangrijker ? Het is een goed idee om de investeringen van De Lijn te versnellen, maar we moeten alles in ogenschouw nemen en er moet goed over worden gecommuniceerd.

**De voorzitter** : De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het probleem met de riooldeksels toont nog maar eens aan dat de herstellingen aan de ring broodnodig zijn en geen enkel uitstel meer dulden. Dat heeft ingenieur Debaere nog niet zo lang geleden in deze commissie uitgelegd. Onze fractie ondersteunt die visie. Ik heb het volste vertrouwen in de ingenieurs en ze hebben er alle belang bij dat deze werken zo vlug en zo goed mogelijk worden uitgevoerd.

**De voorzitter** : De heer Cordeel heeft het woord.

**De heer Marc Cordeel** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de uitvoering van de werken aan de riooldeksels kon niet sneller. Beton heeft ook tijd nodig om te harden. Ik wil de ingenieurs van Openbare Werken proficiat wensen.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik wil me aansluiten bij wat de

## Bossuyt

heer Cordeel zegt. We zijn niet diegenen die het beton maken. Laten we de mensen van de administratie danken dat ze zo intensief met de zaak zijn bezig geweest. Ze zijn erin geslaagd om op korte termijn het probleem op te lossen. Als er wordt gezegd dat de werken lang hebben geduurd, dan breekt mijn klomp. Er moet rekening worden gehouden met twee aspecten : de kwaliteit van de werken en de technische omstandigheden. De administratie verdient een pluim dat de werken zo snel zijn afgewerkt, en dat geeft een hoopvol gevoel voor de toekomst.

We hebben het over het drukste knooppunt van Vlaanderen, een economische hoofdader en we zijn ons daar zeer goed van bewust. We zijn nauw betrokken bij alles wat er gebeurt. Ik wil sommige politici in Antwerpen vragen om op een deftige manier informatie te verstrekken aan de bevolking. We moeten absoluut vermijden dat er een potje van wordt gemaakt. Er duiken af en toe geruchten op, zoals over de tramtickets, maar dat zijn indianenverhalen. Alle betrokkenen zullen elk op hun niveau een belangrijke poging doen om de gecompliceerde werken uit te leggen op het moment waarop dat nodig is. Dat vereist dat we er ons van weerhouden om willekeurig informatie op de mensen los te laten. De communicatie zal volgens een bepaalde orde gebeuren.

Ik veronderstel dat ik de grote lijnen niet meer moet herhalen. In deze commissie is al heel wat tijd besteed aan de voorbereiding van de werken. We hebben ook allerlei zijdelingse maatregelen besproken en die zijn qua kostprijs op zijn minst even belangrijk als de werken zelf. De verschillende politieke niveaus en administraties zijn zich erg bewust van de omvang van de werken en de uitdagingen die ermee gepaard gaan.

Het blijft echter een belangrijke vaststelling dat die werken absoluut noodzakelijk zijn. Ze moeten zo snel mogelijk en in hun geheel worden uitgevoerd. Op dat punt ben ik het niet eens met de heer Caluwé die pleit voor opgesplitste werken om de zoveel maanden. Dat kan niet ! Niet alleen de riooldeksels vormen een probleem, we moeten rekening houden met eventuele andere problemen. De werken zijn uiterst dringend.

Ingaan op de stand van zaken van het totaalpakket van de voorbereidende maatregelen, bijvoorbeeld het in beperkte tot zeer grote mate aanpassen van een honderdtal kruispunten, voor de werken aan de ring is niet alleen onbegonnen werk, bovendien

zal binnen een tweetal weken de grootschalige communicatiecampagne starten. De voorbereiding wordt door de betrokken ministers opgevolgd. Er zijn bijna wekelijks vergaderingen met alle belanghebbenden. Tussen de Vlaamse en de gemeentelijke administraties en De Lijn wordt een zo groot mogelijke samenwerking nagestreefd.

Voor dergelijke complexe werken moet een draaiboek worden uitgewerkt en gerespecteerd. Om het draaiboek van het communicatieplan te respecteren, kan ik nu enkel beperkt ingaan op de concrete vragen die u stelt. Van zodra het openbaar onderzoek is afgerond, zal de concrete inhoud van de maatregelen in elk geval al binnen enkele weken voor iedereen duidelijker zijn.

Voor de aankoop van 130 gelede bussen en 10 trams zijn de nodige bestellingen geplaatst. Tegen begin juni zullen 70 gelede bussen beschikbaar zijn. Vanaf dan worden de overige 60 gelede bussen geleidelijk geleverd tot half augustus. Dan vatten de werken aan. Hierbij wil ik vermelden dat de zomerperiode overbrugd kan worden met een overschot aan bussen dat normaal gezien beschikbaar is tijdens de zomerperiode. Naast de 30 grotecapaciteitstrams, die al besteld zijn, is een bijkomende bestelling van 10 grotecapaciteitstrams geplaatst. Die zullen versneld worden geleverd. Deze 10 trams zijn een voorafneming op de 48 trams die in het Masterplan Antwerpen zitten. Alle trams worden uitgerust met de normale verkoopsapparatuur. Dit wil zeggen dat reizigers hun biljet op de tram zullen kunnen kopen. Ik wil dat element benadrukken.

Tot op heden zien de plannen er als volgt uit : 130 gelede bussen en 10 grotecapaciteitstrams worden ingezet ter vervanging van, respectievelijk, 130 standaardbussen en 10 enkele Presidents' Committee Car-voertuigen. De 10 vrijgekomen PCC's worden dan gekoppeld aan andere PCC-voertuigen, waardoor via deze gekoppelde PCC's een bijkomende capaciteitsverhoging mogelijk wordt. Het nodige personeel, mijnheer Caluwé, zal hiervoor aanwezig zijn – dat zou er nog maar aan te kort zijn.

**De heer Ludwig Caluwé :** Ik wou dat duidelijk weten. Het gaat dus om de vervanging van bestaande bussen. De bussen worden groter, dat is heel positief.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Er komen ook meer bussen.

**De heer Ludwig Caluwé :** Ik hoor u niet zeggen dat er extra ritten gepland zijn.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Het hele systeem wordt grondig voorbereid. Alle details worden bekend gemaakt op het moment waarop dat het nodig is. We zullen er geen potje van maken, en we zullen niet bij elk nieuw idee aan het plan sleutelen.

Om bijkomende doorstromingsmaatregelen te voorzien op de Noorderlaan, zal de park-and-ride-parking bediend worden door bussen. Deze hoogcapaciteitsbussen zullen met een hoge frequentie rijden. Dit betekent dat er meer ritten zullen zijn, en dat elke rit een grotere capaciteit heeft. De standaardbussen op deze as worden immers vervangen door gelede bussen uit het pakket van 130 nieuwe gelede bussen.

Het inschakelen van de Groenendaallaan en het in dienst nemen van de keerlus, is een onderdeel van de toekomstige tramlijn op de Singel. Hierin is voorzien in het Pegasus-plan voor Antwerpen. Deze keerlus zal ook gebruikt worden bij de verlenging van de tramlijn tot Ekeren. Dit is de tweede fase van het project voor de herinrichting van de Leien. Dit betekent dat niet enkel een aantal tijdelijke maatregelen worden genomen, maar dat ook structurele maatregelen worden doorgevoerd.

Artikel 68 van de wegcode bepaalt voor verbodsbord C5 – verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen en van motorfietsen met zijspan – dat, als het bord is aangevuld met de vermelding ‘uitgezonderd 2+’ of ‘uitgezonderd 3+’, de rijbaan of de rijstrook slechts toegankelijk is voor voertuigen met ten minste twee of drie inzittenden, evenals voor de voertuigen van de geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Het verbodsbord C5, aangevuld met de vermelding ‘uitgezonderd 2+’ of ‘uitgezonderd 3+’, kan gebruikt worden voor de aanduiding van bijzondere rijstroken voor het openbaar vervoer.

De wegcode spreekt zowel over de voertuigen van de geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer als over voertuigen in het algemeen. Volgens de wegcode kunnen ook vormen van collectief privé-vervoer in aanmerking komen voor het gebruik van deze specifieke rijstroken. Aanpassingen van de wegcode zijn op dit punt dus niet noodzakelijk.

De plannen voor bijzondere rijstroken voor het openbaar vervoer handelen op dit ogenblik over snelbussen op afzonderlijke rijstroken op de A12-

noord, de E19-noord, de E34, de E313 en misschien de E19-zuid. Het is de bedoeling om van de pechstrook een rijstrook te maken, om aldus ruimte te creëren voor een busbaan. Als bij wegenwerken de pechstrook als rijstrook wordt gebruikt, worden op afgesproken afstanden ‘uitwijkhavens’ gemaakt voor automobilisten met pech. Dit zal ook nu gebeuren. De werken worden uitgevoerd in het voorjaar van 2004.

Voor de bus- en trambanen in de stad moet een onderzoek uitwijzen op welke plaatsen een dergelijke maatregel zinnig kan zijn. Op dit ogenblik wens ik daar geen uitspraken over te doen.

Voor de tijdelijke bruggen op de Singel is de aanbesteding gebeurd op 9 december. Het openbaar onderzoek voor de bouwaanvraag loopt nog tot 21 januari. De bruggen worden gebouwd van zodra er een bouwvergunning is. De start van de werken op het terrein kan verwacht worden vanaf maart 2004, want een aantal constructiewerken gebeuren vooraf in de ateliers van de leverancier van de metalen brugconstructies. Wie de laatste krachttoer met bruggen gezien heeft, weet dat we op dat vlak tot heel wat in staat zijn.

Over mogelijke tariefmaatregelen voor de Liefkenshoektunnel moet de Vlaamse regering nog een beslissing nemen. Ik kan hieraan toevoegen dat het niet alleen een politieke beslissing zal zijn, want ook op technisch vlak zijn een aantal opmerkingen gemaakt, die invloed kunnen hebben op het tijdstip van de communicatie en op de hoogte van de tarieven. Dat zal deel uitmaken van de communicatiestrategie. De vrees leeft dat we nu zouden zeggen dat alles gratis zou zijn. We zullen dit op een voorzichtige manier proberen aan te pakken. We proberen tevens vooruitziend te zijn, want het is geweten dat als we bepaalde informatie te vroeg geven, die ook invloed kan hebben op verkeersstromen, wat we niet wensen. Dat zou mee in de beslissing van de regering worden opgenomen.

Inzake de mogelijke maatregelen in samenwerking met de NMBS werd een reeks erg bruikbare voorstellen uitgewerkt tijdens intensieve besprekingen tussen de Antwerpse vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest en de NMBS. Heel binnenkort zullen er met federaal minister Vande Lanotte en de NMBS-top afspraken worden gemaakt over de financiering van die maatregelen. Het lijkt mij wenselijk om hierover pas te communiceren nadat er een formeel en sluitend akkoord met de NMBS is bereikt, wat zeer binnenkort het geval zal zijn. De voorstellen gaan in elk geval over een uitbreiding



## Bossuyt

van het aanbod van de NMBS en over een betere bediening van het havengebied.

Voor alle geplande werken in het Antwerpse en op autosnelwegen ver buiten de Antwerpse agglomeratie, die zouden kunnen samenvallen met de werken aan de ring, wordt nagegaan of het mogelijk is deze werken samen uit te voeren met die van de ring, en zo ja, onder welke omstandigheden of met welke fasering. Niemand moet zich beroepen op eerdere verklaringen, want we hebben daar nog geen verklaringen over afgelegd. We hebben alleen gezegd dat bij alle werken die op het autowegennet zullen gebeuren, rekening moet worden gehouden met de werken aan de ring. Vandaar de technische invalshoek. Er zal moeten worden afgewogen of er mogelijkheden zijn om die werken op hetzelfde ogenblik uit te voeren, dan wel of er aanleiding bestaat om de werken te verschuiven. Dat zal puur gebeuren op basis van de technische noodzaak.

Een aangepaste fasering of uitvoeringswijze kan het inderdaad mogelijk maken optimaal te werken met aanvaardbare verkeershinder. Het staat in elk geval nu al vast dat de werken aan de Leien, aan de N1 in Mortsels en aan de Sint-Bernardsesteenweg te Hoboken niet zullen worden stilgelegd tijdens de onderhoudswerken van de ring. De fasering en de manier van werken is voor deze werken gecheckt, en ze kunnen plaats hebben met aanvaardbare hinder. Voor de Bredabaan is nog geen beslissing genomen. Als daar niet gewerkt wordt tijdens de werken op de ring, is het in elk geval de bedoeling vooraf doorstromingsmaatregelen te nemen voor het openbaar vervoer. Ook die problematiek maakt het voorwerp uit van continue gedachtewisseling en bespreking met onze diensten. Ook de ministers worden hier zeer frequent bij betrokken om ervoor te zorgen dat er een goede samenwerking blijft bestaan en de maatregelen goed op elkaar kunnen worden afgestemd.

Ik kom tot de vragen over de defecte riooldeksels op de Antwerpse ring. Dit is echter niet het eerste incident in zijn soort. De vrees bestaat dat in de nabije toekomst nog meer dergelijke incidenten zouden gebeuren. Dat is de reden waarom we die werken zo vlug mogelijk willen realiseren.

Enkele maanden geleden waren er analoge problemen met een riooldeksel in de andere rijrichting en eind 2002 dreigde de toenmalige rijkswacht bepaalde rijstroken af te sluiten, omdat het wegdek daar zwaar beschadigd was. Dit alles zou moeten aantonen hoe dringend een grondige aanpak van de re-

novatie van de ring is. Ik zeg dit aan degenen die hier nog aan zouden twijfelen of dit voortdurend in twijfel trekken.

U weet ondertussen dat de werken voor een voorlopige oplossing van het defect alsook van een negental andere analoge constructies, uiteindelijk geduurd hebben van woensdagmorgen tot vrijdagavond. Dankzij dag- en nachtwerk door de aannemer kon sneller worden gewerkt dan aanvankelijk gedacht. Hoewel de negen andere toezichtsschouwen op dit ogenblik geen acute defecten hebben, werd er toch voor geopteerd ze te vervangen door zogenaamde blinde constructies, zodat ze geen onmiddellijke problemen meer kunnen veroorzaken in het wegdek.

Het rijweggedeelte waarin die constructies liggen, zal vanaf juni 2004 immers gebruikt worden om alle verkeer over te laten rijden. Er moet dan ook over worden gewaakt dat tijdens de werkperiode van de zomer 2004 dergelijke problemen niet meer voorvallen. Het gaat om een voorlopige oplossing in afwachting van de renovatiewerken waarbij ook de riolering definitief zal worden aangepast. Het incident is uitgebreid in het nieuws geweest via allerlei mediakanalen, zodat heel zeker het grootste gedeelte van de betrokken bevolking werd bereikt.

Dagelijks wordt bewezen dat het minste incident op de ring leidt tot reusachtige files. Toch moet er eens én tijdig een grondig onderhoud geschieden. Om de verkeershinder aanvaardbaar te maken, werd voor deze werken dan ook een zeer belangrijk minder-hinderprogramma opgezet. Dit programma kwam reeds uitgebreid in de pers en dat zal in de toekomst nog meer gebeuren. Ik zal de grote lijnen ervan nog eens samenvatten.

Het plan behelst vooreerst de omvorming van de Singel en de aansluitende wegen tot een stedelijke ring met zes tijdelijke bruggen en de aanpassing van talrijke kruispunten. Die zijn allemaal in kaart gebracht en er is een timing op gezet. Verder is er een rerouting van het langeafstandsverkeer voorzien naast meer openbaar vervoer en de aanleg van park-and-ride-parkings voor tram- en busverkeer enerzijds en treinverkeer anderzijds. Er komt een coördinatie van alle wegenwerken met verkeershinder en van alle evenementen met verkeershinder of met veel verkeersbewegingen. Bepaalde wegen zullen worden aangepast zodat de capaciteit tijdens de werken kan worden verhoogd, zoals bijvoorbeeld de route naar de Liefkenshoektunnel. Er wordt gedacht aan het promoten en vergemakkelijken van het fietsverkeer tijdens de werken en er worden carpoolparkings aangelegd.



**Bossuyt**

Een uitgebreid gamma van communicatiemiddelen zal worden ingezet voor dagelijkse en voorafgaande communicatie, zowel voor mensen uit de regio als voor mensen van verre herkomst of met verre bestemmingen. Er zullen bereikbaarheidsmanagers worden ingezet die met allerhande doelgroepen zullen onderhandelen en spreken, zodat de noden van iedere doelgroep gekend zullen zijn en iedere doelgroep ook weet hoe ze kan reageren op de gestelde problemen. Verder zal worden gezorgd voor het promoten van de modal shift naar alternatieve modi, bijvoorbeeld het scheepvaartverkeer of het goederenvervoer per trein.

Ik ben ervan overtuigd dat deze maatregelen een belangrijke bijdrage zullen leveren om de verkeershinder tot een aanvaardbaar niveau te herleiden.

Ik wil nogmaals hulde brengen aan de vele mensen die zijn betrokken bij de voorbereidingen van dat grote moment. De aanvang van de werken heeft plaats in juni van dit jaar en ze zullen doorlopen tot oktober van dit jaar en weer voortgezet worden vanaf mei volgend jaar tot november volgend jaar. Ik hoop dat ze dan zullen zijn voltooid en dat ze kunnen plaatsvinden met de minst mogelijke hinder.

Ik denk niet dat eender welke overheid de problemen onderschat. Problemen kunnen altijd de kop opsteken, maar ik wil u verzekeren dat inzake voorbereidingen al het mogelijke wordt gedaan. Er wordt zeer intens gewerkt om te trachten alle diensten op elkaar af te stemmen, alle werken in kaart te brengen, met een tijdschema.

Het is een moeilijk werk, maar ik ben ervan overtuigd dat Vlaanderen dit werk aankan. Het gaat hier immers over een van onze belangrijkste knooppunten en economische regio's. We moeten dit aankunnen. Ik geef u rendez-vous de twee volgende jaren. Ik ben ervan overtuigd dat we een behoorlijk resultaat zullen kunnen neerzetten.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik heb soms de indruk dat u het ons wat kwalijk neemt dat we hier vragen over stellen. U geeft echter zelf aan dat deze werken erg belangrijk zijn. Een en ander kan dus niet beperkt blijven tot de communicatie die terzake wordt georganiseerd. Ook in dit parlement moeten we de situatie nauwgezet volgen en moe-

ten we de vragen die de mensen ons stellen aan u kunnen stellen. Zo kunt u met uw antwoord indianenverhalen de wereld uit helpen.

Ik ben blij dat het verhaal over de trams niet blijkt te kloppen. Mij is het nog niet helemaal duidelijk of de bussen die zullen worden geleverd extra bussen zullen zijn, die zullen zorgen voor extra ritten. Volgens u zullen ze bestaande bussen vervangen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Neen, ik heb zeer uitdrukkelijk gezegd dat er ook qua capaciteit een uitbreiding zal komen.

**De heer Ludwig Caluwé** : De capaciteit neemt toe doordat de bussen langer zijn. Er zijn meer zit- en staanplaatsen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik heb duidelijk gezegd dat zowel de capaciteit als de frequentie zullen toenemen. Dat kan ook niet anders. Een deel van ons minder-hinderprogramma is immers net gericht op het trachten te overtuigen van een deel van de mensen om, waar het kan, het openbaar vervoer te nemen.

**De heer Ludwig Caluwé** : Dan had ik graag nog een precies antwoord op de vraag wie er gebruik zal mogen maken van de busstroken langs de diverse autosnelwegen. U zegt dat de wegcode toelaat dat hier niet alleen door bussen gebruik van wordt gemaakt. Daar is een bord voor. Het zou gelden voor voertuigen met minstens drie personen, de bestuurders en twee passagiers. Is er een mogelijkheid dat deze stroken worden gereserveerd voor bussen en carpoolverkeer ?

Kunnen wagens met drie personen die stroken gebruiken ? Of wordt dit toch beperkt ? Dan is er wel een probleem met de wegcode. Volgens de bestaande wegcode wordt dit immers beperkt tot voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer en voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen. Daar vallen de bedrijfsbussen niet onder. Als men het carpoolverkeer niet en de bedrijfsbussen wel toelaat, dan is er een probleem met de huidige wegcode. Dat is duidelijk.

Er moet worden nagegaan welke optie de beste is. Misschien levert het betere resultaten op als dit wordt beperkt tot de bedrijfsbussen, maar ik vind wel dat minstens de bedrijfsbussen op die rijstroken moeten kunnen. Dit mag niet worden beperkt tot de bussen van De Lijn en het leerlingenvervoer, want dan maakt men onvoldoende gebruik van die extra capaciteit. Dit geeft ook geen stimulans aan

## Caluwé

werknemers om gebruik te maken van bedrijfsbussen. Die bussen staan dan immers samen met de personenwagens in de file. Dit moet zo snel mogelijk worden opgehelderd.

Het is tevens belangrijk dat de bedrijfsbussen ook gebruik mogen maken van de voor bussen en trams gereserveerde rijstroken in de stad. Dat is een andere regeling.

Dan heb ik nog een opmerking over de tariefmaatregelen van de Liefkenshoektunnel. Ik kan er enigszins begrip voor opbrengen dat de overheid op die wijze geen verkeer wil aantrekken. Toch denk ik niet dat er een dergelijk effect zou zijn in Nederland, als de mensen denken dat ze daar gratis langs mogen. Als de overheid nog een bijdrage vraagt, al is die miniem, creëert ze altijd een flessenhals, een haltepunt. Dat heeft belangrijk effecten op het verkeer. Ik pleit voor de mogelijkheid om mensen langs de hokjes te laten rijden zonder halt te houden, zoals dat momenteel gebeurt bij incidenten. Ik vraag dus dat de calamiteitenregeling van toepassing zou zijn gedurende de hele periode van de werken aan de ring. Dat lijkt me de beste oplossing.

Ik blijf op mijn honger inzake de NMBS. Ik vrees dat een en ander beperkt zal blijven tot extra treinen in de richting van de haven. Dat is belangrijk en goed, maar er zouden geen extra treinen voor het overige verkeer in het Antwerpse komen. Er komt geen heropening van een aantal voorheen gesloten stations tijdens de werken. Ik had gehoopt dat u me iets anders zou meedelen, maar ik hoor dit momenteel nog niet.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Caluwé, ik begrijp uw vraag. Ik zal daar echter nu niet op antwoorden. Dit zal immers een geïntegreerde totaal-aanpak zijn. De diverse vormen van aanbod aan gemeenschappelijk vervoer zullen op elkaar moeten worden afgestemd. Het lijkt me dus voorbarig daar op in te gaan. We zullen hierover communiceren op het ogenblik dat het plaatje af is.

Er is geen plaats voor veronderstellingen. Er komt een uitgebreide regeling, die we bekend zullen maken aan de bevolking. Dat zal een geïntegreerde aanpak zijn. We zijn volwassen mensen. Waar spoorverbindingen noodzakelijk zijn, zullen we die vragen. Ik maak me sterk dat we die ook zullen krijgen. Dit zal een programma zijn, met een bepaald kostenplaatje, maar dit zal slechts worden

meegedeeld op het moment dat we het totaalplan rond hebben.

Dat geldt ook voor uw vragen over de situatie van de bussen in de stad. Momenteel worden die zaken op punt gesteld, en er wordt deels uitgetest waar er eventueel problemen zijn van technische aard of problemen met de wegcode. We willen immers een zo volledig mogelijke oplossing brengen. Het zou verwarring scheppen mochten we onmiddellijk op elke vraag springen. Dan zullen we geen totaalbeeld inzake communicatie hebben. Als we dat totaalbeeld brengen, zult u kunnen beoordelen of er iets mis aan is.

**De heer Ludwig Caluwé :** Ik hoop dat er meer in zit wat de NMBS betreft. Een aantal maanden geleden heb ik concrete voorstellen gedaan aan federaal minister Vande Lanotte, waarvan ik meende dat ze, indien ze worden uitgevoerd, een belangrijke bijdrage zouden leveren aan het verminderen van de hinder. Het antwoord was op dat ogenblik niet positief wat deze voorstellen betreft. Als we dat toch bereiken, dan zal ik dubbel zo gelukkig zijn.

**Minister Gilbert Bossuyt :** U zegt dat dit een aantal maanden geleden is gebeurd. De gesprekken terzake zijn nog geen jaar geleden gestart. Nu wordt intensief en heel praktisch gekeken wat de mogelijkheden zijn. Ik maak me sterk dat we geen problemen zullen hebben met de NMBS in dit dossier. De NMB ziet daar ook de kansen van in.

**De heer Ludwig Caluwé :** Ik betreur alleszins en ik vind het onverstandig dat de Vlaamse overheid enerzijds alle gemeenten in het Antwerpse – met reden – vraagt om geen werken te laten uitvoeren, maar anderzijds als gewest toch verder werkt aan de Sint-Bernardsesteenweg en aan de werken in Mortsel. Het zal moeilijk worden om het verkeer in het Antwerpse in de hand te houden, en dit zal de problemen alleen nog maar verergeren.

**De voorzitter :** Mevrouw Dillen heeft het woord.

**Mevrouw Marijke Dillen :** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Bij het begin van het antwoord had ook ik het gevoel dat u niet echt graag had dat hierover een vraag wordt gesteld.

U kunt het mij niet kwalijk nemen dat ik me bij het indienen van de vraag baseerde op verklaringen van uw hoofdingenieur. Eerst zei hij dat de problemen zouden zijn opgelost na het weekend, maar nadien zei hij dat het een tot twee weken zou

**Dillen**

duren. De dag erna zei hij iets anders, maar dat kon ik niet weten. Ik heb overigens mijn eerste verzoek ingetrokken en de tekst aangepast. Ik heb daarin ook gezegd dat ik blij was dat het 'maar' drie dagen heeft geduurd. Ik weet ook dat de uitvoering van werken enige tijd vergt.

U hebt in uw antwoord terecht benadrukt dat een goede communicatie met de bevolking erg belangrijk is. Ik durf er bijgevolg op aandringen om in de toekomst voorzichtig te zijn met verklaringen over de duur van werken die de bevolking mateloos irriteren. Zoals het nu is gegaan, kan het niet : lees er de commentaren van een aantal hoofdredacteurs van kranten maar op na.

**De voorzitter** : Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Soms word ik kribbig als sommige Antwerpenaren zeer negatief reageren op wat toch een enorme uitdaging voor Vlaanderen is. Ik hoop dat iedereen inziet dat dit noodzakelijk is.

Niemand twijfelt eraan dat dit allemaal erg moeilijk is, maar we mogen niet zeuren. De ingenieurs hebben zich eerst voorzichtig uitgedrukt. Het gaat over een baanvak waarvan ze weten dat het een cruciale rol zal vervullen tijdens de werken. Ze kunnen zich geen fouten veroorloven. Die baan is in slechte staat. Vandaag of morgen kan zich een wegverzakking voordoen. De verantwoordelijken reageren dus voorzichtig en nemen de nodige tijd.

Uiteindelijk heeft de administratie meer gedaan dan strikt genomen moest. Alle putten zijn gecontroleerd en gestabiliseerd. De veiligheid vereiste dat. Controle en kritiek mag, maar dat is de reali-

teit, en we moeten dat ook aan de publieke opinie durven meedelen. Onze ingenieurs weten dat werken leiden tot omgevingshinder, en veel meer dan vroeger zijn ze daarover bekommerd. We proberen die bekommernis ook bij andere overheden nog meer ingang te doen vinden. Maar het werk moet gebeuren, en de mensen moeten dat weten.

**Mevrouw Marijke Dillen** : Het was aanvaardbaar dat de ingenieurs op woensdag zeiden dat de werken na het weekend zouden zijn afgelopen, maar donderdag hadden ze het plots over een tot twee weken. Vrijdag zeiden ze ten slotte dat het probleem was opgelost. U begrijpt toch dat de mensen op donderdag afwijzend reageerden op de aankondiging dat de chaos nog een tot twee weken zou duren ? Drie verschillende verklaringen op drie verschillende dagen is van het goede te veel. Ik vraag en hoop dat dit in de toekomst anders wordt aangepakt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : In de toekomst zullen we nog meer aandacht besteden aan de communicatie. De impact ervan is immers groot. Ik ben alleszins blij dat men tegenwoordig verklaringen durft te corrigeren. In het verleden was dat soms wel anders.

Ik heb liever dat foute informatie wordt gecorrigeerd dan dat men na een foutieve mededeling zwijgt. Iedereen zou tenslotte blij moeten zijn dat er hard werd gewerkt om het probleem snel op te lossen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.51 uur.*

---