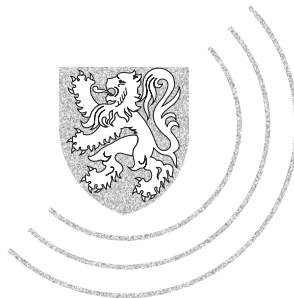


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

16 maart 2004

GEDACHTEWISSELING

over het Minder Hinder Plan Antwerpen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Bart De Smet**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Johan Van Brusselen ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

INHOUD

	Blz.
I. Inleidende toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN van de Vlaamse Gemeenschap en voorzitter van de stuurgroep	4
II. Presentatie van het Minder Hinder Plan	5
II.1. Werken R1 : waarom, welke ingrepen, verwacht resultaat ?	5
II.2. Werken R1 : fasering	6
II.3. Minder Hinder maatregelen	6
II.4. Operationeel verkeersbeheer	8
II.5. Uitbouw opgewaardeerde ‘Singel’	9
II.6. Signalisatie	9
II.7. Implementatie Minder Hinder maatregelen : planning	9
II.8. Managementstructuur werken R1 en Minder Hinder maatregelen	9
II.9. Minder Hinder Contactpunt	10
II.10. Mobiliteitscentrale	10
II.11. Maatregelen bedrijfsleven	10
II.12. Doorgedreven communicatie	12
III. Gedachtewisseling met de leden	13
III.1. Vragenronde	13
III.2. Antwoorden	15

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op donderdag 19 februari 2004 op verzoek van de minister een presentatie en een gedachtewisseling over het zogenaamde Minder Hinder Plan Antwerpen en de heraanleg van de Antwerpse ring (R1).

De presentatie van dit Minder Hinder Plan werd verzorgd door een team o.l.v. de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN Vlaamse Gemeenschap en voorzitter van de stuurgroep Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

De presentatie werd op cd-rom bezorgd aan de leden van de Commissie.

Naast de heer Desmyter, voerden vertegenwoordigers van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, Tritel, het communicatiebureau Groep C en de bereikbaarheidsmanager van het bedrijfsleven het woord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter wijst op het belang van deze vergadering, omdat de materie niet enkel betrekking heeft op de regio zelf, maar heel Vlaanderen zal beroeren. Zij deelt mee dat de minister zich heeft verontschuldigd wegens ambtsverplichtingen in het buitenland. Overigens wijst zij erop dat de communicatie rond de heraanleg van de Antwerpse ring bij uitstek een niet-politieke zaak is.

I. Inleidende toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN van de Vlaamse Gemeenschap en voorzitter van de stuurgroep

De heer Fernand Desmyter verklaart dat hoewel Vlaanderen beschikt over een zeer dicht netwerk van autosnelwegen, we toch zien dat het stilaan verzadigd raakt, zeker wat de ring om Brussel en de R1 (Antwerpse ring) betreft.

Wegen gaan niet eeuwig mee : het is normaal dat ze na een langere gebruikstijd moeten hersteld of heraangelegd worden, vervolgt de spreker. Als wegen in dienst blijven tijdens de heraanleg moet alles in het werk gesteld worden om de hinder zo gering mogelijk te maken.

De renovatie van de R1 werd zeer grondig voorbereid : het concept werd uitgewerkt in samenwerking met externe bureaus. Deze voorbereiding gold niet alleen de technische uitwerking, maar eveneens maatregelen ter beperking van de hinder, en

maatregelen met betrekking tot alternatieven. Het geheel is een zeer complex gegeven ; het Minder Hinder Plan op zich is al zeer omvangrijk en ingewikkeld.

Gedurende de uitvoering van de werken zal de capaciteit van de R1 veel lager liggen, omdat het aantal rijstroken beperkt wordt. Er werden een aantal maatregelen genomen die de wegwerkzaamheden mogelijk maken.

De heer Desmyter wijst op verschillende types van maatregelen : ze betreffen zowel het internationale verkeer (Antwerpen ligt op de as Scandinavië – Nederland – Frankrijk – Spanje), als het regionale en het lokale verkeer.

De spreker hoopt dat heel wat huidige gebruikers, zowel wat personen- als vrachtvervoer betreft, zullen kiezen voor alternatieven. In die zin werden ook maatregelen genomen om het openbaar vervoer te versterken, zowel in samenspraak met De Lijn als met de NMBS. Deze maatregelen zouden een blijvend effect moeten hebben, ook na de werken. Dit laatste geldt ook voor de speciale maatregelen die genomen werden met betrekking tot het fietsverkeer.

De heer Desmyter hoopt tevens dat heel wat vrachtvervoer zal overstappen op de binnenscheepvaart. Er werden maatregelen genomen om dit te stimuleren en mogelijk te maken ; hiervoor werden extra financiële middelen voorzien.

Het pakket aan maatregelen omvat ook een groot aantal omleidingsroutes. Het is daarbij van groot belang dat op deze alternatieven ook niet gewerkt wordt, hetzij door het Vlaamse Gewest, hetzij door de gemeenten of door nutsmaatschappijen.

Een ander belangrijk punt, waarmee rekening gehouden is bij het ontwerp van de maatregelen, is dat de hulpdiensten tijdig ter plaatse moeten kunnen zijn. Ook op dat vlak zijn heel wat acties gepland.

De verschillende sectoren en doelgroepen hebben inspraak gehad bij het bepalen van de minderhindermaatregelen. Er is al meer dan anderhalf jaar druk overleg met onder andere VOKA en UNIZO. De bereikbaarheidsmanager is de verbindingspersoon met het bedrijfsleven en de woordvoerder van de Vlaamse overheid.

Er is ook heel wat aandacht besteed aan de communicatie. Er moeten echter nog heel wat acties ondernomen worden. Het is immers nog niet voor iedereen duidelijk wat er precies gaat gebeuren en wat de alternatieven zijn en waar men terecht kan

voor meer informatie. Ook het communicatieplan zal toegelicht worden. De berichtgeving heeft wat vertraging opgelopen maar er was nog niet over alle aspecten duidelijkheid. Essentieel voor de werken is bijvoorbeeld de doorstroming op de Singel. Om die te verbeteren, moeten er eerst vijf tijdelijke bruggen geplaatst worden. Daarvoor zijn vergunningen nodig. Die vergunningen zijn pas een paar dagen geleden afgeleverd. Vooraleer vergunningen afgeleverd worden, is er een hele procedure met onder andere een openbaar onderzoek. Pas als er zekerheid is dat de werken zullen aanvatten, kan de bekendmaking ervan starten.

De voorbereiding van dit grootse project is teamwork, niet alleen de overheid maar ook verschillende studiebureaus hebben eraan deelgenomen. De projectleider is Patrick Debaere, afdelingshoofd AWW Vlaamse Gemeenschap. Hij zal de rode draad van de uiteenzetting voor zijn rekening nemen. De heer Lode De Kesel, directeur De Lijn entiteit Antwerpen zal het aspect over De Lijn toelichten. De heer Dirk Engels van het studiebureau Tritel zal de inbreng van de NMBS en een aantal verkeers- en informatiemaatregelen behandelen. De heer Olivier Charon, de bereikbaarheidsmanager voor het bedrijfsleven, zal ook het woord voeren. Daaruit zullen de parlementsleden kunnen afleiden dat er een goede dialoog is tussen de overheid en het bedrijfsleven. Het onderdeel over de communicatie zal toegelicht worden door de heer Bart Derison van de groep C & Slangen (communicatiebureau).

Het is logisch dat er zoveel sprekers zijn. Het betreft een belangrijk project, waarbij verschillende disciplines samen werken.

II. Presentatie van het Minder Hinder Plan

De heer Patrick Debaere, afdelingshoofd entiteit Antwerpen AWW Vlaamse Gemeenschap, laat aan de hand van een foto van de Antwerpse ring zien dat er al een aantal voorlopige herstellingen gebeurd zijn. Dat toont aan dat er problemen zijn.

Volgende 12 hoofdstukken zullen in de presentatie aan bod komen : de redenen van de werken ; de fasering ; de minderhindermaatregelen ; het operationeel verkeersbeheer ; de Singel ; de bewegwijzering ; de implementatie van de minderhindermaatregelen ; de managementstructuur ; het minderhindercontactpunt ; de mobiliteitscentrale ; de contacten met het bedrijfsleven en tenslotte de communicatie.

II.1. Werken R1 : waarom, welke ingrepen, verwacht resultaat ?

De Antwerpse ring is een van de belangrijkste verkeersaders van Vlaanderen. Er is heel veel zwaar verkeer en veel doorgangsverkeer. Op een bepaalde sectie zijn er 200.000 voertuigen per dag. Samen met de andere secties stijgt dat aantal nog. Het laatste groot structureel onderhoud dateert van 1977 en is 's nachts uitgevoerd. Het was eigenlijk maar een vervanging van de twee bovenlagen, dus ongeveer 10 centimeter wegdek. Het wegdek, de brugvoegen, en vooral de funderingen zijn versleten. Ook rioleringen en afwatering zijn aan vervanging toe. De ring voldoet niet meer aan een aantal veiligheidsnormen.

Bij de aanleg in 1964-69 waren er al studies die aantoonde dat de drainering goed zou zijn voor 30 tot 40 jaar. De ring ligt een zestal meter onder het maaiveld en heeft een permanente drainering nodig. De materialen van die waterafvoer hebben een beperkte levensduur vooral door de agressiviteit van het Antwerpse grondwater. De drainering en riolering vertonen nu aanzienlijke defecten. Het beton van die tijd moet vervangen worden.

De afvoer van het water functioneert niet goed en de funderingen rusten op een laag die niet meer in de beste staat is. Dat blijkt ook uit de cijfers. Een nieuwe fundering moet 12.000 megapascal zijn, op sommige plaatsen meten we nu maar 600 megapascal meer. Dat wijst op de fundamentele problemen bij de fundering, de brugvoegen, maar vooral bij de riolering en afwatering. Dat kan op korte termijn last veroorzaken. Er zijn al riooldeksels vervangen. Dat heeft miljoenen franken gekost. Er is al een verzakking aan de Desguinlei waardoor de oprit daar is afgesloten.

De heer Patrick Debaere merkt op dat het wegdek van de Kennedytunnel dateert van 1969. Buiten enkele kleine onderhoudswerken werd dit niet hersteld, zodat er nu serieuze problemen zijn. Vrachtwagens rijden volgens hem vaak met een hoge snelheid in de tunnel om gemakkelijk de helling op te kunnen. Het gevaar op ongevallen is zeker niet onbestaande.

Er zijn volgens hem ook problemen met de afwatering, waardoor plassen blijven staan op het wegdek bij hevige regen. Bovendien vindt men op de ring op een zeer korte afstand van de verlichtingspalen enkelvoudige vangrails terug.

De spreker wijst erop dat 14 km van de ring en 30 km van het op- en afrittencomplex zullen hersteld

worden. Er zullen ook riolerings- en drainagewerken worden uitgevoerd voor een netwerk met een totale lengte van 170 km. De riolen werden manueel of met camera's onderzocht. Er zijn verder 4000 inspectieputten en enkele bruggen en galerijen onder de ring die om herstelling vragen.

De spreker duidt op een kaart de zones aan waar gewerkt zal worden. Het wegennet op Linkeroever zal slechts een voorlopige herstelling krijgen omdat men daar binnen enkele jaren de aansluiting van de Oosterweelverbinding verwacht. Hij merkt op dat het niet verstandig zou zijn zwaar te investeren in een wegennet dat in de nabije toekomst opnieuw moet worden aangelegd. Ook in het noorden van de ring moet de Oosterweelverbinding aangelegd worden.

Het resultaat van de werken zal een veilige, moderne en performante ring zijn. De ring wordt volgens de spreker echter aangelegd zoals hij lag. Er zullen geen verbindingen worden toegevoegd of verwijderd. De heer Patrick Debaere zegt dat de vernieuwde ring in staat moet zijn om 40 jaar lang te functioneren. Het einddoel is het bekomen van een volwaardige gesloten verbinding rond Antwerpen eenmaal de Oosterweelverbinding is gerealiseerd.

II.2. Werken R1 : fasering

De heer Patrick Debaere behandelt vervolgens de fasering. Hij zegt dat er vier belangrijke periodes zijn. Tot juni 2004 zullen er voorbereidende werken op de ring worden uitgevoerd, zullen er maatregelen worden genomen op secundaire wegen en zal de Singel worden uitgebouwd. Momenteel is men bezig met het aanleggen van een vierde rijstrook tussen Merksem en Antwerpen Noord en op A12-zuid tussen de Bevrijdingstunnel en de aansluiting op de A12.

De riolering van de Bevrijdingstunnel is erg slecht, zodat men ervoor koos de werken uit te voeren voor aanvang van de hoofdperiode om de verkeershinder te beperken. Het noordelijke deel van de ring werd gekozen omdat dit traject nodig is voor de omleidingswerken.

Na een aantal voorbereidingen breekt de eerste hoofdperiode aan met een stabiele situatie. De spreker merkt op dat het verkeerd is werken uit te voeren die geregeld een veranderende verkeerssituatie met zich mee brengen. Gedurende de eerste en de tweede hoofdperiode zal er een stabiele verkeerssituatie zijn gedurende 5 maanden. De eerste hoofdperiode loopt van juni 2004 tot november

2004 en zal worden gebruikt om de rijstroken richting Nederland aan te leggen. Al het verkeer zal daarvoor op de rijstroken richting Gent moeten rijden. De spreker verzekert dat er steeds 2 maal 2 rijstroken beschikbaar zullen zijn en dat het grootste deel van de ring 2 maal 3 rijstroken zal tellen. Deze rijstroken zullen volgens hem versmald zijn. In de Kennedytunnel zal één koker gedurende één maand worden afgesloten voor de onderhoudswerken. De andere koker zal gedurende die periode zeer smalle rijstroken hebben. In de maanden juli 2004 en 2005 zal het vrachtverkeer uit de Kennedytunnel worden geweerd wegens de breedte van de vrachtwagens.

Na november 2004 treedt er volgens de spreker een tussenperiode aan tot mei 2005. Gedurende deze periode zal men voorbereidende werken uitvoeren voor de tweede hoofdperiode. De ring en de op- en afritten zullen op dat moment terug opgesteld worden.

In de tweede hoofdperiode concentreren de werken zich op de binnenring richting Gent. De situatie is dezelfde als die tijdens de eerste hoofdperiode.

II.3. Minder Hinder maatregelen

De heer Patrick Debaere behandelt vervolgens de minderhindermaatregelen. Hij stelt dat men op de ring enkel een hoeveelheid verkeer wil toelaten die op dat ogenblik kan worden verwerkt. De ring moet beschikbaar blijven voor doorgaand verkeer. Het verkeer dat niet meer op de ring kan rijden doordat de lokale op- en afritten worden afgesloten, moet op de Singel rijden. De spreker zegt dat modelsimulaties van de spitsuren aangeven dat er 85 procent van het huidige verkeer kan verwerkt worden door de ring en de nieuwe Singel. Hij wijst erop dat er dus 15 procent restverkeer is, dat moet worden afgeleid.

Inzake het autoverkeer moet men volgens de heer Patrick Debaere verzekeren dat de invalssassen vrij zijn gedurende de periode van de werken op de ring. De belangrijke wegen rond Antwerpen werden ingedeeld in categorieën. Op de rode assen moet het autoverkeer tijdens de werken voorrang krijgen op andere initiatieven. Hij denkt daarbij aan de organisatie van braderijen en andere nutsvoorzieningen. De spreker merkt op dat men niet de bevoegdheid heeft al deze wegen vrij te houden tijdens de werken, zodat een goede samenwerking met de gemeenten noodzakelijk is.

De heer Lode De Kesel, directeur entiteit Antwerpen van De Lijn, verklaart tijdens een werkbezoek aan Amsterdam te hebben geleerd dat het belangrijk is de bestaande structuur te versterken. Het installeren van nieuwe structuren heeft namelijk een lange inlooperperiode nodig, zodat zij pas renderen als de werken gedaan zijn.

Een eerste belangrijke maatregel die De Lijn volgens de spreker heeft genomen, is het verhogen van de capaciteit door de aanschaf van 130 gelede bussen. Deze zullen worden ingezet op de belangrijkste assen richting Turnhout, Herentals, Boom, Hoogstraten, Wuustwezel, Putte via Kapellen of Putte via Ekeren en Zandvliet. Deze lijnen staan toe mensen die Antwerpen benaderen op te vangen. Deze maatregelen zullen zorgen voor 6.500 extra plaatsen per uur. De heer Lode De Kesel zegt dat de levering van de bussen gepland is voor 1 april en zal beëindigd worden op 25 juli.

Hij stelt dat men bovendien 10 nieuwe grote capaciteitstrams kan aankopen, die worden ingezet op lijnen 2, 3 en 15 ter vervanging van enkele of gekoppelde voertuigen. De gekoppelde voertuigen die op die wijze vrijkomen, worden volgens hem ingezet op lijnen 7, 10, 12 en 24. De capaciteit van het hele net wordt zo op substantiële wijze verhoogd met 2200 extra plaatsen. De levering van de trams is gepland tussen 1 april en september.

De heer Lode De Kesel verklaart dat het openbaar vervoer zich ook zal concentreren op de blauwe assen. Er worden maatregelen genomen zoals het reserveren van busstroken en het installeren van bussluizen zodat de doorstroom kan verbeterd worden. Deze voorstellen liggen klaar en worden besproken met de gemeenten. Het is volgens hem belangrijk prioriteit te geven aan het penetrerend verkeer op de assen om als duurzaam alternatief op te kunnen treden voor het wagenverkeer.

Supplementair aan de versterking van de bestaande assen, zullen twee snelbusdiensten bijkomend worden ingezet op de autosnelwegen. Op de E19 zal de capaciteit van de snelbus richting Hoogstraten en Brecht verhoogd worden tot een uurfrequentie tijdens de daluren en een kwartierfrequentie tijdens de spitsuren. Er komt een nieuwe snelbus richting Maria-ter-Heiden en Wuustwezel. Beide snelbussen zullen de park-and-ride bij de autosnelweg in Sint-Job aandoen. De werfweg van de NMBS, die parallel loopt aan de autosnelweg, zal gebruikt worden indien nodig. Op de E19 zal de pechstrook vervangen worden door een rijstrook voor de bussen, die de autosnelweg verlaten in Ka-

pellen (Kleine Bareel – Kapelsesteenweg) en via de Bredabaan naar Antwerpen zullen rijden.

De drukke sneldienstbus die de E34 volgt richting Zoersel, Malle, Turnhout, Welcherderzande en Vlimmeren wordt versterkt. Er komt een nieuwe sneldienst vanuit Antwerpen richting Lille, Poederlee en Herentals. Door deze twee ingrepen stijgt het aantal plaatsen per uur met 500.

Binnen het havengebied wordt vanuit het station Noorderdokken in dubbele richting een havenlijn gerealiseerd langs de Noorderlaan, Tijmsmanslaan en Scheldelaan. Deze lijn zal afgestemd worden op de spitsuurtreinen. De haltes worden in overleg met het bedrijfswereld ingeplant. De bedrijven gaan na hoe ze het netwerk vooral in het noorden van de haven kunnen verfijnen bijvoorbeeld door een fietsnetwerk.

De middelen voor basismobiliteit zullen in het zuiden van Antwerpen gebruikt worden om vanaf begin juni voor versterking te zorgen in de richting van het station van Berchem, het Centraal Station, het centrum van Wilrijk en het Eilandje. We zullen een aantal doorstroommaatregelen realiseren op de Bredabaan, de Turnhoutsebaan en de Mechelsesteenweg.

De heer Fernand Desmyter kondigt aan dat de federale en de Vlaamse overheid een formeel akkoord hebben afgesloten over de NMBS-maatregelen.

De heer Dirk Engels van Tritel merkt op dat het overleg met de NMBS geleid heeft tot een financieel akkoord. De NMBS speelt een complementaire rol, rekening houdend met het aanbod van De Lijn.

De NMBS probeert in de eerste plaats de bestaande lijnen te versterken of intensifiëren omdat het gebruik ervan wellicht sterk zal stijgen. Tijdens de spitsuren bereikt de NMBS al de maximumcapaciteit op deze lijnen. Daarom plant men een algemene versterking van alle treinen richting Antwerpen door de treinen langer te maken of gebruik te maken van dubbeldekstreinen. In het begin van de hoofdperiode zal extra materiaal stand-by gehouden worden.

De treinen uit Antwerpen, Herentals en Leuven worden in Lier samengevoegd. Door deze treinen afzonderlijk te laten doorrijden, verhoogt de capaciteit. In de buurt van Herentals wordt een nieuw park-and-ride station geopend, namelijk Wolfstee van waaruit tijdens de spits drie tot vier treinen

zullen vertrekken. Dat station is gemakkelijk bereikbaar vanop de autosnelweg.

In overleg met De Lijn en het bedrijfsleven zal de NMBS de haven beter bedienen. Er worden bijkomende bedrijfstreinen ingelegd, die tot in het vormingsstation Antwerpen-Noord zullen rijden. De NMBS stelt een aantal personeelstreinen open voor de andere reizigers. Een aantal P-treinen rijdt door tot in het station Antwerpen-Noorderdokken waar de reizigers kunnen overstappen op de bedrijfstreinen. Ten slotte wordt de bedieningsperiode op een aantal lijnen uitgebreid.

Om de park-and-ride mogelijkheden nog uit te breiden, zullen in de regio Antwerpen een aantal stationsparkings vergroot worden. Park-and-ride zal door middel van signalisatie aangeduid en gepromoot worden vanop de autosnelweg.

De heer Patrick Debaere stelt vast dat de parkeerplaatsen nu al beperkt zijn in de buurt van bepaalde bus- of tramhaltes. Rond de stadskern zullen een aantal parkings aangelegd worden die aansluiten op het tram- en busnet. De bouwvergunningen worden op dit moment aangevraagd.

Omdat soortgelijke werkzaamheden in Nederland ertoe geleid hebben dat 20.000 mensen naar de fiets grepen, worden een aantal maatregelen ten bate van de fietsers genomen. Een deel van die fietsmaatregelen komen uit het Masterplan. In de AWW-planning zijn ook een aantal fietsmaatregelen opgenomen. De fietsverbinding verbetert omdat het fietsnetwerk van de stad Antwerpen wordt versterkt. Aan de hand van folders en kaarten zal dat netwerk gepromoot worden. Op dit moment worden ingrepen uitgevoerd in de buurt van De Singel, en wordt een aantal missing links uit het stedelijke fietsnetwerk aangelegd.

Naast maatregelen voor het openbaar vervoer, moeten ook maatregelen genomen worden ten bate van de auto's. Voor het langeafstandsverkeer dat niet in Antwerpen hoeft te zijn worden routes rond Antwerpen gezocht. Dat kan door gebruik te maken van de Liefkenshoektunnel. Voor het oost-west en het noord-oost verkeer op langere afstand wordt in overleg met Nederland, Wallonië en Frankrijk rerouting voorgesteld. Deze nieuwe routes – bijvoorbeeld vanuit Duitsland naar Zeeland – worden op de autosnelwegen aangeduid.

Voor de Liefkenshoektunnel is aan infrastructurele maatregelen en tariefmaatregelen gedacht. Omdat de Liefkenshoektunnel zowel op de linker- als op de rechteroever enkel bereikbaar is via een weg

van tweemaal één rijstrook, wordt gewerkt aan een extra rijstrook aan beide kanten. In de buurt van Merksem is al begonnen met de aanleg van bijkomende rijstroken. Binnenkort zal de provincie Oost-Vlaanderen werk maken van de aansluiting van de R2 op de weg naar Knokke. De bouwvergunning en de aanbesteding zijn rond.

De beheerders van de Liefkenshoektunnel stellen voor om de trouwe klanten die een Teletolkaart hebben te laten meegenieten van de meerinkomsten als gevolg van de werken. De Vlaamse regering moet zich nog over dit voorstel uitspreken.

II.4. Operationeel verkeersbeheer

De heer Dirk Engels wijst erop dat alle concepten, eens ze in werking treden, ook draaiende moeten gehouden worden. Daarbij moeten verschillende aspecten beheerst worden.

Het is van uiterst groot belang dat de hulpdiensten overal en altijd een vlotte doorgang hebben. Daartoe werden een groot aantal maatregelen genomen. Er is dan ook uitvoerig overlegd met alle betrokken actoren. Het betreft niet alleen de organisatie van de werf zelf, maar ook algemene afspraken met de regio in functie van een vlotte routeplanning.

Er moet bekeken worden of de hulpdiensten alle op- en afritten kunnen gebruiken, of ze gebruik kunnen maken van bijkomende doorsteken en werfwegen. Ook wordt overwogen of ze bij stilstaand verkeer tegen de richting in kunnen rijden, maar hiervoor zou de wet moeten aangepast worden. Tevens moet gedacht worden aan voldoende bluswatervoorziening. De heer Engels verwijst naar de samenwerking tussen de hulpdiensten en het openbaar vervoer : De Lijn beschikt over slagboomsystemen die ook doorgang zouden kunnen verlenen aan de hulpdiensten, en tevens kan overwogen worden of de trambeddingen dienst kunnen doen als hulpverleningsroute. Uiteraard zullen ook de vrije busbanen op de snelweg zich hiertoe lenen. Ten slotte zal moeten gezorgd worden voor een continue link tussen de hulpdiensten en het Vlaams Verkeerscentrum, zodat ze te allen tijde van de verkeerssituatie op de hoogte zijn.

De heer Engels heeft het vervolgens over de verkeerbeheersscenario's die achter de hand gehouden worden voor als zich onverwachte situaties zouden voordoen. Zij kunnen beschouwd worden als een soort rampenplannen. Daartoe werden een

aantal rerouteringen uitgewerkt, zowel op lange afstand, als op regionaal en lokaal vlak.

Het is duidelijk, aldus de heer Engels, dat er zeer veel inspanningen geleverd werden om de communicatie tussen de hulpdiensten, de Vlaamse Verkeerscentra en alle betrokken partijen optimaal te laten verlopen.

De heer Patrick Debaere kondigt tevens het plan “Fast” aan, waarbij een stilgevallen voertuig op de R1 onmiddellijk kan weggesleept worden. Daarnaast zijn er de “Oranje Tornado’s” die eender welk obstakel op de rode, de blauwe en groene assen op een minimum van tijd zullen opruimen.

II.5. Uitbouw opgewaardeerde ‘Singel’

De heer Patrick Debaere heeft het vervolgens over de belangrijke rol van de Singel, die een deel van het verkeer van de R1 moet overnemen, vooral wat het bestemmingsverkeer voor Antwerpen zelf betreft. Daartoe moeten een aantal maatregelen getroffen worden : momenteel staan op de 16 kilometer lange weg 16 verkeerslichten.

Op de Singel komen vooreerst 5 tijdelijke bruggen. Om de capaciteit te vergroten, zal de Singel op sommige plaatsen ook ont dubbeld worden door er parallelstraten bij te betrekken.

Mensen die vanuit Gent komen, zullen de keuze hebben hoe zij Antwerpen wensen binnen te rijden : over de R1 (groen), of over de Singel (rood). Op de Singel worden alle poorten weer met hun oorspronkelijke naam aangeduid ; bovendien zal de stad in 7 zones ingedeeld worden. Als mensen goed weten in welke zone zij moeten zijn, zullen zij geen probleem hebben om op hun bestemming te geraken. De zones zullen niet op grote panelen langs de wegen aangeduid worden, maar bekendgemaakt worden via websites, folders, enzovoort.

De heer Debaere wijst erop dat bepaalde delen van de Singel, vooral in het zuiden, enkel nog door openbaar vervoer en fietsers zullen kunnen gebruikt worden, en dat de auto’s, waar zij wel nog toegelaten zijn, bepaalde bewegingen niet meer zullen mogen uitvoeren. Zo zal bijvoorbeeld op veel plaatsen niet meer mogen linksaf gedraaid worden.

II.6. Signalisatie

Over de signalisatie werd overleg gepleegd met een communicatiebureau : mensen moeten immers snel en perfect begrijpen wat met bepaalde panelen bedoeld wordt. De signalisatie zal zeer herkenbaar en zeer consequent zijn met betrekking tot het gebruik van kleuren : het klassieke groen van de snelwegen voor de R1, en rood voor de Singel.

Er zullen ook panelen aangebracht worden die erop wijzen dat te brede voertuigen de Kennedy-tunnel niet in mogen, en waar aansluitingen met de snelbus voorzien zijn.

Op de Singel zelf zullen panelen geplaatst worden die duidelijk aangeven waar men zich precies bevindt, door de naam en de plaats van een poort te vermelden, en de zone die men via de desbetreffende poort kan bereiken.

II.7. Implementatie Minder Hinder maatregelen : planning

De heer Debaere zegt dat de planning zeer gestructureerd is, zowel wat de bouwvergunningen als de eigenlijke uitvoering van de werken betreft.

II.8. Managementstructuur werken R1 en Minder Hinder maatregelen

Voor en tijdens de werken wordt een managementstructuur opgezet. De stuurgroep zou onder leiding van de secretaris-generaal maandelijks bijeenkomen en contact houden met het kabinet, om onmiddellijk te kunnen ingrijpen mochten zich problemen voordoen.

Het tweede niveau is strategisch. Er is een managementteam in Antwerpen dat tweewekelijks vergadert en de vergadering van de stuurgroep voorbereidt. Dat team doet ook de debriefing van de stuurgroep en coördineert alle activiteiten van het project. Er zijn verschillende werkvelden, die elk met aparte werkgroepen bepaalde aspecten op punt stellen. De werkvelden zijn infrastructuur, minder hinder en communicatie.

Voorts is er een operationele cel voor Planning, Verkeer, Signalisatie en Communicatie (PVSC). Al die aspecten zijn immers verbonden. Die cel vergadert wekelijks en kan bij crisissituatie, bijvoorbeeld de afsluiting van een oprit, snel samenkomen en beslissingen nemen.

Ten slotte is er het dagelijks verkeersbeheer. Dat staat in voor de crisissituaties en omleidingen bij ongevallen. Het beschikt over noodscenario's die onmiddellijk uitgevoerd kunnen worden, zonder dat er andere beleidsniveaus moeten beslissen. De organisatie en de coördinatie gebeurt door de projectleiding die daarbij gesteund wordt door het minderhindercontactpunt, waarvan Dirk Engels de minderhindermanager is.

II.9. Minder Hinder Contactpunt

De heer Dirk Engels legt uit dat het minderhindercontactpunt een dubbele rol heeft. Enerzijds ondersteunt het het Vlaams Gewest en alle geleidingen daarvan bij het coördineren en implementeren van de minderhindermaatregelen. Anderzijds speelt het een bemiddelingsrol tussen vraag en aanbod. De bereikbaarheidsmanager moet informatie geven aan doelgroepen, maar ook een synthese maken van de behoeften van de doelgroepen. Dat wordt gebruikt als basis voor het uitwerken van de minderhindermaatregelen.

Er is een bereikbaarheidsmanager voor de contacten met het bedrijfsleven. Andere aandachtspunten zijn het overleg met de gemeenten, met een aantal grotere attractiepolen en met de hulpdiensten. Een belangrijk element is de samenwerking met de mobiliteitscentrale in het kader van de opmaak van multimodale reisadviezen aan specifieke doelgroepen. De heer Dirk Engels verwijst naar schema's over de structuur en de werking van het contactpunt en over het team.

De heer Patrick Debaere voegt eraan toe dat de bereikbaarheidsmanager voor de regionale attractiepolen pas aangeworven is. Er zijn vier bereikbaarheidsmanagers : voor de bedrijven, de gemeenten, de regionale attractiepolen en externe relaties. De laatste persoon is verantwoordelijk voor de internationale contacten en de communicatie met de doelgroepen.

II.10. Mobiliteitscentrale

De heer Lode De Kesel legt uit dat de mobiliteitscentrale vraag en aanbod op elkaar moet afstemmen. Tot de centrale operationeel is wordt gebruik gemaakt van het contactpunt om een en ander te ontwikkelen. De mobiliteitscentrale wil op een duurzame manier alternatieven aanbieden.

De werking kan vergeleken worden met de bouw van een legohuis. Als er ergens te veel stenen ont-

breken, ontwikkelt de centrale een gepast blokje om het huis volledig te maken. De ontbrekende elementen worden nu gemaakt door de projectleiding en het contactpunt zodat vraag en aanbod afgestemd worden.

De centrale zal operationeel zijn in april 2004. De structuur staat al vast. De contacten met de betrokken partijen lopen. In een eerste fase zal de centrale zich concentreren op de bereikbaarheid van Antwerpen vanuit heel Vlaanderen. Vooreerst zal de centrale de alternatieve mogelijkheden om Antwerpen te bereiken via bereikbaarheidsgidsen voor fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer of andere modi promoten. De mobiliteitscentrale zal echter de volgende 10 jaar een rol spelen bij de werken in Antwerpen en zich dan ook uitbreiden naar de andere regio's in Antwerpen.

Nu de structuur van het openbaar vervoer bepaald is, kan de centrale een en ander concreet uitwerken. Het signaletica-plan verdeelt Antwerpen in zones. Die zones zijn ook de basis om alternatieve reismogelijkheden uit te stippelen. Het zou echter kunnen dat bepaalde zones te groot zijn en moeten gesplitst worden. De zonale aanduidingen op de invalswegen zullen gebruikt worden om de bereikbaarheid van Antwerpen te vergroten. Zo is een eenduidige communicatie mogelijk.

De heer Fernand Desmyter stelt dat de Vlaamse overheid de werken zal uitvoeren en de minderhindermaatregelen zal faciliteren. Ook van het bedrijfsleven worden heel wat acties verwacht. Het moet zowel de aan- en afvoer van goederen alsook het vervoer van personen naar de betrokken bedrijven mee helpen vergemakkelijken gedurende de werken. Er is dus nood aan een intense dialoog tussen de overheid en het bedrijfsleven.

II.11. Maatregelen bedrijfsleven

De heer Olivier Charon, bereikbaarheidsmanager van het bedrijfsleven, verduidelijkt dat de bedrijven de nodige informatie moeten hebben om hun activiteiten aan te passen aan de komende werken. De communicatie is dus een belangrijk onderdeel van zijn werk. Het is ook belangrijk dat de werknemers op tijd op het werk komen. Dat vormt het onderdeel personenvervoer.

Het derde aspect is stadsvervoer. Dat handelt over de bereikbaarheid van de binnenstad, Antwerpen binnen de Singel. De economische activiteit in dat gebied zal waarschijnlijk zware hinder ondervin-

den. Tot slot is ook de goederenaan- en afvoer relevant.

Er zijn verschillende werkgroepen over die thema's en soms zelfs subwerkgroepen. Driemaandelijks komt een task force samen, die is samengesteld uit representatieve vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Eigenlijk peilt de task force naar de activiteiten en de opmerkingen van het bedrijfsleven.

Vooreerst is een informatiedossier opgesteld over de voorbereidende werken. Ook de basisinformatie over de ring en over rerouting wordt herhaald. Het basisdossier is degelijk en zal goede informatie bieden aan de bedrijven.

Er is ook een elektronische nieuwsflash gepland. Als er nieuwe ontwikkelingen zijn in de werken, zal dat via de nieuwsflash gemeld worden. Het is ook de bedoeling om alle acties van de bedrijven, bijvoorbeeld over binnenvaart, periodiek verspreid worden met de nieuwsflash.

Er zullen ook veel presentaties zijn, algemene voorstellingen voor alle bedrijven, maar ook presentaties per sector. Er zijn immers sectoren, zoals bouw en transport, die zeker hinder zullen ondervinden. Anderzijds wordt er ook een regiobenadering gehanteerd. Antwerpen wordt verdeeld in verschillende zones. Bedrijven in een bepaalde zone krijgen dan meer specifieke bereikbaarheidsinformatie, zodat ze weten hoe goederen en personen hun bedrijf kunnen bereiken.

Naast de algemene website van de Vlaamse overheid vonden VOKA en UNIZO, maar ook bepaalde federaties het nuttig om alle informatie op hun website te plaatsen. Ook meer en meer grote bedrijven zijn dat van plan, vooral voor hun internationaal cliënteel is dat belangrijk.

Er is ook een discussiesite waarop de bedrijven vragen kunnen stellen over de werken en de ring. Er is een pool van 50 experts, die antwoorden trachten te geven. Het is interessant dat de antwoorden openbaar zijn. Ook andere bedrijven kunnen de antwoorden bekijken en reageren. Zo wordt ervaringsuitwisseling mogelijk.

Het is ook de bedoeling om bereikbaarheidsgidsen te maken, die aansluiten bij voornoemde zonering. Zo kunnen bedrijven bereikbaarheidsinformatie en ook een plannetje van hun zone krijgen. Die informatie zal zo veel mogelijk elektronisch en op voorhand verspreid worden, zodanig dat de bedrijven dat zelf kunnen verspreiden naar hun werknemers, klanten en leveranciers. Tijdens de werken is

het nog altijd mogelijk om bijkomende informatie te krijgen.

Er wordt samengewerkt met talrijke federaties, AGHA, de organisatie van de havenbedrijven en de transportfederaties, SAF en Febetra, om informatie te verspreiden. Dat is vooral belangrijk voor de rerouting. De federaties beschikken immers over een uitgebreid internationaal netwerk, zodat de informatie over de werken over heel Europa kan verspreid worden.

Zo kan het transitverkeer dat niet in Antwerpen zelf moet zijn, tijdig geïnformeerd worden en Antwerpen vermijden. Het bedrijfsleven wil dat bij de communicatie steeds benadrukt wordt dat Antwerpen anders bereikbaar is.

Het tweede thema is het woon-werkverkeer. Samen met de NMBS en De Lijn is het openbaar vervoersaanbod afgestemd. Er is nu een goede regeling voor de ontsluiting van het havenverkeer, maar enkele details moeten nog uitgeklaard worden.

De heer Olivier Charon zegt dat men ook werkt rond collectief privé-vervoer. Men probeert carpooling te promoten en te onderzoeken in welke mate bedrijfsbussen kunnen worden gedeeld.

Men probeert volgens de spreker de bedrijven te sensibiliseren om tijdens de werken een variabel uurrooster toe te passen. Dit is niet eenvoudig, maar er zullen contacten met de vakbond ontwikkeld worden opdat er een zekere tolerantie zal zijn. De sociale inspectie zou de wet niet te strikt moeten interpreteren indien er kleine aanpassingen worden doorgevoerd aan het arbeidsreglement.

De heer Olivier Charon wijst erop dat men ook rond e-work werkzaam is. Minister Ceysens heeft daarvoor een rondetafelconferentie gepland. De nodige initiatieven om e-work te stimuleren, worden volgens hem genomen.

De spreker zegt dat de prioriteit inzake het goederenvervoer ligt bij de internationale rerouting. Men werkt ook naar een rerouting van het havenverkeer, waarbij de belangrijkste knelpunten die de haven ervaart worden overgemaakt aan experts van de Vlaamse overheid. Communicatie is volgens hem op dat vlak erg belangrijk, aangezien de rerouting moet worden overgebracht naar de transportsector en naar de gebruikers van de haven.

Een ander aandachtspunt is volgens hem het modal shift-gebeuren. Men is bezig met het ont-

wikkelen van de combinatie tussen vrachtverkeer en binnenvaart, waarbij gedacht wordt aan een verhoogd gebruik van de binnenvaart door bedrijven die dichtbij een waterweg liggen. Hij vindt dat men echter ook meer gecombineerd zal moeten werken, zodat het vrachtverkeer de containers naar een terminal kan brengen vanwaar de binnenvaart de containers overbrengt naar de haven.

De heer Olivier Charon verwijst in dat opzicht naar het fonds dat voorzien werd door de haven en de Vlaamse overheid en dat instaat voor een deel van de nachtelijke overslagkosten. Op die manier kan het binnenschip 's nachts worden geladen om vervolgens naar een terminal te varen.

De spreker zegt dat alle presentaties die worden gegeven aandacht besteden aan de binnenvaart. Men geeft zoveel mogelijk informatie over terminals die worden aangeboden en binnenvaartwegen die ter beschikking staan van het bedrijfsleven.

Rond stadseconomie wordt bekeken hoe de toelevering beter kan worden georganiseerd. Hij zegt dat getracht wordt de leveringstijden met een lage prioriteit te concentreren in de daluren.

Spreker zegt dat er ook wordt gedacht aan het flexibel hanteren van de openingstijden van winkels. Hij hoopt zo een spreiding te bekomen van de economische activiteit, wat een spreiding van het verkeer met zich zou meebrengen.

Verder zegt hij dat ook op vlak van openbaar vervoer een modal shift aangewezen is. Hij denkt daarbij aan combinatie van het aanbod van De Lijn en een taxi.

In de binnenstad wordt volgens hem bijzondere aandacht gegeven aan promotie. De algemene massacampagne moet de boodschap overbrengen dat Antwerpen anders bereikbaar is.

De heer Fernand Desmyter voegt aan de uiteenzetting toe dat op bepaalde autosnelwegen de pechstroken zullen worden aangewend voor busverkeer. Ook bedrijfsbussen zullen deze rijstrook kunnen gebruiken.

II.12. Doorgedreven communicatie

De heer Bart Derison van het Adviesbureau Communicatie Groep C & Slangen vindt dat een brede en doorgedreven communicatie noodzakelijk is om de werken aan de ring tot een goed einde te brengen. De basisboodschap die vanaf maart zal wor-

den verspreid, is dat de hinder zal meevallen voor iedereen die zich goed informeert. Vanaf begin maart moet de communicatie dan ook vlot verlopen met alle beschikbare middelen. Hij zegt dat men zich stoelt op ervaringen in Amsterdam, Barcelona en Bordeaux, waar gelijkaardige werken werden uitgevoerd.

De communicatie steunt volgens de spreker op 4 pijlers. Allereerst wordt de Vlaamse infolijn ingezet, waarbij gestandaardiseerde scripts worden gebruikt zodat mensen snel een antwoord kunnen krijgen. Niet iedereen heeft een internetverbinding ter beschikking, zodat telefonische informatie belangrijk blijft.

Een tweede informatiemiddel is een performante website met een routeplanner die rekening houdt met de werken die op dat ogenblik worden uitgevoerd. Ten derde zullen volgens hem enkele media-maatregelen worden genomen, waarvoor de nodige contracten werden afgesloten met de verschillende media. Ten vierde werd een mobiele infobus ontworpen die informatie naar de mensen brengt.

De spreker zegt dat de website in vier talen toegankelijk zal zijn vanaf 8 maart. Deze site zal alle informatie over de werken inzake de ring bundelen. Een affichecampagne en een printcampagne in dag- en weekbladen op Vlaamse schaal zullen de website bekendheid geven. Er zal verder ook een folder worden verdeeld.

De mobiliteitsbus wordt in maart ingezet. De spreker zegt dat men goede ervaringen heeft toen zij in oktober en januari werd ingezet in een informatiecampagne voor mensen die woonachtig zijn rond de Singel.

Vanaf eind april zullen er volgens hem enkele mediacampagnes gelanceerd worden. Hij weet uit ervaring dat mediacampagnes zo kort mogelijk bij de werken moeten aansluiten. Met ATV werd overeengekomen dat er aparte verkeersjournaals worden uitgezonden.

Het is de bedoeling via deze weg blijvend informatie te verstrekken. Verder kondigt de spreker aan dat ATV tickertapes zal uitzenden die file-informatie verschaffen. Hij zegt dat er ook contacten worden gelegd met andere regionale zenders.

De basis van de communicatie is volgens de heer Bart Derison een duidelijke signalisatie. Hij wil daarvoor een getrapt systeem gebruiken om problemen zoals ze zich voordoen op de Leien te vermijden. De spreker zegt dat er infozones worden

opgericht op de grote parkings langs de invalswegen van Antwerpen. Men kan daar op duidelijke borden informatie krijgen over de beste reisweg. Ook zal men op de parkings folders ter beschikking stellen.

De spreker verzekert dat de website in 4 talen beschikbaar zal zijn en dat men goede afspraken heeft gemaakt met internationale federaties om zelf de zusterorganisaties in het buitenland te informeren.

III. Gedachtewisseling met de leden

III.1. Vragenronde

De heer Ludwig Caluwé feliciteert de opstellers van dit plan voor hun ijver. Om te vermijden dat de intensiteit op de Singel toeneemt, moet nog 15 procent van het verkeer weggewerkt worden. De spreker wenst te vernemen welke maatregelen overwogen worden. Hij wil eveneens vernemen hoeveel percent weggewerkt zal worden door elke afzonderlijke maatregel.

De Vlaamse regering moet nog een beslissing nemen over het tarief van de Liefkenshoektunnel. CD&V wil de tunnel tolvrij maken tijdens de werken om een bijkomende hinderpaal weg te werken. Op die manier vermijdt men immers dat de automobilisten telkens moeten stoppen om te betalen.

De NMBS-maatregelen zijn volgens de spreker te bescheiden, zelfs rekening houdend met de capaciteitsproblemen als gevolg van de werken aan het Centraal Station. De NMBS kan een aantal gesloten stations heropenen tijdens de werken. Niets sluit uit dat die stations hun aantrekkingskracht behouden na de werken.

De FAST-maatregelen zouden tijdens de werken verdubbelen, maar in de begroting voor 2004 zijn die middelen gehalveerd. Worden die middelen overgeheveld naar het budget voor het minderhinderplan ?

Hoe zal men vermijden dat het verkeer zelf een grote ring creëert ? De spreker wijst erop dat de automobilisten op twintig tot dertig kilometer van Antwerpen van de ene naar de andere snelweg zouden kunnen rijden. Dat zou tot overlast leiden in de dorpskernen. Men kan dat proberen te verhinderen of in goede banen leiden.

De heer Johan Malcorps feliciteert de opstellers van dit plan. Hij hoopt dat het niet alleen de bijko-

mende hinder zal vermijden, maar op lange termijn tot een omslag zal leiden want veel van deze maatregelen lopen voor op het Masterplan.

De spreker maakt zich zorgen over de doorstroming : als bussen en trams vastlopen, zal niemand geneigd zijn er gebruik van te maken. De maatregelen om de doorstroming op de gewestwegen te stimuleren, dragen zijn goedkeuring weg. Zijn grote zorg blijft de doorstroming op de stadswegen. De door de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers voorgestelde antifile tram komt er niet. Hoe ver staat het met de Oranje Tornado's, die al enige tijd zijn beloofd ? Is er al een overeenkomst tussen het stadsbestuur, het gewest en FAST ? Belangrijk is dat auto's die op fietspaden geparkeerd staan, ook weggesleept zullen worden. Gezien de hinder die wordt veroorzaakt door de werken op het viaduct van Merksem, zijn maatregelen dringend nodig. De spreker wenst te vernemen waar de slagbomen precies zullen komen.

Spreker is tevreden met de aandacht voor het fietsverkeer, maar vindt dat er te vlug overheen is gegaan. De fietsmaatregelen voorgesteld in het Masterplan zijn beperkt. Welke missing links uit het stedelijke fietsnetwerk worden precies weggewerkt ? Welke voorzieningen worden gepland zodat de fiets ook op lange termijn een interessant vervoermiddel blijft ? De spreker dringt erop aan een aantal zwarte punten weg te werken en de kruispunten veilig te maken voor de fietsers. Hij neemt aan dat park-and-ride ook bike-and-ride betekent. Wegens werken aan het voetpad bij het station van Berchem zullen de fietsstallingen er verdwijnen. Dat werd niet op een ordentelijke wijze meegedeeld aan de fietsers.

Spreker is tevreden met het overzicht van alle communicatiemaatregelen : het contactpunt, de mobiliteitscentrale, enzovoort. De vraag is of er op dit ogenblik al voldoende communicatie wordt verspreid want de werken starten begin maart. Op de website wordt uitgelegd waarom de ring wordt vernieuwd en verwezen naar de Vlaamse Infolijn, het VEV en een informatiepunt in Mechelen. Waar kan de gewone burger terecht voor informatie ? De informatie voor de doelgroepen wordt op een goede manier verspreid. Wat wordt precies bedoeld met de front office ?

Het is een goede zaak dat De Lijn de mobiliteitscentrale organiseert. Wat wordt er gedaan om carpooling te promoten ? De Lijn wil autodelen stimuleren. Welke maatregelen worden er overwogen ? Dat kan gelanceerd worden in het kader van dit plan.

De heer Marc Cordeel wenst de opstellers geluk met hun plan. Hij wil weten welke maatregelen genomen zullen worden om de maximale capaciteit van de Liefkenshoektunnel te gebruiken? Als er al in Sint-Niklaas een file staat tot in de Kennedytunnel, moeten de automobilisten nog 7 kilometer om rijden om de Liefkenshoektunnel te bereiken. De brug van Temse is een flessenhals. De wegen in Beveren-Waas zijn niet geschikt om het sluipverkeer op te vangen. Ten slotte wil de spreker weten wie de kosten voor de extra verhandeling van containers via de binnenvaart op zich zal nemen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde vraagt hoe concreet de plannen over de uitbreiding van de stationsparkings zijn. Voorts wil ze weten of de fiets meegenomen kan worden op het openbaar vervoer. Worden de geplande tramlijnen uitgevoerd? Blijft De Lijn ook na middernacht rijden? Kan de Mobiliteitsbus ingezet worden in de rand rond Antwerpen op marktdagen of tijdens braderijen?

Mevrouw Van den Eynde wil ook graag weten welke maatregelen getroffen werden in verband met het toerisme, en in hoeverre dit als een probleem ingeschat werd. Zij vraagt zich ook af of de uitbreiding van het openbaar vervoer enkel op weekdagen, of ook in het weekend voorzien wordt.

Tevens wil mevrouw Van den Eynde weten in welke mate de N1 nog als doorgangsweg geldt, en of hij eventueel weer als dusdanig kan beschouwd worden, mochten zich problemen voordoen om Antwerpen binnen te rijden via de E19 of de A12.

Ten slotte wijst zij op het probleem van de locaties van de park-and-rides: soms zijn zij niet te bereiken met de fiets. Zij vraagt zich af of hier iets zal aan gedaan worden.

De heer Bart De Smet wijst op de financiële steun voor de NMBS voor de uitbreiding van de reizigerscapaciteit, en vraagt zich af of die ook zal doorgevoerd worden wat het goederenvervoer betreft. Hiervoor was 4,5 miljoen euro voorzien, maar het is hem onduidelijk of die er effectief zullen komen. Hij zou hierover wat meer duidelijkheid willen.

De heer Johan Van Brusselen wil graag weten of de teksten die de sprekers naar voren brachten ter beschikking zijn. De voorzitter antwoordt dat de getoonde slides via een cd-rom zullen ter beschikking worden gesteld.

De heer Van Brusselen meent te weten dat er een infodoorstroming tot stand is gebracht naar Nederland, Duitsland en Frankrijk, maar hij maakt zich

zorgen over de informatiestroom naar Scandinavië, de Baltische staten, en de vroegere Oostbloklanden. Hij vraagt of het niet aangewezen zou zijn een officiële vorm van communicatie aan te gaan met de betrokken regeringen of bevoegde instanties.

Tevens wijst hij op het inzetten van grote capaciteitstrams vanaf 1 april. Hij las in de pers dat een aantal van die trams eigenlijk al klaar zouden zijn, maar dat ze op vraag van de minister in het depot worden gehouden tot hij gelegenheid vindt ze officieel aan het publiek voor te stellen. Hij vindt dit een politieke zet in een materie die bij uitstek niet politiek is, en vraagt de heer De Kesel waarom die trams niet zo snel mogelijk ingezet worden.

De heer Van Brusselen wil graag ook weten of de Liefkenshoektunnel zal tolvrij gemaakt worden. Hij vindt dit essentieel in het kader van vlot verkeer van en naar de verschillende uit- en invalswegen.

Op de Bolivarplaats, aan de Zuidkant van de Singel, is momenteel grote hinder door de werken aan het nieuwe gerechtsgebouw. De heer Van Brusselen vraagt of dit probleem zal opgelost zijn tegen de tijd dat de werken op de Singel aangevangen worden, en of daarover overleg is met de federale overheid.

Ten slotte vraagt de heer Van Brusselen zich af of de informatiedoorstroming via kanaal Z en de regionale zender ATV niet te beperkt is. Hij vindt dat de doelgroep voor deze informatie zeer uitgebreid is, en suggereert daarom beroep te doen op de nationale media.

Mevrouw Wivina Demeester hoorde dat de heer Charon in de uiteenzetting op het belang van de stadseconomie wees, en daarbij de hoop uitsprak dat die niet te veel onder de werken zou lijden. Zij wijst zelf op het grote belang, niet alleen van de stadseconomie, maar ook van de cultuur en het toerisme. Zij vraagt of er actieve maatregelen genomen worden die evenementen als Boekenstad 2004, het Rubensjaar, of Sail nog aantrekkelijker kunnen maken, en die de toeristische trekpleister van Antwerpen als winkelwandel- en culturele stad kunnen vergroten.

Zij wil ook graag weten of de informatie via Routeplanner van het moment zelf kan zijn, en niet enkel algemeen?

Bovendien spreekt zij de hoop uit dat de communicatie zeer eenduidig zal gehouden worden, en dat er geen plaats zal zijn voor impulsieve “wilde” ini-

tatieven. Zij vraagt zich af of dit allemaal voldoende in de hand zal gehouden worden. Zij stelt zich tevens de vraag of de folders overal ter beschikking zullen zijn op plaatsen waar veel mensen komen, en wijst erop dat heel veel mensen niet beschikken over PC en internet.

Mevrouw Wivina Demeester beaamt dat het belangrijk is de fiets ergens kwijt te kunnen, maar zij vindt dat het even belangrijk is ergens een fiets te vinden, als die nodig is. Zij lanceert, met in het achterhoofd de idee van de cultuurfietsen van Copenhagen in 1996, het idee van het ter beschikking stellen van fietsen. Dit zou een extra toeristische trekpleister kunnen zijn voor de stad Antwerpen.

III.2. Antwoorden

De heer Patrick Debaere stelt dat men gebruik maakt van de middelen die men heeft. Dat zijn verkeerssimulaties. Hij relateert de resultaten ervan omdat de verkeerssimulaties rekening houden met het verkeer dat er normaal gezien door de koker gaat. Tijdens de werken zullen er andere zaken gebeuren. Het is een gevaarlijk denkspoor om te stellen dat het gaat om 15 procent. Tijdens analoge werken in Nederland is gebleken dat men heel wat procenten kan wegpraten. Een aantal mensen zullen bepaalde routes niet meer nemen. Voor sommige routes is dat het best. Niemand heeft er last van dat het zware verkeer noord-zuid niet meer over Antwerpen gaat, maar het is wel een probleem dat de mensen niet meer naar de middenstand gaan. Wegpraten zal zeker gebeuren.

Men kan moeilijk beseffen hoe zwaar dat zal wegen. De eerste dag dat er in Rotterdam analoge werken waren, reed er gewoon niemand meer : iedereen was thuisgebleven. Men moet ervoor oppassen dat men dergelijke situaties ook niet in Antwerpen krijgt want als dat lang duurt, zal de middenstand reageren. Men moet voorzichtig zijn met het hanteren van cijfers, want die zijn genomen in tempore non suspectu en zeker niet tijdens de werken.

De heer Dirk Engels vult aan dat men in eerste instantie een verkeerssysteem met alle flankerende maatregelen op poten wil zetten, dat niet uitgaat van wegpraten. Men gaat er grotendeels vanuit dat Antwerpen bereikbaar blijft voor iedereen die er nu naartoe komt, maar niet allemaal op dezelfde manier. Dat is een belangrijk onderdeel van de communicatieboodschap. De 15 procent is een gemiddeld percentage dat op een bepaald moment is

gelanceerd voor de diverse betrokkenen (bedrijven en dergelijke) als een doelstelling om aan te geven dat, als men een bijdrage wil leveren, men maatregelen moet nemen om mensen (werknemers, bezoekers) het openbaar vervoer te laten gebruiken. Het gaat erom ongeveer 15 procent op een andere manier buiten de spitsuren naar de bestemming in Antwerpen te laten komen.

Binnen onze redenering is het openbaar vervoer de belangrijkste actor die de 15 procent moet opvangen. Een bedenking is evenwel dat het verkeer in Antwerpen heel diffuus is met duizenden vertrekpunten en duizenden bestemmingen. Daarom hebben we daar radiale relaties waar het openbaar vervoer relatief grotere aantallen tot zich kan trekken dan andere modi omdat het sterk is uitgebouwd. We hebben ook een aantal tangentiële relaties die Antwerpen passeren of die vanuit het ene deelgebied naar het andere in de Antwerpse regio gaan. Op dat vlak wordt het openbaar vervoer versterkt, maar men spreekt toch over kleinere absolute aantallen die het openbaar vervoer kan opvangen. Dat betekent kleinere percentages van het autoverkeer dat men kan wegnemen. Het geheel van het opvangen van het autoverkeer verdeelt zich over de verschillende maatregelen : het openbaar vervoer, rerouting over lange afstandsrelaties, park-and-ride enzovoort.

Er zijn detailramingen gemaakt over hoeveel mensen men kan opvangen in de verschillende richtingen voor park-and-ridesites ; en ook een stuk verschuiving van begin- en eindtijden van de werken. Dat zijn de grote delen van het capteren van extra vervoer, buiten de lokale omleidingen en dergelijke. Die zijn in de 15 procent niet opgenomen ; dat is gewoon om het verkeer beter te organiseren.

De heer Fernand Desmyter zegt dat er eerstdaags een nota aan de Vlaamse regering wordt voorgesteld met zeer duidelijke maatregelen rond de Liefkenshoektunnel (tarifiering, al dan niet tolvrij en dergelijke). Het is te vroeg om daarover nu al uitsluitel te geven. De Vlaamse regering zal daarover een concrete beslissing nemen.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Bossuyt vult aan dat de nota voor de regering bijna klaar is, maar men moet de hele procedure (Inspectie van Financiën en begrotingsakkoord) nog doorlopen. Het zal nog enkele weken duren vooraleer het echt door de regering wordt behandeld. Verder wijst hij erop dat een gratisverhaal betekent dat men spreekt over meer dan 1 miljard oude Belgische franken extra uitgaven voor de

Vlaamse overheid, die de schaduwtoel zal moeten betalen.

Op de Liefkenshoektunnel zit een cross border-systeem en vanuit Amerika wordt daarnaar gekeken. Transporterfederaties zijn geen vragende partij voor gratis Liefkenshoektunnel, wel voor ernstige kortingen voor trouwe gebruikers. Gratis houdt het risico in dat te veel verkeer naar de tunnel komt dat er niet moet zijn (en in de weg rijdt van diegenen die er wel een gebruik moeten van maken).

Het is de bedoeling om een systeem uit te werken waarbij collectief vervoer gratis door de Liefkenshoektunnel zal mogen en dat er aanzienlijke kortingen zullen zijn voor trouwe gebruikers uit de transportsector. Daarenboven komen er dan nog een aantal extra maatregelen voor vracht- en personenvervoer op cruciale momenten, bijvoorbeeld als de Kennedytunnel gesloten is voor vrachtvervoer. Men wil niet profiteren van de ellende. Men verwacht een stijging van de inkomsten en die zullen gebruikt worden om de korting te financieren.

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of de impact van gratis verkeer door de Liefkenshoektunnel berekend is.

De heer Dirk Van Melkebeke zegt dat die berekening gemaakt is. Hij wijst er ook op dat de zogenaamde calamiteitenregeling gehandhaafd blijft. Bij serieuze problemen wordt de tunnel dus tolvrij en treedt het systeem van de schaduwtoel in werking.

Mevrouw Wivina Demeester begrijpt dat het businessplan van de Liefkenshoektunnel gerespecteerd wordt. De extra inkomsten worden herverdeeld.

De heer Dirk Van Melkebeke bevestigt dat dat het uitgangspunt is, de concrete voorwaarden moeten nog bekeken worden.

De heer Johan Malcorps vraagt of de Amerikaanse investeerders door de cross border-constructie mee kunnen beslissen over het systeem.

De heer Dirk Van Melkebeke antwoordt dat ze niet meebeslissen, maar dat wel rekening gehouden wordt met de gevoeligheden. Ook over de calamiteitenregeling is er uitvoerig overleg geweest.

Mevrouw Wivina Demeester repliceert dat het businessplan gevolgd moet worden. Dan is er geen probleem. Als er meer inkomsten zijn, kan er meer herverdeeld worden.

De heer Fernand Desmyter stelt dat er binnenkort werken zullen starten om de bereikbaarheid van de Liefkenshoektunnel te verzekeren. Er worden een aantal flessenhalzen in de toegangswegen vanuit Oost-Vlaanderen weggenomen. Dat zal klaar zijn voor de werken op de R1 starten.

De heer Patrick Debaere verklaart dat de situatie op Linkeroever veranderd is. De indeling van de rijstroken en de doorstroming op de E17 is gewijzigd. Het is de bedoeling om het gemakkelijker te maken om de Liefkenshoektunnel te bereiken, niet alleen bij de werken, maar ook bij andere problemen. Jaarlijks zijn er 500 ongevallen op de ring. Het is goed dat, met of zonder schaduwtoel, de Liefkenshoektunnel beter bereikbaar is.

Er zijn veel camera's op de ring en aan de Kennedytunnel. Het is de rol van het verkeerscentrum om op basis van de informatie van de camera's snel maatregelen te nemen. Er bestaan noodscenario's voor specifieke problemen. Als bijvoorbeeld een kruispunt geblokkeerd is, wordt eerst scenario A en indien nodig een scenario B gevolgd. Ook die scenario's moeten snel aangepast kunnen worden, maar het is duidelijk dat alle mogelijke voorzorgmaatregelen getroffen zijn.

De heer Dirk Engels onderstreept dat de bijdrage van de NMBS niet bescheiden maar wel significant is. De uitbreiding van de capaciteit van de treinen in de richting van Antwerpen is aanzienlijk. Er zijn nog tal van maatregelen die al toegelicht zijn. De heropening van het station op Linkeroever is onderzocht, maar het is, door de huidige rijtijden, nodig om de aansluitingen te verzekeren, niet mogelijk om een extra stop in te lassen. Omdat het maar een tijdelijke halte is, overtreffen de kosten de baten, want er moeten ook extra treinen ingezet worden.

Een gelijkaardige evaluatie is gemaakt voor andere stations. Wat wel haalbaar leek, is het extra station Wolfstee : ook omdat dat een leemte op het vlak van de sneldiensten invult, is daar de kosten-batenanalyse wel positief. *De heer Olivier Charon* voegt daar aan toe dat daarover met de NMBS al gepraat is. Technisch blijkt het zeer moeilijk om een ander te realiseren. Er moet bekeken worden of het station Zwijndrecht geen goed alternatief kan bieden omdat dat ook in een goede verbinding tussen Gent en Antwerpen voorziet.

De heer Dirk Engels meldt dat er ook over het goederentransport van de NMBS overleg is geweest. Daar stoot men evenwel op de grenzen die Europa oplegt inzake het subsidiëren van goederenstro-

men. Vandaar dat de initiële ideeën ter zake niet haalbaar bleken.

Op de mededeling van de heer Patrick Debaere dat de aanbesteding van Fast gelanceerd is en gehonoreerd zal worden, merkt de heer Caluwé op dat dit element niet in de begroting terug te vinden is. De heer Debaere repliceert dat dat kan geregeld worden.

In verband met de vraag over de dorpskommen die eventueel het slachtoffer van het sluipverkeer zouden kunnen worden, stelt de heer Debaere dat men probeert de dingen rond Antwerpen goed te doen. Als die maatregelen behoorlijk werken, zal de druk op de dorpskommen niet significant toenemen. Tijdens uitzonderingssituaties kunnen er zich nog wel problemen voordoen. Daarom komt er nog een volgende overlegronde met de gemeentes. Het is evenwel niet de bedoeling om de alternatieve routes zo attractief mogelijk te maken.

Wat het openbaar vervoer betreft, haalt *de heer Lode De Kesel* de woorden van de minister aan bij de ondertekening van het Pegasusplan voor Antwerpen : die rekent erop dat de maatregelen van het openbaar vervoer zo'n succes zullen hebben dat niemand het zal aandurven om ze af te schaffen. De heer De Kesel denkt dat er juist gemikt is en de maatregelen succes zullen oogsten, maar dan heeft de volgende regering wel een klein financieel probleem. Het gevolg zal ook zijn dat er minder auto's Antwerpen gaan penetreren, waardoor er minder problemen met doorstroming zullen zijn. Er bestaat echter één groot gevaar : dat men Antwerpen zou kunnen gebruiken als noord-zuidsluipweg door de stad als er problemen zijn op de Singel, waardoor op de huidige wegen een overbelasting kan ontstaan. Daarvoor worden nu maatregelen uitgewerkt.

Het stoepenplan is getekend. In de loop van de vakantie wordt dat operationeel, in het najaar zal dat zijn deugdelijkheid bewijzen.

Met betrekking tot het fietsverkeer meldt *de heer Patrick Debaere* dat de kaart ter beschikking is. Daarop staan vooral die maatregelen die op dit ogenblik in uitvoering zijn of nog voor juni moeten uitgevoerd worden. Met het Masterplan zijn de afgelopen jaren al heel wat fietspaden opnieuw bereikbaar gemaakt, op het hele netwerk. Nu zullen een aantal belangrijke assen in de buurt van de Singel fietsvriendelijker gemaakt worden, vooral voor het oversteken van de Singel.

Een voorbeeld van de missing links die men nog wil wegwerken, is Linkeroever : de Kennedytunnel heeft nu een fietskoker, die echter geen aansluiting heeft op het achterliggende industrieterrein. Er is een voorstel om langs de E17 een verbinding tot stand te brengen vanaf de Kennedytunnel naar de industriezone.

Tijdens de werken wordt ook de IJzerlaan volledig heringericht, zodat ook daar op een aparte rijstrook kan gefietst worden. Ook in de buurt van de Noorderlaan in Ekeren wordt een volledige herinrichting doorgevoerd.

Er wordt momenteel nagegaan hoe er met de beschikbare middelen tot juni een duizendtal fietsstallingen kunnen worden bijgeplaatst, vooral op die plaatsen waar het openbaar vervoer samenkomt. De Lijn en de stadsdistricten hebben daar bepaalde budgetten voor. Er zijn al studies gebeurd. Ook op de park-and-rides moet de parkeerlegenhed voor fietsers verbeterd worden.

Op die kruispunten op de Singel waar de situatie als gevolg van de werken volledig verandert, zijn er belangrijke maatregelen genomen om het fietsen veel veiliger te maken, zegt de heer Debaere nog. De heer Engels benadrukt dat een aantal kruispunten niet meer oversteekbaar zullen zijn voor het autoverkeer. Maar op alle kruispunten krijgt het fietsverkeer doorgang, beschermd met bestaande of extra verkeerslichten.

Voor de aansluiting van de fiets op het openbaar vervoer heeft men zich gebaseerd op het bestaande fietsplan van de stad Antwerpen, stelt de heer Debaere. Er zijn wel nog middelen beschikbaar om op eventuele bijkomende vragen in te gaan.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat de A12 en het Kanaaldok het onmogelijk maken om met de fiets de haven te bereiken. Er bestaan wel creatieve voorstellen om daaraan te verhelpen, gaande van een fietserstunnel of -brug tot het inleggen van bootjes. De heer Debaere antwoordt dat men zich vooral geconcentreerd heeft op die maatregelen waarvan men zeker was dat ze haalbaar waren, in plaats van zich te verliezen in zeer ingewikkelde procedures en zeer zware infrastructuurwerken. De heer Caluwé repliceert dat het niet zo moeilijk is om een boot in te leggen. De heer Debaere antwoordt dat dat niet bekeken is.

De heer Bart Derison verklaart dat het infodossier in verschillende talen zal worden overgemaakt aan de ambassades te Brussel die het meest betrokken zijn bij de werken. Er zijn intensieve betrekkingen

met Rijkswaterstaat en de Vlaamse vertegenwoordiger in Nederland.

Het initiatief met ATV is volgens de spreker een test. Hij wil eerst zien welke resultaten worden geboekt voordat de verkeersjournaals en de werkberichten worden uitgebreid naar andere regionale zenders. Op Vlaams niveau zal worden gewerkt met televisie- en radiosspots. Dankzij de stabiele werfsituatie zal het verschaffen van verkeers- en werkinformatie gemakkelijker zijn.

De heer Bart Derison denkt dat men in de toekomst wel een routeplanner met dynamische informatie kan bekomen. In deze fase zal men echter een statische routeplanner gebruiken, die een alternatieve route aanbiedt in geval van uitgevoerde werken. Op dit moment is het volgens hem onmogelijk de routeplanner systematisch te koppelen aan nieuwe verkeersinformatie.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer merkt op dat er GPS-systemen bestaan die dergelijke informatie wel verwerken. Zij vraagt zich af of men daarop kan inpijken.

De heer Patrick Debaere antwoordt dat online informatie ook verraderlijk kan werken. Indien men melding maakt van een verkeersknoop, kan die opgelost zijn wanneer men op die plaats aankomt. Anderzijds kunnen alternatieve wegen eveneens dichtklitten.

De heer Dirk Engels zegt dat er op dit moment geen GPS-systemen op de markt zijn die dit probleem volledig oplossen. GPS-systemen werken erg goed totdat er storingen optreden in de boodschappen die worden verzonden via de radio.

Het proces om de verkeersinformatie complementair met de routeplanner aan te bieden, wordt momenteel onderzocht. Een dynamische routeplanner heeft volgens hem slechts een beperkte waarde, aangezien de situatie verandert als men met de wagen vertrekt. Op dat ogenblik zal men terug afhankelijk zijn van de GPS-informatie.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vindt dat het belangrijk is dat men weet hoe het verkeer evolueert, aangezien men de ring niet meer zal kunnen verlaten via de gebruikelijke afritten.

De heer Patrick Debaere merkt op dat men de ring enkel in Antwerpen niet kan verlaten, maar dat de eerstvolgende afrit niet zo veraf gelegen is.

De heer Bart Derison zegt dat er een uitgebreid infodossier klaarligt dat ruim zal worden verspreid. Hij vindt verder dat er eenduidige informatie moet zijn. Communicatie is volgens hem een van de belangrijkste minderhindermaatregelen.

Hij meldt dat er een overeenkomst is afgesloten met de Persgroep en de regionale uitgeversmaatschappij. De informatiefolders zullen samen met de dagbladen worden verspreid.

Het nummer van de Vlaamse Infolijn werd volgens hem bewust gekozen omdat de werken rond Antwerpen heel Vlaanderen kunnen beïnvloeden. Als men een zeer specifieke vraag stelt zullen de medewerkers de oproep doorverbinden met de mobiliteitscentrale. Deze centrale is operationeel vanaf 1 april 2004. Om de eenduidigheid te bewaren, werd ervoor gekozen slechts één telefoonnummer door te geven.

De heer Olivier Charon verklaart dat momenteel wordt onderzocht of men de overslagkost voor nachtwerk in de haven kan subsidiëren. Deze maatregel mag niet in strijd zijn met het Europees mededingingsrecht.

De heer Patrick Debaere verklaart dat de opbouw van de parkings kan beginnen zodra de bouwvergunningen verkregen zijn. Hij voegt eraan toe dat deze parkings de nadruk leggen op functionaliteit. Indien men deze later blijvend wil gebruiken, kunnen zij nog verfraaid worden.

Hij stelt dat het minderhinderbureau de opdracht kreeg om alle werken die tegelijk met de werken aan de ring worden uitgevoerd te inventariseren. Voor de meeste van deze werken werden afspraken gemaakt met de bouwheren opdat de hinder die zou optreden aanvaardbaar zou zijn in functie van de uitgestippelde assen.

Als de werken samenvallen, kan men ofwel defaseren of de werken op een andere manier uitvoeren. De spreker denkt aan de werken van de Sint-Bernardsesteenweg, de leien en de N1. Dagelijks wordt in onderling overleg opgevolgd welke problemen deze werken opleveren. De spreker vermeldt de PVSC, die wekelijks de werken aan de Bredabaan analyseert.

De heer Lode De Kesel antwoordt dat de nieuwe tram eerst getest zal worden vooraleer De Lijn hem in gebruik neemt. In een binnenstad moet De Lijn kiezen tussen doorstroming en capaciteit. Gezien het grote belang van de gemiddelde snelheid

kunnen fietsen niet toegelaten worden op de trams en bussen vanwege het tijdsverlies.

De spreker heeft terzake meer vertrouwen in alle andere voorstellen. Met uitzondering van de al goedgekeurde zaterdag- en zondaguitbreiding is De Lijn niet van plan na middernacht te rijden. Op vrijdag en zaterdag is er al een nachtnet. Het TOV-biljet biedt reiziger de kans met het openbaar vervoer naar Antwerpen te komen en 's nachts met de taxi naar huis te rijden.

De heer Olivier Charon beschouwt de gevolgen voor het toerisme als een terechte bekommernis. Er is al overleg gepleegd met de toeristische sector en de hotelsector, die over een bereikbaarheidsgids beschikt met alle nodige informatie. De toeristische sector moet zijn klanten immers op tijd kunnen informeren.

Omdat promotie belangrijk blijft, gaat men na of het mogelijk is een bereikbaarheidsgids voor de regio Antwerpen uit te geven. Deze gids moet informatie over de bereikbaarheid verspreiden, naast promotie voor alle evenementen. Voorts moet iedereen die een ticket koopt voor een evenement, informatie ontvangen over de bereikbaarheid ervan. Het openbaar vervoer zal zijn aanbod – zoals nu al gebeurt – moeten afstemmen op alle evenementen.

De heer Patrick Debaere merkt op dat een vierde bereikbaarheidsmanager in dienst is getreden, die zich op de bereikbaarheid van evenementen zal concentreren.

De heer Dirk Engels antwoordt dat de Bolivarplaats eigenlijk niet het echte begin van de Singel is, maar wel de plaats waar de auto's de E17 of de A12 verlaten. Op dat kruispunt wordt een tweede rijstrook aangelegd door een vluchtheuvel af te breken. Door deze maatregel zal ook de toegang tot de leien vlotter verlopen.

Vanwege de werken op de Leien, wordt dat evenwel niet gepromoot. De doorgang op de Bolivarplaats wordt eveneens verbeterd. De aannemers van de werkzaamheden op de Leien en aan het gerechtsgebouw, hebben hun stapelplaats in die buurt. Er is intensief overleg gepleegd om de gewenste doorstroming te garanderen.

De heer Johan Van Brusselen wijst op het verkeer dat via de rode Singel aansluit op de kaaien.

De heer Dirk Engels verwacht geen stijging van het verkeer op de kaaien omdat de hoeveelheid ver-

keer daar nu al wordt geremd. Wie van de Bolivarplaats naar de kaaien moet, is ook gebaat bij de extra rijstrook.

De verslaggever,

Bart
DE SMET

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER