

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



Zitting 2004-2005

4 juli 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Jan Penris, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts –

**betreffende het behoud van de noodbruggen op de Antwerpse Singel
in afwachting van de realisatie van een nieuwe volwaardige Singelverbinding**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Marleen Van den Eynde**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

389 (2004-2005)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
1. TOELICHTING VAN DE HOOFDINDIENER	4
2. BESPREKING.....	5
3. STEMMING	7

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak het voorstel van resolutie van de heren van de heren Jan Penris, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts betreffende het behoud van de noodbruggen op de Antwerpse Singel in afwachting van de realisatie van een nieuwe volwaardige Singelverbinding op dinsdag 21 juni 2005.

I. TOELICHTING DOOR DE HOOFDINDIENER

De heer *Jan Penris* zal slechts een beknopte toelichting geven omdat de meeste commissarissen vertrouwd zijn met de materie. Het onderwerp werd op bijna uitputtende wijze behandeld op het moment dat de BAM-constructie werd besproken en geëvalueerd, en er van gedachten werd gewisseld over het Masterplan.

Wat is de kern van de zaak? Antwerpen heeft een aantal Noord-Zuidverbindingen, zoals de Scheldekaaien, die momenteel, om het met een eufemisme te zeggen, niet meer optimaal benutbaar zijn. Ook de Leien zijn volgens de heer Jan Penris niet meer optimaal benutbaar en zullen dat voor lange tijd ook niet meer zijn aangezien men ze momenteel aan het heraanleggen is. Als de eerste fase van die heraanleg binnen een drietal jaar voltooid is, kan men beginnen aan de noordkant van de Leien.

Ook de ring is jammer genoeg geen alternatief meer, stelt de heer Jan Penris. Ook in de toekomst zal de ring, die momenteel wordt heraangelegd, geen alternatief zijn. De ring zal immers volledig benut worden door transitverkeer: vrachtwagens die af en aan rijden naar het Deurganckdok.

Lokaal rest in Antwerpen dus nog één Noord-Zuidverbinding die moet worden opgehouden om verdere congestie te vermijden: de Singel. Volgens het Masterplan en de BAM zal de Singel heraangelegd worden: de Singel zal verplaatst worden naar de zate van de ring om er een optimale Noord-Zuidverbinding van te maken. De verbinding zou ook kunnen beschikken over de meest moderne telematica-uitrusting. De werkzaamheden zullen volgens de BAM echter ten vroegste afgerond zijn in 2012 en dat is volgens de heer Jan Penris een zeer lange termijn.

In tussentijd moet er dus een Noord-Zuidverbinding open blijven. De heer Jan Penris merkt op dat die er reeds is: de oude Singelverbinding. Die oude Singelverbinding zorgt voor een behoorlijke verkeersdoorstroming door middel van overbruggingen van een zevental cruciale kruispunten. Volgens de heer Jan Penris is dat de reden waarom er geen totale verkeerschaos is in Antwerpen.

De noodbruggen op de Singel zijn helaas van tijdelijke aard en dus niet voor de eeuwigheid bestemd. De Antwerpenaren hebben nare ervaringen met noodbruggen. Er staat reeds 33 jaar een noodbrug bij de opera ter hoogte van de Rooseveltplaats. Dat was een brug van Nobels Peelman, een fabriek die niet langer bestaat maar die destijds goed werk leverde. Ook aan het Bonapartedok staat volgens de heer Jan Penris een noodbrug, ter vervanging van de Nassaubrug, die reeds 5 jaar functioneel is en dat eigenlijk niet meer zou mogen zijn.

De noodbruggen hebben een verkeerstechnische functie en de Antwerpenaren kunnen er dan ook mee leven. Dat blijkt niet enkel uit de verklaringen van de lokale kamer van koophandel, van het VEV en van het VOKA, maar tevens uit de verklaringen van een organisatie die de minister welbekend is, namelijk Unizo. Unizo heeft een bevraging georganiseerd bij de Antwerpen die uitwees dat 69 procent van de Antwerpenaren kan leven met het voorlopige behoud van de noodbruggen op de Singel en er zelfs uitgesproken voorstander van is.

De noodbruggen hebben volgens de heer Jan Penris dus wel degelijk hun functie en moeten voorlopig dan ook blijven. Voorlopig is echter niet voor altijd: de termijn loopt af als de werkzaamheden aan de ring zijn afgerond. De noodbruggen werden opgericht in het kader van de minder-hindermaatregelen ten tijde van de aanvang van de werken aan de ring.

De noodbruggen zullen worden afgebroken als de bouwvergunning verstrijkt en dat is ten laatste 6 maanden na het einde van de werkzaamheden. Daarbij merkt de heer Jan Penris op dat het begrip werkzaamheden ruim geïnterpreteerd kan worden. In Antwerpen beschouwt men de werkzaamheden maar als beëindigd als de nieuwe Singelverbinding tot stand is gekomen en in gebruik is genomen. De noodbruggen zullen dus wat lan-

ger getolereerd moeten worden dan de 6 maanden na het heraanleggen van de ring.

Dat is volgens de heer Jan Penris de uitgangspositie van het voorstel van resolutie. De heer Jan Penris volgt zowel het VOKA, Unizo als de Antwerpenaren in zijn voorstel om de noodbruggen te behouden zolang de werkzaamheden aan de nieuwe Singel nog niet zijn afgerond.

Daarmee komt men tegemoet aan wat er leeft in het Antwerpse en aan datgene wat politici moeten doen, namelijk een vlotte doorstroming van het verkeer in en rond Antwerpen mee bevorderen en ervoor zorgen dat er een Noord-Zuidverbinding open blijft zoals dat momenteel het geval. De minister heeft daarover ongetwijfeld uitgesproken ideeën, maar de heer Jan Penris legt dit voorstel voor, al was het maar om de politieke duidelijkheid. De politici in Antwerpen en omstreken doen daarover allerlei uitspraken. De VLD bij monde van schepen Ludo Van Campenhout, heeft bijvoorbeeld gezegd dat hij kan leven met het verlengde voortbestaan van noodbruggen als dat nodig zou zijn. De spreker hoopt dat de VLD daaruit de nodige conclusies trekt. Schepen Delwaide gaat nog een stap verder en is absoluut geen tegenstander van het verlengde behoud van de noodbruggen. CD&V is dat ook niet. Er bestaat dus momenteel in dit parlement een virtuele meerderheid om de noodbruggen te verlengen. De sp.a is duidelijk tegenstander. Minister Kathleen Van Brempt heeft duidelijk neen gezegd en Groen! ook. Vlaams Belang wil toetsen of de verklaringen politiek kunnen worden vertaald. In het beschikbare gedeelte van het voorstel van resolutie staat dat het Vlaams Parlement aan de regering vraagt om de nodige schikkingen te treffen om de huidige noodbruggen op de Antwerpse Singel te kunnen behouden zolang de nieuwe Singel binnen de zate van de ring niet aangelegd en operationeel is. Veel commissieleden kunnen daarmee leven, maar ze moeten het politiek tot uiting durven genieten.

II. BESPREKING

De heer *Robert Voorhamme* merkt op dat alleen minister Van Mechelen bevoegd is om een beslissing te nemen over de wijziging van een bouwvergunning. Verder moet men goed weten hoe men in dit land wil besturen. Aan het plaatsen van de

noodbruggen is een hele discussie voorafgegaan. Er is daarover een brede raadpleging gebeurd en daaruit is gebleken dat aan de toekenning uitdrukkelijk de voorwaarde moet worden gekoppeld dat, als de werken aan de ring beëindigd zijn (waarvoor de noodbruggen zijn opgericht), binnen de zes maanden de noodbruggen worden afgebroken en de Singel in de originele staat wordt hersteld. Het is helemaal niet geloofwaardig om al een beslissing te nemen nog voor de werken zijn afgerond en zo maar te beslissen om terug te komen op wat destijds is bepaald. Dat betekent dat geen enkele burger nog zeker kan zijn van de voorwaarden waaronder een bouwvergunning wordt toegekend voor dergelijke ingrijpende werken. De heer Robert Voorhamme wijst erop dat een aantal burgers een procedure hebben ingesteld bij de Raad van State tegen het tijdelijk bouwen van die bruggen. Een van de redenen waarom die burgers geen gelijk hebben gekregen, was onder meer dat de bouwvergunning uitermate tijdelijk was en dat de hinder relatief klein was in afweging tot de oplossing die ze moesten bieden voor de hinder van de werkzaamheden aan de ring. De Raad van State heeft op geen enkele andere manier laten blijken dat hij onder gewijzigde omstandigheden nogmaals het beroep van individuele burgers zou afwijzen.

Iedereen heeft er het grootste belang bij dat de werkzaamheden van het Masterplan volgens een juiste timing kunnen gebeuren. Op dit ogenblik moet de regering daarover nog definitief knopen doorhakken. De noodbruggen zijn uitdrukkelijk gekoppeld aan de huidige werkzaamheden op de ring. Als de werkzaamheden achter de rug zijn, zal de doorstroming opnieuw verbeteren. Het vermijden van het dubbele gebruik van de huidige ring als stadsring enerzijds en doorstromingsring anderzijds zal plaatsvinden in de loop van de uitvoering van het Masterplan. Dat is nu nog niet aan de orde. Wat de heer Jan Penris insinueert, dat een groot aantal afritten dicht zullen gaan bij het beëindigen van de werkzaamheden aan de ring, is niet juist. Men keert terug naar de toestand voor de werkzaamheden aan de ring: er is een ring (die volledig in orde is en geen calamiteiten meer kent en daardoor dus ook geen files meer) en een singel die ernaast ligt met de bestaande kruispunten. Met dit voorbehoud: dankzij het enorme budget dat de Vlaamse Regering heeft geïnvesteerd in de werken aan de ring inzake minder-hindermaatregelen, is er een verplaatsing naar het openbaar

vervoer geweest. Daarvan zijn er meetbare effecten. Een afgewerkte ring met een singel die met de bruggen een expresweg dreigt te worden, zou het gunstig effect van de minder-hindermaatregelen tenietdoen. Op die manier dreigt men zelfs nieuwe verkeersstromen te genereren die men niet wenst.

Verder zijn de noodbruggen er op een manier gezet die technisch gesproken geen rekening houdt met een langere standplaats. Als men de noodbruggen wil laten staan, moet er serieus aan gesleuteld worden. Anders is dat gevaarlijk. Bovendien worden die bruggen gehuurd voor een bepaalde termijn. Als ze moeten blijven staan, vereist dat een bijkomend budget.

De heer Robert Voorhamme vindt het strategisch gezien bijzonder dom om de noodbruggen een tijdloos cachet te geven. Dat is immers een perfect alibi om bij elke moeilijkheid die men tegenkomt in de uitvoering van het Masterplan, het wat losser aan te doen. De noodbruggen staan er toch en men heeft daardoor niet onmiddellijk verkeerslast. Dat is bijzonder kortzichtig. Het feit dat men terugvalt op de oude situatie, is strategisch een goede zaak omdat men ertoe gedwongen wordt het Masterplan in zijn geheel uit te voeren. Verder merkt hij op dat de manier waarop de vragen in de enquête werden gesteld, verwachte antwoorden kan uitlokken. Als men de vragen zo stelt, kan men bijna niet anders dan ja antwoorden. Het is dan ook merkwaardig dat maar relatief weinig mensen dat hebben gedaan.

De houding van het stadsbestuur is eenparig. Men blijft bij het advies dat men destijds heeft verstrekt: de bouwvergunning loopt tot zes maanden na het afwerken van de ring.

De heer *Ludwig Caluwé* verklaart dat het niet mogelijk zal zijn de tijdelijke bruggen te laten staan, hoe aantrekkelijk dat idee ook lijkt. De bruggen zijn niet gemaakt om lang te blijven staan. Om ze te laten staan, moet bovendien een nieuwe vergunning gevraagd worden.

Minister *Kris Peeters* zal samen met minister Van Mechelen en minister Van Brempt nog voor het zomerreces een standpunt innemen over de noodbruggen. De noodbruggen zijn ontworpen voor een beperkte levensduur, namelijk voor de duur van de werkzaamheden. NV BAM huurt de vijf bruggen voor de duur van de werken en betaalt daarvoor maandelijks 61.810,43 euro. Over deze

prijs bestaat een overeenkomst voor de duur van de werken. De bouwvergunning bevat een expliciete timing: binnen de zes maanden na het einde van de werken moet de oorspronkelijke toestand hersteld zijn. Wordt die limiet overschreden, dan betaalt de eigenaar van de bruggen een boete van 12.500 euro per dag.

De heer *Jan Penris* merkt op dat de noodbruggen gebouwd zijn op een stuk grond dat geen eigendom is van de NV. De bruggen worden verhuurd zoals een tent verhuurd wordt. Hij is van oordeel dat de overheid de tijdelijke bruggen moet naasten. De overheid heeft bepaalde rechten wanneer het algemene belang in het gedrang komt en dient die nu uit te oefenen. Hij vindt het absurd om langer dan afgesproken huurgeld te betalen voor een constructie gebouwd op openbare ruimte. De NV heeft volgens de spreker haar investering al terugverdiend.

Als minister Peeters duidelijk maakt dat er nog enige interpretatieruimte is – men kan bijvoorbeeld de duur van de werkzaamheden ruim interpreteren – is de heer Jan Penris bereid om zijn voorstel van resolutie voorlopig in te trekken.

De *minister* heeft er niets meer aan toe te voegen.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Jan Penris, Filip Dewinter en Pieter Huybrechts betreffende het behoud van de noodbruggen op de Antwerpse Singel in afwachting van de realisatie van een nieuwe volwaardige Singelverbinding wordt met 6 stemmen tegen 5 verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Marleen

Marc

VAN DEN EYNDE

VAN DEN ABELEN