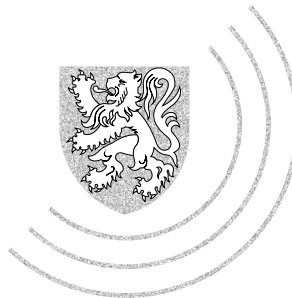


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **54** (2009-2010) – Nr. 7
ingediend op 4 juni 2010 (2009-2010)

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) Grote infrastructuurprojecten

Veertiende voortgangsrapportage
April 2010

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 54** (2009-2010) – Nr. 1 en 2: Verslagen over gedachtewisselingen
– Nr. 3: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 4: Verslag
– Nr. 5: Verslag over gedachtewisseling
– Nr. 6: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM	5
1.	Inleiding	5
2.	Principes rapportering	5
3.	Scopewijzigingen	6
3.1.	Masterplan 2020	6
3.2.	Oosterweelverbinding	6
4.	Voorzichtigheidsprincipe	6
5.	Overzicht projecten.....	7
5.1.	Oosterweelverbinding	7
5.2.	Brabo 1	7
5.3.	Brabo 2	7
5.4.	Watergebonden projecten.....	8
6.	Financiën	8
6.1.	Actuele uitgaven	8
6.2.	Subsidies.....	9
7.	Diversen	9
7.1.	Risicobeheersing	9
7.2.	Juridische procedures.....	9
7.3.	Maatschappelijk draagvlak	9
II.	Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof.....	10
1.	Ontwikkelingen sinds januari 2010	10
2.	Beoordeling verslaggeving	10
3.	Beoordeling dubbelbesluit	10
4.	Beoordeling Masterplan 2020.....	11
5.	Oosterweelverbinding.....	12
6.	Knelpunten	12
7.	Aanbevelingen.....	13
7.1.	Voor de commissie	13
7.2.	Voor de regering	13
7.3.	Voor de BAM	13

III. Toelichting namens de Vlaamse Regering door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	13
1. Inleiding	14
2. Knelpuntanalyse R1-Ring rond Antwerpen	14
3. De DAM-alternatievenstudie (of variantenstudie)	15
4. Presentatie Verkeerscentrum Vlaanderen	16
5. Presentatie studieresultaten	16
6. Onderzoek dimensionering knoop R1 Oosterweeltunnel.....	16
7. Studierapport Verkeerscentrum Vlaanderen	16
8. Masterplan 2020.....	16
9. Antwoorden op de technische vragen van het plenaire actualiteitsdebat van 31 maart 2010	17
IV. Toelichting door de heer ir. Eddy Peetermans, coördinator verkeersmodellen van het Verkeerscentrum Vlaanderen	20
1. Knelpuntanalyse.....	20
2. Alternatievenstudie.....	23
3. Modeldoorrekeningen	23
4. A102.....	24
V. Bespreking	25
Bijlagen:	
Bijlage 1: De veertiende voortgangsrapportage van de BAM	43
Bijlage 2: Presentatie van de BAM over haar veertiende voortgangsrapportage	83
Bijlage 3: De presentatie van het Rekenhof over zijn rapport over de veertiende voortgangsrapportage van de BAM.....	97
Bijlage 4: De presentatie van de heer Eddy Peetermans, Verkeerscentrum Vlaanderen	105

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op donderdag 22 april 2010 een veertiende voortgangsrapportage over de grote infrastructuurwerken van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in het kader van het Masterplan Antwerpen. Daarmee wordt de reeks van voortgangsrapportages voortgezet die in de vorige zittingsperiode werd gestart na een beslissing van de toenmalige Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 22 maart 2005¹.

De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM licht zijn veertiende voortgangsrapportage toe. De leden van de commissie kregen vooraf het rapport toegestuurd. Daarop verstrekt het Rekenhof zijn commentaar op de veertiende voortgangsrapportage van de BAM. Het verslag van het Rekenhof is apart gepubliceerd: *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/6. Ook dat verslag is vooraf aan de commissieleden bezorgd. Het verslag wordt toegelicht door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof.

Daarna belicht mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken in naam van de Vlaamse Regering de werkzaamheden van de zeven werkgroepen van het ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM). Zij wordt daarin bijgestaan door de heer ir. Eddy Peetermans, coördinator verkeersmodellen van het Verkeerscentrum Vlaanderen. De minister geeft ook nog antwoord op technische vragen gesteld tijdens het actualiteitsdebat over de door de Vlaamse Regering aangekondigde oplossing voor de Antwerpse Oosterweelverbinding, gehouden in de plenaire vergadering van 31 maart 2010².

Ten slotte bespreken de commissieleden de rapportage en zij krijgen antwoord op hun vragen en opmerkingen.

Het rapport van de BAM en de presentaties van BAM, Rekenhof en Verkeerscentrum Vlaanderen worden als bijlage opgenomen.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER JAN VAN RENSBERGEN, ALGEMEEN MANAGER VAN DE BAM

1. Inleiding

De heer Jan Van Rensbergen: In de veertiende voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) gaan we beknopt in op de principes van de rapportering, op de scopewijzigingen waarover we momenteel kunnen rapporteren en op het voorzichtigheidsprincipe dat BAM de afgelopen drie maanden, in afwachting van de besluitvorming in de werkgroepen van het ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM), heeft gehanteerd. Vervolgens geven we een kort overzicht van de lopende projecten en behandelen we beknopt een aantal financiële elementen. Tot slot bespreken wij ook een aantal elementen in verband met ‘minder hinder’ en met de communicatie in de loop van de afgelopen periode.

2. Principes rapportering

De principes van de rapportering volgen de leidraad en de afspraken die hier op voorstel van het Rekenhof zijn gemaakt. Het betreft een periodieke, gestructureerde opvolging van de infrastructuurprojecten van BAM. Dit is de veertiende voortgangsrapportage. We brengen verslag uit over de voortgang. Dit betekent dat we de beslissingen op het niveau van de Vlaamse Regering, de stuurgroep, de raad van bestuur en dergelijke tussen twee voortgangsrapportages in toelichten. We geven niet steeds de historiek van som-

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 268/1, p. 95. Alle verslagen en documenten die over de BAM zijn uitgegeven als parlementair stuk, dragen in de legislatuur 2004-2009 het stuknummer 268 (van 1 tot 26). In de legislatuur 2009-2014 is dat nummer 54.

² *Hand.* VI. Parl. 2009-10, nr. 29, 31 maart 2010, p. 10-42.

mige besluitvormingsprocessen weer. We zijn uiteraard steeds bereid eender welke vraag te beantwoorden. Ook in onze schriftelijke rapportage hebben we de door het Rekenhof voorgeschreven structuur nauwgezet gevolgd.

3. Scopewijzigingen

Wat de scopewijzigingen betreft, wil ik erop wijzen dat het vorige Masterplan Mobiliteit Antwerpen een verzameling van zestien prioritaire infrastructuurprojecten was. Die projecten waren het resultaat van een haalbaarheidsstudie die in 2000 is uitgevoerd. Dat is ongeveer tien jaar geleden. Het is logisch dat het masterplan ondertussen is geactualiseerd. Die actualisering heeft niet enkel betrekking op de envergure, het aantal projecten dat deel van het masterplan uitmaakt, maar ook op de aanpak van de projecten.

3.1. Masterplan 2020

Het geactualiseerde Masterplan 2020 gaat nog steeds uit van een aantal essentiële kenmerken van het oude Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het gaat dan om de multimodale aanpak, waarbij wordt ingezet op het vervoer over het spoor, het water, het openbaar vervoer en de weg en om bijkomende aandacht voor voetgangers en fietsers. We blijven uitgaan van een aantal maatschappelijke doelstellingen die in het oude Masterplan Mobiliteit Antwerpen stonden vermeld. Zo is het nog steeds de bedoeling de bereikbaarheid van de stad en van de haven, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio te verbeteren.

In essentie slaat het nieuwe masterplan op een veel groter gebied. Het zet meer in op een verhoogde leefbaarheid. Er wordt meer aandacht geschonken aan de verhoging van de modal shift. Het masterplan gaat uit van een beleidsintegratie en van een integrale beleidsvisie.

In ons rapport hebben we de projecten die deel uitmaakten van het vorige masterplan en de projecten die zijn opgenomen in het Masterplan 2020, opgelijst. Voor alle andere informatie verwijs ik naar de mededelingen van de Vlaamse Regering, naar de bevoegde minister en naar de documenten die aan de leden van deze commissie zijn bezorgd. Deze informatie, aangevuld met de bijbehorende tabellen, vormt de bouwstenen van de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

3.2. Oosterweelverbinding

Wat de Oosterweelverbinding betreft, heeft de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 beslist de Scheldekrusing prioritair op basis van het Oosterweeltracé uit te werken. De Vlaamse Regering wil daarbij de dubbele ondertunnelde oplossing uitwerken: de af te zinken Scheldetunnel aan de ene kant tot aan het Oosterweelcomplex en van daaruit met vier geboorde tunnels aansluiten op de R1 in Merksem. De regering heeft hiervoor een stuurgroep opgericht en zal een projectleider aanstellen. De verdere uitvoering en aanpak van deze beslissing wordt momenteel volop voorbereid.

4. Voorzichtigheidsprincipe

In afwachting van de besluitvorming van de werkgroepen van DAM heeft de raad van bestuur en het management van BAM besloten het voorzichtigheidsprincipe te hanteren en geen nieuwe projecten te initiëren. Ze wil voorzichtig zijn met alle uitgaven en beslissingen die mogelijks een irreversibel karakter zouden hebben. Dat wil heel concreet zeggen dat wij de contractonderhandelingen met Noriant hebben opgeschort, dat we de outsourcing van ingenieurs, financiers, juristen en communicatie hebben teruggedroefd, dat er geen nieuwe activiteiten worden opgestart, dat er geen verdere onteigeningen werden uitgevoerd, dat we ons op het vlak van communicatie zeer terughoudend hebben opgesteld, en dat de raad van bestuur enkel per kwartaal een kwartaalbudget heeft goedgekeurd.

De enige beslissingen van onze raad van bestuur betreffen de kwartaalbudgetten voor het eerste en tweede kwartaal en een deelcontract 33 aan de tijdelijke handelsvereniging SAM (tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel) die ook deel uitmaakt van die kwartaalbudgetten.

5. Overzicht projecten

5.1. Oosterweelverbinding

Wat de Oosterweelverbinding betreft, heb ik de elementen al aangegeven, met name de opschorting van de finale contractbesprekingen met Noriant. We hadden onderling al een akkoord om die opschorting tot 1 april te handhaven. In de loop van de maand maart hebben we aan Noriant voorgesteld om die opschorting te verlengen tot 1 mei om ons in de loop van de maand april de gelegenheid te geven om de financiële en juridische consequenties van de beslissing van de Vlaamse Regering na te kijken, om vervolgens voor het einde van de maand april de volgende stappen te bepalen in het onderhandelingsproces.

Wat de uitwerking van de ondertunneling betreft, heb ik daarnet gezegd dat de voorbereidingen van de aanpak en de wijze waarop deze ondertunneling uitgewerkt zal worden, in volle voorbereiding zijn.

Voor het overige nadert het dossier over de Burchtse Weel zijn voltooiing. In juni 2010 zullen wij normaal gezien klaar zijn. De bouwkundige werken zijn nagenoeg afgerond. Het is vooral nog het verwerken, laguneren, van het slib uit het schorrengebied en bufferbekken dat nu nog aan de orde is.

5.2. Brabo 1

Wat de projecten Brabo I betreft, heb ik hier de planning ten tijde van de dertiende voortgangsrapportage en van de huidige veertiende voortgangsrapportage. Het is duidelijk dat alles volgens planning verloopt. Ondanks de uitzonderlijke winteromstandigheden zitten we op schema. Zowel bij Deurne-Wijnegem als bij Mortsel-Boechout zitten we in een overgangsfase van twee deelfases. We werken per kruispunt om de hinder te beperken. In de eerste fase van het eerste traject dat wordt aangepakt, werken we ook helft per helft van de weg. We zitten deze en volgende week in een switchfase. Dat veroorzaakt lokaal een beetje hinder, maar daarover is gepraat met alle diensten en betrokkenen.

Wat de tramstelplaats in Deurne betreft, is archeologisch vooronderzoek en vervolgonderzoek bezig. Ook de bodemsanering is in uitvoering.

5.3. Brabo 2

Voor Brabo 2 hebben we tijdens de dertiende voortgangsrapportage gemeld dat er drie knelpunten waren in de verdere uitwerking van de voorbereidende studies. Die hadden onder meer betrekking op het Hardenvoortviaduct. We werken momenteel drie scenario's uit voor evaluatie in de werkgroepen en stuurgroep Brabo 2, zodat een gefundeerd advies kan worden bezorgd aan de minister.

Die drie scenario's betreffen het behoud van het Hardenvoortviaduct, de afbraak van het Hardenvoortviaduct of een tussenliggend scenario waarbij de tram gelijkvloers blijft, op het viaduct doorgaat en excentrisch aansluit naar het noorden, terwijl voor het wegverkeer het viaduct behouden blijft. Die drie scenario's worden onderzocht en zullen geëvalueerd worden op hun voor- en nadelen om zo de verdere besluitvorming te stofferen.

Een ander knelpunt dat vorige keer werd gemeld was de Noorderlaan en de capaciteit en de dimensionering van de kruispunten en het aantal rijvakken op de Noorderlaan ten

noorden van de Groenendaallaan. Deze knelpunten zijn opgelost met de besluitvorming van de Vlaamse Regering. Doordat het Oosterweelknooppunt er komt, kan dat samen met de op- en afrittencomplexen aan Schijnpoort en Groenendaallaan die noordelijke ringstructuur in de stad vervolledigen. Daardoor krijgen de uitgangspunten van het masterplan zoals het autoluw maken van de Groenendaallaan, de Noorderlaan, de IJzerlaan enzovoort verder hun gevolg. Dit knelpunt is weggewerkt en laat ons toe om de ontwerpwerkzaamheden voort te zetten.

Wat de circulatie op het Operaplein en omgeving betreft, was vorige keer gemeld dat dit eerst met alle actoren moet worden uitgeklaard. Het gaat dan vooral over de stad, De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer, die moeten bepalen op welke wijze die verkeerscirculatie vorm kan krijgen. Ook dat proces is bezig en wordt gecoördineerd door de stad met alle actoren, waaronder de lokale handelaars, zodat voldoende draagvlak kan worden ontwikkeld voor dat verkeerscirculatieplan. We zullen daar eerstdaags tot een consolidatie en besluitvorming komen, eerst op het niveau van de werkgroepen en vervolgens op het niveau van de stuurgroep Operaplein die de verkeerscirculatie op het Operaplein en omgeving kan vastleggen.

Intussen zijn de ontwerpstudies voor de Londenbrug aangevat.

Met het geheel van de ontwerpwerkzaamheden gaan we ervan uit dat we de planning die in de dertiende voortgangsrapportage was opgegeven, zullen halen. We verwachten dat we de ontwerpwerkzaamheden 2010-2011 kunnen afronden, de bestekken en marktbevragingen kunnen organiseren in 2012 om tegen eind 2012-begin 2013 tot contractsluiting DBFM-projecten (Design Build Finance Maintain) en de start van de werken over te gaan.

5.4. *Watergebonden projecten*

Wat de watergebonden projecten betreft, hebt u kunnen lezen dat alles op schema zit voor de Noorderlaanbrug. We verwachten in juni 2010 een oplevering van de werken. De verdere uitwerking van de IJzerlaanbrug hebben we on hold gezet, omdat vooral de zuidelijke aanloophelling, ten zuiden van het Albertkanaal, er natuurlijk anders kan uitzien als we de ondertunnelde oplossing realiseren.

Er is een akkoord met Infrabel over de spoorbruggen over het Albertkanaal, de Merksemstraat en de IJzerlaan. Er is een definitief bestek klaar dat ter goedkeuring ligt bij BAM. Normaal gesproken kan dat in de loop van april afgewerkt worden. Vervolgens kan zowel de bouwaanvraag voor de heraanleg van de twee spoorbruggen over het Albertkanaal als de aanbestedingsprocedure starten. Infrabel is daar bouwheer en coördinator. BAM zelf zal ervoor zorgen dat deze projecten gecoördineerd verlopen met alle andere werken en dat daarop ‘minder hinder’ van toepassing is.

Over de sluizen hebt u kunnen lezen dat die grotendeels op schema zitten. De uitvoering vordert gestaag.

6. Financiën

6.1. *Actuele uitgaven*

We hebben omstandig over de twee kwartaalbudgetten gerapporteerd in het voortgangsrapport. U hebt kunnen vaststellen dat we zeer behoedzaam zijn omgesprongen met het invullen van de nodige budgetten. Het gaat nog niet om uitgaven. Het zijn budgetten met betrekking tot de lopende projecten in uitvoering. We moeten de facturen daarvoor kunnen betalen. De raad van bestuur heeft twee keer een kwartaalbudget goedgekeurd voor de lopende projecten en de basisactiviteiten. Voor het overige zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage.

6.2. *Subsidies*

Bij de subsidies hebben we wel aangegeven dat de initiële subsidieaanvraag, die eind 2005 was voorbereid en begin 2006 ingediend bij de Europese Unie voor ongeveer 5,5 miljoen euro voor de bouw van de Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis en Theunisbrug, was toegekend. Daarvan was al een voorschot van 2,2 miljoen euro betaald. De voltooiing van de projecten moest echter voor 31 december 2007 in voldoende mate zijn gerealiseerd om te kunnen genieten van die subsidieregeling. En cours de route hebben we vastgesteld dat door vertragingen en bepaalde beslissingen de Theunisbrug in een latere fase zou worden uitgevoerd. We hebben dan onderhandeld met de bevoegde diensten in Europa om toch de subsidie voor de Noorderlaanbrug te behouden. Het ging om 1,6 miljoen euro. Die subsidie hebben we intussen definitief verworven.

Voor het dossier 2009 met betrekking tot het tweede brugdeel van de Noorderlaanbrug hebben we een nieuwe subsidieaanvraag ingediend. Die is ook goedgekeurd. De werken lopen volgens plan. We nemen aan dat het toegekende bedrag ook effectief gerealiseerd zal worden. De totale Europese subsidie zal dan toch 2,4 miljoen euro bedragen.

7. Diversen

7.1. *Risicobeheersing*

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn er geen nieuwe risico's. Aan de hand van de nieuwe besluitvorming hebben we samen met het auditcomité en de raad van bestuur intern beslist om een nieuwe risico-inventaris op te stellen en daarover aan de raad te rapporteren.

7.2. *Juridische procedures*

De procedure die was ingeleid bij de Raad van State door bvba Pomphuis om het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) te vernietigen, werd niet aanvaard. Het GRUP is niet vernietigd. De aangehaalde middelen werden afgewezen als zijnde ongegrond. Er zijn nog wel een aantal hangende procedures. U hebt het verslag daarover kunnen lezen.

7.3. *Maatschappelijk draagvlak*

Wat het maatschappelijk draagvlak betreft, vermelden we nog het opstarten van de talentenwerf. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB), het Fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid (FVB), het bouwonderwijs, de stad Antwerpen, waarbij BAM zorgt voor de begeleiding en de afstemming met de masterplanprojecten. We zien hier al concrete en tastbare resultaten.

Inzake 'minder hinder' zijn er al een aantal vergaderingen geweest en werden afspraken gemaakt, vooral met betrekking tot de werken in uitvoering: Noorderlaanbrug en Brabo. Op het gebied van communicatie is men zeer terughoudend geweest. Dat is ook logisch. Op het vlak van de projecten is volwaardig en volledig gecommuniceerd, omdat het daar gaat om werken in uitvoering, waarbij de begeleiding, 'minder hinder' en de communicatie goed moet worden verzorgd. Ondertussen bereiden we ook de communicatie van de havenfietsroute voor. Het gaat om één van de vier fietsroutes die ver gevorderd zijn en die binnenkort worden uitgevoerd.

II. TOELICHTING DOOR DE HEER JAN DEBUCQUOY, RAADSHEER BIJ HET REKENHOF

1. Ontwikkelingen sinds januari 2010

De heer Jan Debucquoy: Wij hebben vastgesteld dat sinds de vorige rapportage in januari 2010 binnen BAM heel weinig beslissingen zijn genomen. Bij de genomen beslissingen hebben wij geen commentaar.

Zoals ook uit de uiteenzetting van de heer Van Rensbergen blijkt, stellen wij vast dat het grootste project, de Oosterweelverbinding, ‘on hold’ is gezet. De werken die wel bezig zijn, waren al begonnen sinds de dertiende rapportage. Het verslag geeft daarover afdoende informatie. Ik zal mij dus onthouden van commentaar. Ik vind het alleen spijtig dat de drie knelpunten van Brabo 2, opgesomd door de heer Van Rensbergen, nog altijd niet zijn afgerond. Er is ook nog altijd geen oplossing voor de opmerking die we de vorige keer hebben gemaakt, dat we moeilijk zien hoe die beschikbaarheidsvergoedingen voor Brabo 2 nog kunnen worden ingepast in het jaarlijks geplafonneerde budget van 30 miljoen euro.

Wij zullen ons in onze uiteenzetting concentreren op de beslissing van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 en het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering.

2. Beoordeling verslaggeving

Eerst beoordelen wij de kwaliteit van de verslaggeving van BAM. Deze hoofdtak was ons door het parlement gegeven. Ook deze keer heeft BAM afdoende informatie gegeven over haar aandeel in de uitvoering van het Masterplan Antwerpen. Wij hebben ook alle informatie gekregen die wij aan BAM hebben gevraagd. Dat is dus geen probleem. Wij stellen alleen vast, zoals zij ook zelf melden bij hun veertiende rapportage, dat zij geen geactualiseerde kostentabel hebben toegevoegd. Zij verwijzen daarvoor naar hun dertiende rapportage. Er is ondertussen ook een nota van de Vlaamse Regering ‘Masterplan 2020’. Hierover hebben we vragen gesteld aan de minister. Zij heeft schriftelijk geantwoord namens de Vlaamse Regering. Die antwoorden zijn opgenomen in de bijlage 2 bij ons rapport³ en werden ook verwerkt in het rapport.

De vorige keer vroegen wij hoe het zit met de informatievoorziening van de andere actoren dan BAM, betrokken bij de uitvoering van het masterplan. Ondertussen hebben wij inderdaad afspraken gemaakt met het kabinet van minister Crevits. Het is te vroeg om dit nu al te implementeren voor de veertiende rapportage. Wij hopen dat dit wel lukt voor de vijftiende rapportage. In elk geval moeten wij die afspraken herbekijken in het licht van het Masterplan 2020, dat de scope volledig verandert.

Wij hebben ook getracht informatie te krijgen over de DAM-werkgroepen. Wij zijn daar niet in geslaagd. Pas nadat wij dinsdagnamiddag ons rapport hadden opgestuurd, zagen wij op de website van de Vlaamse Gemeenschap dat er wel informatie beschikbaar was over de DAM-werkgroepen. Op basis van die informatie kan ik stellen dat wij niets moeten toevoegen aan ons verslag. Ons verslag blijft intact. Alleen jammer dat er nog geen informatie over de interessantste DAM-werkgroepen op de website te vinden is, namelijk over de ESR-neutraliteit (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen), de financiering en de reorganisatie van BAM.

3. Beoordeling dubbelbesluit

We stellen vast dat de vier voorwaarden van het dubbelbesluit – capaciteit, tunnelveiligheid, kostprijs en realisatietermijn – niet nader zijn gepreciseerd. Het document Masterplan 2020 is daar zelfs heel vaag over. Op pagina 7 lezen we: “Indien aan de gestelde

³ *Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 54/6, p. 30-39.*

voorwaarden niet kan worden voldaan, is de Oosterweelverbinding met een brugverbinding tussen Oosterweelknoop en R1 zoals ontworpen door nv BAM de terugvalpositie.”.

Maar er staat nergens wat die gestelde voorwaarden zijn. Daarvoor moeten we kijken naar het persbericht van de Vlaamse Regering. Op welke manier zullen die tunnel- en brugvariant worden vergeleken? Dat is onduidelijk. Wij weten ook niet welke kostprijselementen daarvoor in aanmerking komen. We hebben de minister de vraag gesteld. Zij heeft geantwoord dat de beoordeling van de realisatietermijn en de kostprijs op een gelijkwaardige basis zal gebeuren, zonder verdere details te geven. Dat blijft voor ons allemaal een beetje vaag. Wij moeten inderdaad trachten te vermijden om appels met peren te vergelijken.

4. Beoordeling Masterplan 2020

Het document Masterplan 2020 geeft een algemeen en duidelijk beeld van de doelstellingen en reikwijdte van het Masterplan 2020. De grote principes van het oude Masterplan worden gehandhaafd: tolfinanciering, vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en het streven naar ESR-neutraliteit. De bedragen in de overzichtstabel zijn maar indicatieve ramingen. Ze zijn nog niet specifiek genoeg, hoofdzakelijk omdat de projecten maar in beperkte mate zijn uitgewerkt en omdat dit extra tijd vergt om verder te detailleren. Het is voor ons onduidelijk wat de budgettaire impact is op de toekomstige beleidsruimte van de Vlaamse Regering wat betreft de uitvoering van het Masterplan 2020. We zullen dit zeker bekijken. In de eerstkomende weken wordt een meerjarenbegroting ingediend in het Vlaams Parlement.

Bij het Masterplan 2020 valt het ons ook op dat de rol van BAM veel kleiner wordt. Dit moet leiden tot de aanpassing van de kaderovereenkomst met BAM. De kleine rol van BAM blijkt heel duidelijk in de overzichtstabel die we als bijlage 1 hebben opgenomen⁴. We zien dat voor heel wat deelprojecten BAM een heel beperkte rol speelt bij financiering, realisatie, beheer en exploitatie.

We zien ook dat ondertussen het eerste Oosterweelproject waarschijnlijk in concessie wordt gegeven aan Liefkenshoektunnel. Uit het antwoord van de Vlaamse Regering blijkt dat er een projectleider zal worden aangeduid die niet alleen zal worden betrokken bij de keuze voor een tunnel- of brugvariant maar ook het Masterplan 2020 zal coördineren. Zijn rol zal nog verder gedetailleerd worden door de Vlaamse Regering. Dat verklaart tevens de kleinere rol van BAM in de toekomst.

Het feit dat BAM een kleine rol speelt en dat de andere overheidsactoren een grote rol spelen, wijst nogmaals op het belang dat ook de andere agentschappen aan risicomanagement moeten doen. BAM doet dit, de andere agentschappen doen het te weinig. Dat hebben we in voorgaande rapportages ook opgemerkt.

We stellen ook vast dat er geen planning is opgenomen in het Masterplan 2020. Men geeft alleen de tijdshorizon 2020, maar wanneer elk deelproject start, is totaal onduidelijk. Het Masterplan 2020 zal ook een impact hebben op de financiering, met name het deel tolinkomsten. De bijkomende projecten in het Masterplan 2020 moeten leiden tot minder verkeer door de brug of door de tunnel, dus tot minder tolinkomsten. Men zal ook trachten om meer vracht per schip en per trein te vervoeren. Als men dat combineert met het Vlaams regeerakkoord dat zegt dat men zal trachten om tegen 2013 rekeningrijden in te voeren voor de vrachtwagens, heeft dat ook invloed op de tolinkomsten en globaal op de financiering van het Masterplan 2020.

Het Masterplan 2020 zal ook een impact hebben op de huidige raamovereenkomst met de studiegroep SAM. Die overeenkomst is afgesloten in 2001 en ondertussen overgenomen door BAM voor een periode van 10 jaar en maximaal verlengbaar met 2 jaar. Die over-

⁴ *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/6, p. 24-29.

eenkomst loopt af in 2013. Het Masterplan 2020 loopt tot in 2020. Niet alle studies kunnen binnen die periode afgehandeld worden, dus denken we dat de externe dienstverlening voor de periode 2013-2020 opnieuw in mededinging moet worden gesteld.

5. Oosterweelverbinding

De nieuwe visie van het Oosterweelproject heeft ook zijn invloed op de investeringen die reeds zijn gebeurd in de Schijn en de lopende projecten voor de IJzerlaanbrug. Mogelijk kan dat leiden tot verloren kosten. De nieuwe oplossing voor het viaduct aan het Sportpaleis, los van de keuze voor een brug of een tunnel, zal waarschijnlijk als gevolg hebben dat de pompstations aan de Schijn moeten worden verplaatst. Dat zijn sowieso bijkomende kosten. De kosten die reeds zijn gedaan voor de IJzerlaan – de werken voor de fietsbrug zijn stilgelegd – zijn misschien verloren. Als men uiteindelijk kiest voor een tunnel, zijn ook de kosten voor de studies voor de brug verloren alsook voor sommige onteigeningen die reeds zijn gebeurd.

Het Masterplan 2020 kiest ervoor om de Oosterweelverbinding in concessie te geven aan Liefkenshoektunnel om zo de ESR-neutraliteit te behouden voor deze grote investering, maar daarover is nog altijd geen zekerheid. Begin maart 2010, dus voor de beslissing van de Vlaamse Regering, is er een adviesaanvraag ingediend bij het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), maar daar is nog altijd geen beslissing over genomen.

We wensen een waarschuwende vinger op te steken. Wanneer men kiest voor een tunnel in plaats van een brug, is dat voor ons een substantiële wijziging van het project en een substantiële wijziging van de vraagspecificatie in de overheidsopdrachten. Dit moet sowieso leiden tot een nieuwe overheidsopdracht. Wat betreft de gefaseerde realisatie hoor ik ondertussen dat men zegt dat men al kan beginnen aan de werken op Linkeroever of aan de werken voor de afgezonden Scheldetunnel. Maar dat ligt niet voor de hand. Het laatste woord is aan de rechtbank, maar er zijn risico's aan verbonden. Het veiligst is om, in afwachting van de beslissing voor de tunnel of de brug, niets te doen en de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen.

6. Knelpunten

Tot slot vat ik samen aan de hand van de vier grote knelpunten die ik heb vermeld bij de dertiende rapportage van de BAM. Een eerste knelpunt was de lopende procedure voor de nietigverklaring van het GRUP. Dat is ondertussen verworpen door de Raad van State in februari 2010. In ieder geval zal een nieuw GRUP nodig zijn, dat blijkt ook uit het antwoord van de Vlaamse Regering bij het Masterplan 2020, en minstens een nieuw project-MER (milieueffectenrapport). In het antwoord van de Vlaamse Regering staat ook dat als alles vlot verloopt, we daar minstens een jaar voor nodig hebben.

Het tweede grote knelpunt was een negatieve beslissing van Eurostat wat betreft de ESR-neutraliteit. In het Masterplan 2020 is er nog altijd geen zekerheid of het zal kunnen behouden worden of niet. Dat blijft nog altijd een belangrijk knelpunt.

Het derde grote knelpunt was de moeilijke zoektocht naar financiering. De financiering was toen stopgezet, ook vanwege de financiële crisis, in december 2009. Bij het Masterplan 2020 moet de financiering nog volledig herbekeken worden. De tolinkomsten moeten herbekeken worden, al is het maar in functie van een andere kostprijs van de tunnelvariant. Sowieso zitten we met een meerkost wat betreft de oplossing voor het viaduct aan het Sportpaleis.

Het maatschappelijke draagvlak was toen ook problematisch. In het rapport van de Nederlandse commissie Sneller en Beter Beslissen staat heel duidelijk dat, als er onvoldoende draagvlak is, men ermee stopt, punt. Dat vermijdt heel wat problemen. Ik ben blij

dat in het document Masterplan 2020 het vinden van een draagvlak een aandachtspunt is. Dat zal in de toekomst ook nodig blijven, het verbreden van het draagvlak voor grote infrastructuurwerken.

7. Aanbevelingen

Ik overloop kort nog de aanbevelingen.

7.1. Voor de commissie

In de eerste plaats hebben we een aanbeveling voor deze commissie. Gelet op de nieuwe beslissing, moeten we eens kijken welke afspraken er moeten komen wat betreft informatievoorziening. Het wordt immers meer verschoven naar andere overheidsactoren dan BAM, en dus moeten er afspraken komen tussen de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement hoe die informatievoorziening in de toekomst zal gebeuren.

7.2. Voor de regering

Er is nood aan een operationeel plan Masterplan 2020. Er is aan de Vlaamse minister al gevraagd om een operationeel plan op te stellen, dat de projecten en de kostprijs verder detailleert. Uit het antwoord blijkt ook dat ze in de toekomst gaan trachten om die uitgaven van het Masterplan 2020 te integreren in de normale beleidscyclus, zoals dat gebeurt met alle andere uitgaven van de Vlaamse Gemeenschap. Onze vraag is – maar de commissie heeft daar het laatste woord in – of het nog altijd nodig is dat wij daar driemaandelijkse rapporten over maken. Als die uitgaven toch worden geïntegreerd in een normale beleidscyclus, kunnen we ook onze controles integreren in de controlecyclus van het Rekenhof.

We bevelen ook aan dat de communicatie over de uiteindelijke beslissing voor een tunnel- of brugvariant transparant zou gebeuren. Dat vergroot ook het draagvlak voor die beslissing.

Ik herhaal nog eens ons pleidooi voor de nodige voorzichtigheid bij verdere besluitvorming binnen de lopende aanbestedingsprocedure en het vergunningsproject van de Oosterveelverbinding. Ook BAM en zijn juristen wijzen op die voorzichtigheid. Wij willen die boodschap ook overmaken aan de Vlaamse Regering. Let dus heel goed op met het gefaseerd uitvoeren van het masterplan.

We vragen ook aandacht voor risicobeheersing en meer transparantie over de studiekosten van de DAM-werkgroepen. Uit de website blijkt dat ze inderdaad een beroep hebben gedaan op juristen en technici. Sowieso moet de studieovereenkomst opnieuw in mededinging worden gesteld, minstens voor de periode 2013-2020.

7.3. Voor de BAM

Voor BAM is het heel belangrijk dat ze hun trafiekprognoses heel gedetailleerd nagaan en dat men tracht om, als er gekozen wordt voor de tunnel, de verloren kosten te inventariseren, zodat we daar een duidelijk beeld over krijgen.

III. TOELICHTING NAMENS DE VLAAMSE REGERING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister Hilde Crevits: Collega's, er is mij gevraagd om een toelichting te geven over de stand van zaken van de werkzaamheden in de DAM-werkgroepen. Ik zal van de gelegenheid ook gebruik maken om na de toelichting over de DAM-werkgroepen wat technische uitleg te verschaffen over de verkeersmodellen. Daarvoor is ir. Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum hier aanwezig.

In de nota 2020 wordt gesteld dat een en ander zal worden uitgewerkt in een projectnota met een projectleider en dergelijke meer. Ik zal vandaag ook van de gelegenheid gebruik maken om daar wat extra uitleg over te geven. Ik kon dat niet vroeger doen, omdat het DAM-comité de nota pas gisteren heeft goedgekeurd. Er is gisteren niet over gecommuniceerd. U krijgt ze vandaag dus in primeur.

Tot slot zal ik ook proberen om een aantal technische vragen die zijn gesteld tijdens het actualiteitsdebat van enkele weken geleden, te beantwoorden en wat meer uitleg te verschaffen.

1. Inleiding

In het kader van de DAM-werkzaamheden zijn zeven werkgroepen opgericht. Voor alle duidelijkheid som ik ze nog eens op: de eerste betreft de werkgroep Reorganisatie BAM en nv Tunnel Liefkenshoek, de tweede Financiering projecten masterplan en Scheldeverbinding, de derde DBFM-overeenkomst met aannemersconsortium, de vierde Vergunningsproces, de vijfde Mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen, de zesde Communicatie en de zevende Leefbaarheid.

De verslagen en de werkdocumenten van de werkgroepen werden in het kader van de openbaarheid van bestuur ondertussen publiekelijk ter beschikking gesteld op de website www.vlaanderen.be/dam. Het is echter niet mogelijk om – gelet op de stand van zaken van het project en de besluitvorming – de verslagen van de eerste drie werkgroepen – Reorganisatie nv BAM, Financiering en DBFM-overeenkomst – openbaar te maken. Ze kunnen niet worden vrijgegeven om de lopende of nog te starten onderhandelingen inzake de contractering, de financiering en de reorganisatie van activiteiten van de nv BAM niet in het gedrang te brengen, en ook om de verdere beleids- en besluitvorming in dit dossier van uitzonderlijke omvang niet te hypothekeren.

In dat verband wil ik onder meer verwijzen naar de niet-afgeronde onderhandelingen met Noriant, en naar het feit dat de financiering nog moet worden aangetrokken en gestructureerd. Ook, er is hier al naar verwezen, lopen er op Europees niveau nog gesprekken en dienen er op Europees niveau nog onderhandelingen te worden gevoerd inzake aspecten van tolling, ESR-neutraliteit, en dergelijke.

Het belang van de openbaarheid van voormelde verslagen uit die drie werkgroepen weegt niet op tegen de beschermde belangen, in artikel 14, punt 1, van het Openbaarheidsdecreet over het economisch, financieel of commercieel belang van de nv BAM en de Vlaamse overheid en 14, punt 2, over het vertrouwelijk karakter van de internationale betrekkingen van het Vlaamse Gewest en van de betrekkingen van het Vlaamse Gewest met supranationale instellingen.

Een uitsplitsing van de verslagen van die werkgroepen in wat wel en wat niet kan worden vrijgegeven, is zeer moeilijk realiseerbaar en daarbij is het risico bijzonder hoog dat in dat geval de wel ter beschikking gestelde informatie aanleiding kan geven tot verkeerde conclusies.

Van de werkgroepen 4 tot en met 7 kunt u de verslagen op voormelde website vinden. Tevens werden voorbereidende en ondersteunende documenten gepubliceerd op de website. Het gaat om volgende studies en onderzoeken.

2. Knelpuntanalyse R1-Ring rond Antwerpen

Een eerste document is de knelpuntanalyse van de R1-Ring rond Antwerpen. Voor de samenvatting van deze analyse citeer ik graag de managementsamenvatting:

“De verkeerscongestie rond Antwerpen is bijzonder ernstig. Afgelopen decennia is het wegverkeer sterk toegenomen. Vooral het vrachtverkeer kende een sterke groei. Het transitverkeer door Vlaanderen verdubbelde op minder dan zes jaar tijd, de reeds belangrijke haventrafiek kende op tien jaar een groei van 69 percent.

Maar ook het personenverkeer bleef toenemen, ondanks het succes van omvangrijke en succesrijke maatregelen die rond het openbaar vervoer recent, binnen het bestaande netwerk, werden genomen. Het resultaat is dat het hoofdwegenet rond Antwerpen zwaar verzadigd is en gedurende het grootste deel van de werkdagen erg kwetsbaar is voor incidenten. Als gevolg hiervan treedt een belangrijke verschuiving op van doorgaand verkeer naar het onderliggende wegennet. De zwaarste knelpunten situeren zich op de Ring – Kennedytunnel, Berchem-Borgerhout, Antwerpen-Oost – maar ook op de toekomstige en de uitgaande richtingen van de radiale snelwegen E313 en E19.

De knelpunten zijn van die grootteorde dat verdere groei van het verkeer binnen het huidige netwerk zeer beperkt tot uitgesloten is. Een kleine toename van de verkeersvraag leidt tot zeer sterke toename van de congestie. Uitwijken naar daluren is nauwelijks nog mogelijk. Uitwijken naar andere routes verhoogt de druk op de perifere woongebieden langs en rond de hoofdwegen maar dit leidt evengoed tot hoog oplopende vertragingen. Enkel het openbaar vervoer en verkeersluwere alternatieve routes die verder van de Ring verwijderd liggen (Liefkenshoektunnel, Westerschelde Oeververbinding, N16 via Temse) kunnen hun aandeel verhogen dank zij de oplopende congestiekost. Een verdere toename van vrachtverkeer lijkt onafwendbaar en zal personenverkeer op het hoofdwegenet verdringen.

De hoge verkeersintensiteiten en de veelvuldige weefbewegingen op de Antwerpse Ring eisen ook hun tol op gebied van verkeersveiligheid en incidentele files. De onveiligheid op de Antwerpse Ring – kans op letselincident per miljard voertuigkilometer, gemiddelde ernst van letselincidenten per miljard voertuigkilometer – is dubbel zo hoog als op de Ring rond Brussel met vergelijkbare verkeersdrukke, hoewel deze laatste niet als referentie voor verkeersveiligheid geldt. De incidentele files veroorzaken niet te voorziene vertragingen en deze wegen zwaar op de bedrijven die transport als een wezenlijk onderdeel van hun productieproces hebben geïntegreerd.

Het probleem is omvangrijk. De belangrijkste knelpunten rond Antwerpen kennen een verkeersvolume dat het punt vanaf waar congestie begint op te treden met 45 percent overschrijdt. Deze primaire knelpunten doseren vandaag het verkeer en maskeren hierdoor vaak potentiële secundaire knelpunten. Bovendien wordt door de optredende congestie een deel van de verkeersvraag verdrongen. De problemen beperken en/of terugdringen tot aanvaardbare proporties is een uitdaging, congestie uit de wereld werken wellicht een utopie.”.

Tot daar de korte managementsamenvatting van de knelpuntenanalyse betreffende de Antwerpse Ring, die u ook kunt vinden op de website.

3. De DAM-alternatievenstudie (of variantenstudie)

Het tweede document dat werd vrijgegeven is de DAM-alternatievenstudie of de variantenstudie. De DAM-alternatievenstudie vergelijkt de op dat ogenblik bekende alternatieven met elkaar op hun probleemoplossend vermogen op verkeersvlak. De uitgangspositie is daarbij het zogenaamde ‘Business as Usual 2020’. Dit scenario omvat onder meer het bekende en besliste beleid, zoals de aanleg van missing links en het voornemen van Nederland om het gebruik van de A4 te bevorderen.

Om het oplossend vermogen van diverse maatregelen, al dan niet in combinatie, te verkennen werden een groot aantal varianten doorgerekend. Er werden zeven verschillende scenario’s doorgerekend met telkens zes verschillende tolvarianten. Tot slot werd ook aan-

dacht besteed aan de verhoging van het openbaarvervoergebruik in twee verschillende scenario's, één waarbij het aanbod verdubbeld werd en één waarbij het aantal gebruikers van het openbaar vervoer verdubbeld is. In deze studiefase werden 177 van de mogelijke combinaties doorgerekend.

De effecten van de maatregelen lopen erg parallel in de ochtend- en in de avondspits. De rapportering werd daarom beperkt tot de ochtendspits en de voornaamste grootschalige effecten. Het rapport – maar daarover komt straks nog een stukje – maakt geen melding van het Meccanoplan omdat op het ogenblik dat die berekeningen gebeurd zijn, het plan nog niet bekend was. Dat is later dan gebeurd.

4. Presentatie Verkeerscentrum Vlaanderen

Het derde document is de presentatie van het Vlaams Verkeerscentrum voor de werkgroep van 23 februari 2010. Het gaat over de presentatie van de alternatievenstudie DAM, die u zonet ook gehoord hebt. De heer Peetermans zal straks toelichting geven bij wat er gebeurd is en wat de resultaten zijn.

5. Presentatie studieresultaten

Ten vierde vindt u ook een document over de presentatie van de studieresultaten. Het geeft verdere toelichting bij de knelpuntenanalyse en ook een beschrijving van de potentiële analyse en een aantal modeldoorrekeningen. In deze presentatie wordt ook toelichting gegeven bij een doorrekening van het Meccanotracé, dat die week bekendgemaakt werd en waarover aan het Verkeerscentrum werd gevraagd om er een doorrekening van te maken.

6. Onderzoek dimensionering knoop R1 Oosterweeltunnel

Ten vijfde is er een onderzoek gebeurd naar de dimensionering van de knoop tussen de Ring en de Oosterweeltunnel. Dat onderzoek wil een antwoord bieden op de verkeersvraag op het knooppunt van de R1 met de Oosterweelverbinding op Rechteroever, dat wil zeggen ten noorden van Merksem. De studie maakt daarbij geen onderscheid tussen een tunnel- of een brugoplossing.

7. Studierapport Verkeerscentrum Vlaanderen

Ten zesde is er ook een studierapport van het Vlaams Verkeerscentrum met een potentieelinschatting van de A102. Dat rapport werd ook opgemaakt naar aanleiding van de bespreking van het Meccanotracé op het ministerieel comité DAM. Dit studierapport beschrijft het potentieel van de A102-wegverbinding. Dit potentieel wordt eerst berekend in een basissituatie en daarna wordt nagegaan welke maatregelen het gebruik van deze A102 nog extra kunnen bevorderen. Specifiek worden het effect van een vrachtverbod in de Kennedytunnel, de congestie op de zuidelijke ring en de inrichting van de A102 als primaire weg 2 bekeken door het Verkeerscentrum en ook de inrichting van die A102 als primaire weg 2 met een aansluiting op de E313 richting oosten.

Tot zover een kort overzicht van de studies die in het kader van de DAM-werkgroepen werden opgesteld. Over de cijfers van die doorrekeningen zult u straks nog een toelichting krijgen van de heer Peetermans van het Verkeerscentrum.

8. Masterplan 2020

Naast deze verschillende studies vindt u op de betrokken webpagina ook de documenten zoals ze werden besproken op het ministerieel comité DAM. Meer concreet gaat het over de documenten DAM I tot en met DAM V, met uitzondering van het document DAM II, dat op basis van dezelfde redenen als de redenen die ik zopas bij de inleiding heb vermeld, niet openbaar kan worden gemaakt. De bespreking van deze documenten heeft geleid tot de opstelling van het Masterplan 2020 zoals we het vandaag kennen en tot de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010.

Met het Masterplan 2020 herbevestigt de Vlaamse Regering de visie op de ontwikkeling van de mobiliteit in de regio, met als basis het oorspronkelijke masterplan en aangevuld met de nieuwe visies die de voorbije jaren zijn ontstaan. Ik verwijs dan onder meer naar de visies met betrekking tot een betere benutting van de Liefkenshoektunnel, de mobiliteitsafwikkeling in het Waasland, en de A102 als opportuniteit om de meer noordelijk zich ontwikkelende haven te ontsluiten en de aanpak van het sluipverkeer in de zuidostrand.

De Vlaamse Regering heeft ook de optie herbevestigd om tot een sluiting van de Ring over te gaan op het Oosterweeltracé, dit met een capaciteit van tweemaal drie rijstroken onder de Schelde verwevend naar een aansluiting op de R1 met minimaal viermaal twee rijstroken en een pechstrook. Deze kruising maakt, zoals steeds het geval is geweest, een deel van het TERN-netwerk (TERN: Europese hoofdwegenet).

De Vlaamse Regering wil de ondertunnelde oplossing uitvoeren voor de relatie Oosterweelknooppunt/R1. Vervolgens is het uiteraard de bedoeling om de noodzakelijke procedurestappen te zetten om te komen tot een bouwvergunning en een uitvoering. Vandaar dat opdracht werd gegeven om de schetsen die daarvoor zijn opgemaakt, uit te werken op het niveau van een voorontwerp dat zo snel mogelijk en ten laatste tegen de zomer op zijn conformiteit met de Europese Tunnelrichtlijn wordt getoetst bij een Europese tunnelautoriteit. Als zo'n tunnelautoriteit zou oordelen dat die oplossing binnen de randvoorwaarden van de vereiste capaciteiten niet mogelijk is, of indien vervolgens zou blijken dat de tunnelvariant duurder is of het geheel langer duurt, dan zal alsnog de brugvariant uitgevoerd worden.

Over deze tunnelautoriteit zijn heel wat vragen gesteld. Het gaat om de cel binnen DG Transport en Mobiliteit die verantwoordelijk is voor de opvolging van de Europese Tunnel- en Tolrichtlijn. Intussen is er informeel contact geweest met het hoofd van deze cel, dat toegezegd heeft de uit te werken plannen te willen toetsen aan de Tunnelrichtlijn ten einde zicht te krijgen op het feit of ze binnen de vermelde richtlijn vallen.

Zelf kreeg ik de opdracht om een operationeel plan met timing, budgetten en studietrajecten op te stellen en ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Intussen hebt u wellicht ook de in de plenaire zitting beloofde budgettaire tabel gekregen.

9. Antwoorden op de technische vragen van het plenaire actualiteitsdebat van 31 maart 2010

Dames en heren, over deze beslissing werd op 31 maart jongstleden een uitgebreid debat gevoerd in de plenaire vergadering. Naar aanleiding van dit debat werden een aantal technische vragen geformuleerd die voor antwoord naar deze commissie doorverwezen werden. (*Rumoer in de zaal*)

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik vind wat de minister zegt heel nuttig en leerzaam. Maar straks komt er een heel technische uiteenzetting van de heer Peetermans. Deze commissie heeft een dubbele opdracht: aan politiek doen en op een technisch onderbouwde manier aan politiek doen. Ik zou eerst aan politiek willen doen. Het Rekenhof heeft dingen gezegd die zo politiek relevant zijn dat we ze binnen dit en een tot twee uur moeten hebben uitgeklaard. Mijn commissie – de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie – is deze middag onderbroken omdat veel leden belangrijke dingen te doen hadden, hier en aan de overkant van de straat (federaal parlement). Ik heb daar begrip voor. Ik neem aan dat alle fracties dat probleem hebben. Ik zou eerst aan politiek willen doen: reageren op de informatie van het Rekenhof en vragen stellen aan BAM. Daarna, voorzitter, wil ik het technische aspect van het verhaal beluisteren en bestuderen. Daar kunt u wat mij betreft van op aan. Ik stel voor dat u deze vergadering in twee stukken knipt: een politiek en een technisch deel. Ik wil niet dat de vis verdronken wordt.

De heer Ivan Sabbe: Ik wil me daarbij aansluiten.

De voorzitter: Is de rest van de vergadering het daarmee eens? (*Instemming*)

Enkele leden hebben vragen gesteld naar de onderliggende cijfers. Daarom heeft de minister voorgesteld dat de heer Peetermans een toelichting zou geven.

Minister Hilde Crevits: U weet dat we op 31 maart 2010 een uitgebreid debat hebben gevoerd in de plenaire vergadering. Toen zijn extra vragen geformuleerd die voor antwoord naar deze commissie doorverwezen werden. Verschillende collega's vroegen wie de studies zal uitvoeren en hoe de uitwerking van de tunnels in zijn werk zou gaan.

Ik geef u nu informatie die niet werd gegeven in de plenaire zitting omdat ze er toen nog niet was. De Vlaamse Regering richt een stuurgroep op om de uitwerking op te volgen, samengesteld uit de ministers van het ministerieel comité DAM of hun vertegenwoordigers, de voorzitter van de nv BAM, die hier vandaag aanwezig is, en twee vertegenwoordigers van het college van de stad Antwerpen. Op deze wijze wil de Vlaamse Regering duidelijk maken dat zij samen met de stad Antwerpen en de voorzitter van BAM het eigenaarschap van dit project opneemt conform de aanbevelingen van de commissie-Berx.

De Vlaamse Regering stelt ook een projectleider aan voor de uitwerking van de tunneloplossing. Hij rapporteert aan de stuurgroep. Om het project, zoals het door de Vlaamse Regering is gedefinieerd, te realiseren binnen het kortst mogelijke tijdsbestek wordt een werkcomité opgericht binnen de nv BAM dat bestaat uit de voorzitter van de raad van bestuur en de projectleider. Met de instelling van het werkcomité en de aanstelling van een projectleider wil de Vlaamse Regering de uitwerking van de tunneloplossing op korte termijn mogelijk maken en, als voldaan is aan de gestelde voorwaarden, ook overgaan tot verdere uitwerking met het oog op een zo spoedig mogelijke start van de werken.

Het is de bedoeling en de wil van de Vlaamse Regering om voor deze opdracht een beroep te doen op de bestaande structuur en expertise van de nv BAM, daarbij uitgaand van het gegeven dat BAM een uitvoerend orgaan is van de Vlaamse overheid en ertoe gehouden is om de beslissingen van de Vlaamse Regering uit te voeren in alle objectiviteit en transparantie. BAM beschikt met zijn experts, projectingenieurs en externe adviseurs over de kennis en expertise die moeten toelaten om deze opdracht op korte termijn en met de vereiste kwaliteit te realiseren.

Het werkcomité, bestaande uit twee personen, zorgt voor de prioritaire verwezenlijking van het project. Daartoe zet het mensen en middelen op een optimale manier in. Als lid van het werkcomité is de projectleider medeverantwoordelijk voor een aantal zaken. Ik som ze even op. Een: het uittekenen van het voorontwerp, zoals door de Vlaamse Regering gevraagd en de begeleiding en opvolging van de werkzaamheden in dit verband. Twee: het opstellen van een raming en tijdsplanning voor het project, zoals door de Vlaamse Regering gevraagd. Drie: het bewaken van de ontwerptiming zoals bepaald door de Vlaamse Regering. Concreet betekent dit dat er tegen de zomer een voorontwerp, raming en tijdsplanning kan worden voorgelegd, zoals door de Vlaamse Regering beslist. Vier: in overleg met de voorzitter van nv BAM de nodige contacten leggen met een Europese tunnelautoriteit, teneinde een toets van de conformiteit van het voorontwerp aan de geldende richtlijn te realiseren. Vijf: het op zeer regelmatige basis omstandig informeren van de stuurgroep over het verloop van zijn opdracht.

Zes: voor het zomerreces de resultaten van deze opdracht aan de leden van de Vlaamse Regering voorleggen. Zeven: het vergunningsklaar maken van het project. Acht: de coördinatie van de voorbereiding van het af te leggen financieringstraject van het project tot aan de 'financial close'. Negen: in het kader van de werkzaamheden van het werkcomité

de voorbereiding van de overdracht aan nv Tunnel Liefkenshoek (TLH) en van de onderhandelingen met Noriant mee opvolgen. Tien: het onderhouden van de nodige contacten met de lokale autoriteiten, de actiegroepen en ook de bevolking, in het kader van een communicatiebeleid vastgelegd in het werkcomité en goedgekeurd in de stuurgroep.

Om deze opdracht tot een goed einde te brengen, zal het werkcomité over de noodzakelijke menskracht en externe adviseurs beschikken en die in het kader van zijn opdracht aansturen. Gelet op de vereiste combinatie van leidinggevende ervaring, technische expertise en kennis van financieringstechnieken, wordt door het ministerieel comité de heer Jaak Polen als projectleider voorgesteld. De heer Polen beschikt over een zeer uitgebreide en toonaangevende expertise op het vlak van burgerlijke bouwkunde en kan bogen op een ruime ervaring als afdelingshoofd betonstructuren van de Vlaamse overheid. Hij was tot aan de BBB-hervorming (beter bestuurlijk beleid) ook waarnemend directeur-generaal van de toenmalige administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten.

De heer Polen is tevens voorzitter van de nv Via-Invest Vlaanderen, waar hij nauw betrokken is bij de aanpak van de missing links in Vlaanderen. Dat betekent dat de heer Polen in die hoedanigheid ook ervaring heeft opgedaan met de financiering van pps-projecten (publiek-private samenwerking).

Een andere technische vraag betrof de vergelijking van de prijzen van beide varianten. Het gaat dan wel degelijk om de Oosterweelverbinding in de tunnelvariant vanaf Linkeroever tot aan de aansluiting met de E313 op Recheroever. Ook voor de brugvariant gaat het om dezelfde omschrijving, inclusief de aanpassingen die werden voorgesteld aan het Sportpaleis en ook wel de 'Lange Wapper light' wordt genoemd. Het gaat dus twee keer om de volledige aansluiting.

Voor de vraag over de schadevergoeding verwijs ik naar de nv BAM, al is zo-even ook al wat toelichting gegeven. In het verlengde van deze vraag klopt het overigens niet dat de tunnelvariant enkel haalbaar zou zijn indien Noriant die zou bouwen. In eerste instantie is er de opdracht een voorontwerp uit te werken voor de tunnelvariant en die te toetsen aan de Tunnelrichtlijn en de actuele wegontwerprichtlijnen, en na te gaan welk tijdspad en vergunningspad er moeten worden doorlopen. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met de Belgische en Europese regels inzake overheidsaanbestedingen.

Er is ook melding gemaakt van een kostprijs van 800 miljoen tot 1 miljard euro voor de aanleg van de A102. De kostprijs van deze verbinding is, gelet op de beperkte uitwerking van de plannen, nog maar zeer voorlopig geraamd en hangt zeer sterk samen met de uitvoeringswijze waarvoor wordt gekozen. Het komt er dus eerst en vooral op aan om dit project verder uit te werken en voor de juiste uitvoeringswijze met de daarmee gepaard gaande kostenraming te kiezen. Hier nu al daarover grote uitspraken doen, heeft dus geen zin.

Wat de vergelijking tussen de varianten betreft, kan ik enkel herhalen dat de beide varianten vergeleken worden op het vlak van prijsraming, timing en doorlopen procedures. Dat timing daarbij niet met de secondenwijzer zal worden gemeten, spreekt voor zich. Dat er geen jaren verschil mogen zijn, staat echter ook als een paal boven water. Een andere vraag was of de tunnelvariant tegen 2015 kan worden opgeleverd. Het spreekt voor zich dat eerst de verdere uitwerking moet gebeuren vooraleer daarover verdere uitspraken kunnen worden gedaan. Dat laatste is wat in de komende maanden moet en zal gebeuren.

Daarnaast waren er verschillende vragen over de financiering van de bijkomende projecten. Voor de duidelijkheid: dat is nog niet definitief bepaald. In een eerste oefening, die u intussen ook kreeg, werden een basisraming en een projectverantwoordelijke opgegeven. Zoals al staat in de Nota 2020 die aan het parlement is voorgesteld, is me gevraagd tegen de zomer een nota uit te werken over de uitwerking, in samenwerking met de verschillende

diensten. Wat de realisatie van de A102 betreft, kan nog niet worden gezegd hoe dit zal gebeuren. Dit is een onderwerp van de verdere uitwerking, zoals ook hiervoor al is gezegd.

Ik heb geprobeerd om zo beknopt mogelijk een stand van zaken te geven. Ik heb ook geprobeerd om in te gaan op een aantal technische elementen die in de plenaire vergadering in vraagvorm aan bod zijn gekomen, maar daar nog geen antwoord kregen. Ik heb u ook de aanpak van de komende maanden willen verduidelijken, de projectleider voorgesteld en duidelijk gemaakt welke relatie die projectleider met de nv BAM zal onderhouden. De nv BAM krijgt immers een zeer belangrijke opdracht inzake de taken die de komende maanden moeten worden uitgevoerd.

IV. TOELICHTING DOOR DE HEER IR. EDDY PEETERMANS, COÖRDINATOR VERKEERSMODELLEN VAN HET VERKEERSCENTRUM VLAANDEREN

De heer Eddy Peetermans: Ik overloop even de documenten die de minister al heeft aangehaald.

1. Knelpuntanalyse

Het eerste document is de knelpuntanalyse. Er is sprake van heel zware congestie. Deze is zichtbaar aan enkele knelpunten, die bepalend zijn voor de doorstroming. Maar in feite is de volledige Ring verzadigd. Dit uit zich in een hoge incidentgevoeligheid en hoge kwetsbaarheid. Bovendien bestaan er bij incidenten geen voor de hand liggende alternatieven. Dit alles resulteert in een reistijd die zeer onbetrouwbaar wordt.

De knelpunten herken je niet aan lange wachttijden op de snelweg, maar aan de plek waar de file ophoudt. In een knelpunt zelf wordt de capaciteit bereikt en wordt de snelheid bepaald door het traagste voertuig. Dat kun je vergelijken met de kassa in een warenhuis: de bediening aan de kassa bepaalt de doorstroming en als er overbevraging is merk je dat niet aan de kassa zelf, deze blijft op dezelfde, volle, capaciteit draaien, maar aan de wachtrij er voor. Ook als er op de weg overbevraging is aan een bepaald knelpunt, merk je dat aan de wachtrijen voor dit punt. Aan de Kennedytunnel zie je 's morgens een duidelijk knelpunt, het verkeer bereikt capaciteit, de snelheid daalt lichtjes. In de avondspits richting Antwerpen zie je dat de capaciteit in de Kennedytunnel niet wordt bereikt terwijl je toch in de file staat. 's Ochtends merk je in de wachtrij op de E17 voor de Kennedytunnel de echte impact van het knelpunt.

De knelpunten zijn geëvolueerd in de tijd: eerst bereik je de capaciteit in de spits, het verkeer neemt toe maar kan niet meer stijgen tijdens de spits, de spits wordt breder, het dal wordt opgevuld en uiteindelijk stagneert het verkeer omdat verdere groei stuit op sterke groeicongestie. In die situatie zitten we vandaag.

We kunnen dat duiden via indicatoren. Er is een internationale indicator die men in de Highway Capacity Manual de K-factor noemt: de verhouding tussen spitsuurverkeer en dagverkeer. Wanneer er congestie is, zal het dal worden opgevuld en zal de curve een platte vorm aannemen. Een verhouding kleiner dan 10 percent duidt op congestie. Dit geeft nog niet aan dat het een knelpunt is.

Voor het zoeken naar de knelpunten gebruiken we een saturatie-index. Dat is de omgekeerde verhouding tussen werkdagverkeer en uurcapaciteit, en niet spitsuurverkeer. Als het werkdagverkeer hoger is dan 10 keer de uurcapaciteit, spreken we van saturatie. Theoretisch kan die factor oplopen tot 24, maar praktisch leidt dit, vanaf het moment dat je 14 of 15 bereikt, tot grote instabiliteit. Kleine verstoringen gaan dan grote hinder veroorzaken.

Internationaal wordt een K-factor van 9.2 aangenomen als indicator voor zware congestie. Dan kunnen we zeggen dat we op de R1 met een score van 7.8 te maken hebben met

heel zware congestie. In de saturatie-index duidt 10 op saturatie. De meest verzadigde vakken op de Ring rond Antwerpen zitten dan aan 146 percent saturatie. Vandaag geeft dat het volgende beeld van de saturatie op een werkdag: de zwarte vakken zijn meer dan 120 percent gesatureerd, de rode vakken meer dan 100 percent. We kunnen stellen dat heel de Ring en een deel van de toegangswegen gesatureerd zijn. Door één knelpunt op te lossen, lossen we niet het hele probleem op, want dan stagneert het verkeer aan een volgend knelpunt.

We merken dat bij toenemend inkomend verkeer de congestie zeer sterk toeneemt. Wanneer het inkomend dagverkeer van E313 en Kennedytunnel samen 14 tot 15 keer de uur-saturatie bedraagt loopt de congestie steil de hoogte in en het is duidelijk dat het moeilijk wordt nog meer verkeer te verwerken. We lopen tegen een muur van congestie.

In theorie hebben we nog een groeireserve tijdens de daguren tussen 6 en 20 uur. We zitten in theorie nog maar aan 85 tot 90 percent van de capaciteit op deze 14 uur, maar praktisch is de resterende 10 tot 15 percent niet haalbaar omdat het minste incident het geheel instabiel maakt. De gevolgen van een incident kunnen pas herstellen als de vraag onder de capaciteit komt.

De minister had het al over incidenten. Hoe robuust is het netwerk tegen calamiteiten? Je kunt het verkeer rondsturen langs de Liefkenshoektunnel. Op een uittreksel van de website van het Verkeerscentrum zie je dat je in kalme uren voor een verplaatsing van Antwerpen oost naar Antwerpen west kunt kiezen tussen een reis van 23 minuten via Liefkenshoektunnel over 40,3 kilometer met tol, en 6 minuten binnenring over 9 kilometer. De drempel om de noordelijke route te nemen is heel hoog. Als je het verschil tussen een route via ring 1 en ring 2 uitzet, dan zijn er wel momenten dat de drempel wordt overschreden, maar dergelijke momenten zijn incidenteel. Je kan het verkeer niet structureel sturen via Liefkenshoektunnel.

Hoe ziet de evolutie eruit als we niet ingrijpen? De vraag gaat groeien, maar het verkeer kan niet meer toenemen. Het tijdverlies door congestie gaat sterk toenemen en de ritten met de grootste tijdwaardering gaan winnen. Het vrachtverkeer zal toenemen ten koste van het personenverkeer, dat zal worden verdreven. Als we nog meer verkeer hebben tijdens de dag, gaat de instabiliteit van de Ring nog meer toenemen en zullen kleine incidenten nog grotere verstoringen geven.

We hebben verschillende inkomende richtingen van vrachtwagenstromen. Deze cijfers zijn op basis van de havenenquête en onze verkeerstellingen. Het potentieel van noordelijke tunnels loopt voor sommige stromen op tot 80 percent. Als we het globaal bekijken, dan zien we dat maximum 44 percent van alle vrachtwagens op de Ring mogelijk een noordelijke tunnel zou gebruiken. De rest van het vrachtverkeer moet de Schelde niet over of blijft zuidelijk en heeft dus geen baat bij die noordelijke tunnel.

Als je enkel focust op het oeverkruisend vrachtverkeer, dan zou 91 percent potentieel via de noordelijke tunnel kunnen rijden. Het oost-westverkeer maakt hiervan 35 percent uit en heeft van deze potentiële klanten het minst baat bij een noordelijk alternatief. In het aandeel oeverkruisend verkeer neemt de Liefkenshoektunnel vandaag al 22 percent in. Dat betekent dat er, exclusief oost-westverkeer, nog 34 percent extra verkeer uit het noorden kan worden gehaald.

Het personenverkeer hebben we in het verleden al eens bekeken. Als we kijken naar de Kennedytunnel, dan zien we dat de noordelijke tunnel maximum 23 percent potentieel heeft. Als we er de oost-westrichting uithalen, dan blijft er nog maximum 9 percent over.

In de spits maakt het verkeer vooral gebruik van de Waaslandtunnel of de Liefkenshoek-tunnel. Op de kaart zie je dat het personenverkeer dat gebruik maakt van de Kennedytunnel heel sterk afneemt naarmate je verder over de Ring naar het noorden rijdt.

Op basis van het dagverkeer is er een eerste inschatting gemaakt van het potentieel van de tunnels wanneer alle mogelijke verkeer via een noordelijke tunnel wordt gestuurd. Het oplossend vermogen van de oplossing wordt duidelijk in de vorm van het resulterende saturatiebeeld van de ring. Bij het verfijnd Arup-Sumtracé zie je dat er op de zuidelijke ring nog serieuze problemen overblijven, inclusief in de Kennedytunnel. Dus zelfs als deze oplossing optimaal draait blijven er zware problemen. Bij het Arup-Sumconform-tracé, met verbod van vrachtverkeer in de Kennedytunnel, wordt het zuidelijke deel goed ontlast, maar er blijven problemen met E313 en de R1 tussen zuid en noord. Er wordt een nieuw zwaar knelpunt gecreëerd in Antwerpen-Noord. Zonder bijkomende ingrepen werkt ook deze oplossing niet, met andere woorden dit traject kan niet als een op zichzelf staande oplossing worden bestempeld.

Bij het BAM-conformtracé, exclusief de werken aan de E313 en de stedelijke ringweg en doorgaande ringweg op het zuidelijk gedeelte, ontstaat er een noordelijke bypass die congestievrij is. Er blijven wel problemen in het zuiden. Wanneer je in fase 2 de stedelijke ringweg, doorgaande ringweg, E313 en een klein stukje Antwerpen-Noord aanpast, heb je de situatie onder controle in 2020.

Het is een inschatting op dagbasis. De resterende problemen die ik aanhaalde, zijn nog altijd op basis van de saturatieindex. Een saturatieindex groter dan 100% betekent dat de wegen tijdens de spits nog altijd vol zitten, maar ook tijdens een deel van de daluren.

Als we naar modelresultaten kijken, dan modelleren we in het spitsuur. Je moet goed voor ogen houden dat men tijdens het spitsuur tegen een capaciteitsprobleem aanbotst. Congestie is dan een sterk stabiliserende factor. Buiten de doorstroming die we in de spits meten is er een grote buffer van verkeer dat niet kan passeren op het spitsuur. Ik illustreer dit aan de hand van het voorbeeld van een file in de Kennedytunnel. Tijdens het spitsuur rijden er 6600 voertuigen per uur door. Dat is de capaciteit. Op het einde van het uur staan er nog 2700 voertuigen in de wachtrij. Ze zijn er dat uur niet doorgeraakt. Een deel van het verkeer heeft zijn trip uitgesteld, want de daluren zijn ook volgestroomd. De Waaslandtunnel, de Liefkenshoek-tunnel, de N16 en zelfs de R0 krijgen een deel verkeer te verwerken dat via Antwerpen zou rijden als er minder congestie zou zijn. Er zijn vanuit de Linkeroever ook hele hoge aandelen openbaar vervoer naar de kernstad. Bijvoorbeeld het aandeel woon-werkverkeer vanuit Linkeroever naar de kernstad bedraagt 50 percent, vanuit Beveren bedraagt het 40 percent. Vanuit alle herkomsten naar de kernstad bedraagt het aandeel openbaar vervoer gemiddeld maar 24 percent. Wanneer we de vraag met bijvoorbeeld 20% kunnen verminderen zal dit in eerste instantie te merken zijn aan het verminderen van de wachtrijen, het terugkeren vanuit de daluren en het verlaten van alternatieve routes die samen een belangrijke buffer vormen. Maar tijdens spitsuur blijft de Kennedytunnel op volle capaciteit draaien zolang deze buffer niet is uitgeput.

Uit de modelresultaten blijkt dat het autonoom effect van een nieuwe tunnel zonder bijkomende dwingende of wervende maatregelen niet volstaat om de tunnel filevrij te maken. Er zijn extra stimulansen nodig: een vrachtverbod, een heffing in de Kennedytunnel, een sterker aanbod openbaar vervoer, een sterke modale verschuiving. Je kunt ook de congestie tot een bepaald aanvaardbaar niveau laten bestaan.

Deze grafieken van de Kennedytunnel richting oost behandelen verschillende scenario's. Het verkeer dat uit het model komt, is in verschillende scenario's hoger dan de capaciteit. Dat betekent dat er nog een deel verkeer in de wachtrij staat, in de file dus.

2. Alternatievenstudie

Er is een vergelijking gemaakt tussen een miniumscenario, het BAM-scenario en het Arup-Sumscenario. Wanneer alle tunnels tolvrij zijn, is er telkens een groter effect in het BAM-scenario dan in het Arup-Sumscenario. Het valt vooral op wanneer er tol wordt geheven in de Kennedytunnel. Dan is het verschil redelijk sterk. Wanneer alle vrachtverkeer wordt verboden en er tol voor personenwagens wordt geheven in de Oosterweel, dan zit de Kennedytunnel tijdens de spits nog altijd vol, zij het met personenwagens. Er is bijvoorbeeld een heel sterke modal shift nodig of extra tol in de Kennedytunnel, om de Kennedytunnel in de spits volledig filevrij te maken.

De volgende slide geeft de omgekeerde situatie weer. Indien de Oosterweeltunnel, die momenteel niet bestaat, zou worden gebruikt, zou het verschil vrij groot zijn. Dit geldt voor alle scenario's. Indien we in de Kennedytunnel wel en in de Oosterweeltunnel geen tol zouden heffen, zou het verkeer bijna omkeren. De Oosterweeltunnel zou volledig worden benut en in de Kennedytunnel zouden slechts twee rijstroken worden belast. Indien het tracé van BAM zou worden gevolgd, zou deze maatregel in feite zelfs te ver gaan.

3. Modeldoorrekeningen

Indien geen tolheffing zou worden ingevoerd, zouden die voertuigen met het tracé van BAM elkaar net onder de E313 kruisen. Met het tracé van Arup-Sum zouden ze elkaar in de buurt van het Albertkanaal kruisen. Wanneer we tol heffen op één tunnel zal de gebruiker bij een zelfde afstand liever voor de tolvrije tunnel kiezen. Het evenwichtspunt waarbij voor de gebruiker een route via de betolde tunnel even voordelig uitkomt als een alternatieve route via de tolvrije tunnel verschuift dan in de richting van de tunnel met tol. Indien we in de Kennedytunnel tol zouden heffen, zou het evenwicht dus ten voordele van de Oosterweelverbinding verschuiven naar het zuiden. Met het tracé van Arup-Sum zou men dit punt dan verplaatsen tot net onder de E313. We kunnen hieruit afleiden dat het tracé van Arup-Sum een tolheffing in de Kennedytunnel nodig heeft om hetzelfde mobiliteitseffect als het tracé van BAM te bereiken.

Indien we voor de Oosterweeltunnel een tolheffing zouden invoeren, zou het evenwichtspunt totaal naar de andere kant verschuiven. Indien die tolheffing er zou komen en er geen verbod in de Kennedytunnel zou worden afgekondigd, zou er in die tunnel geen verkeer zijn.

Het tracé van Arup-Sum kan niet worden gerealiseerd zoals het door Arup werd uitgewerkt. Er is een volledige herinrichting van Antwerpen-Noord nodig. De hoofdrichting zou dan immers van de R1 naar de A12 gaan. Om de haven en de Oosterweeltunnel te voeden, zou die baan minstens tweemaal vier rijstroken moeten beslaan. De huidige 2x2 rijstroken in Antwerpen-Noord volstaan net om de stroom naar de haven te verwerken. Bijkomend verkeer naar de tweemaal drie rijstroken van de Oosterweeltunnel kan in deze uitvoering enkel nog van het noorden komen.

Het verschil tussen de tracés van BAM en van Arup-Sum geldt a fortiori ook voor het zogenaamde Meccanotracé. Dit tracé is nog verder van de stad verwijderd. De evenwichtspunten liggen nog noordelijker. De meeste scenario's zouden de Kennedytunnel nog minder ontlasten of nog minder verkeer voor de Oosterweelverbinding aantrekken.

De intrinsieke kwaliteit van de Meccanotunnel komt het best tot uiting als alle tunnels op het zelfde regime werken bijvoorbeeld allemaal tolvrij. Het personenverkeer dat dan door de Meccanotunnel zou komen, zou de Liefkenshoektunnel sterk ontlasten en veel minder de Kennedytunnel en de Waaslandtunnel. De ontlasting van de Kennedytunnel zou in deze omstandigheden voor een gedeelte worden gecompenseerd door verkeer dat gebruikmaakt van twee tunnels om de haven op Rechteroever te bereiken.

Voor het vrachtvervoer in de Kennedytunnel blijft het effect gelijkaardig. Het Oosterweel- en het Meccanotracé leiden veeleer tot een concurrentie met de Liefkenshoektunnel dan met de Waaslandtunnel of de Kennedytunnel.

Wat de merites betreft, zien we dat het Meccanotracé een congestievrije ontsluiting van de haven in oostelijke en westelijke richting mogelijk maakt. Bovendien zou dit traject de Liefkenshoektunnel ontlasten. Dit zou voor de haven een pluspunt kunnen vormen. Die tunnel zou als een lokale haventunnel kunnen worden ingericht. Voor het stedelijk verkeer brengt dit tracé slechts een beperkte ontlasting van de Kennedytunnel en de Waaslandtunnel.

We hebben ook nagegaan waar het verkeer op de N49, net voorbij de aansluiting op de Oosterweeltunnel, in de verschillende tracévariantes vandaan zou komen. Met het tracé van de BAM zien we dat de Oosterweeltunnel verkeer aantrekt tot en met uit de richting van E313. Met het tracé van Arup-Sum ligt de scheiding ergens in de buurt van het Albertkanaal. Indien we de schakel- of Meccanotunnel zouden volgen, zou die scheiding nog hoger liggen en is de deelstroom die gebruik maakt van deze tunnel nog beperkter.

4. A102

Het potentieel van de A102 voor het vrachtverkeer kan in een primair en een secundair potentieel worden onderverdeeld.

Het primair potentieel houdt in dat de A102 als bypass kan worden ingericht. Het verkeer dat nu langs de E313 naar het noorden moet, ongeveer 28 percent van het vrachtverkeer op de A313, zou enigszins worden ontlast. Die ontlasting zou, tijdens het drukste uur voor het vrachtwagenverkeer maar niet tijdens de spits, in elke rijrichting 280 vrachtwagens bedragen.

Het secundair potentieel houdt in dat we oeverkruisend kunnen werken. We zouden het verkeer van de E313 langs de A102 en Liefkenshoektunnel kunnen sturen. In dat geval zouden we een bijkomende stimulans nodig hebben. Momenteel maakt slechts 0,4 tot 11,2 percent van het Scheldekrusend verkeer afkomstig van E313 gebruik van de Liefkenshoektunnel. Dit gebruikt is afhankelijk van de bestemming op Linkeroever. Dit secundair potentieel, dat maximaal 29 percent bedraagt, zou niet tot een ontlasting van het huidige viaduct leiden. Dit verkeer gebruikt het viaduct momenteel niet. De E313 zou worden ontlast op het vak tussen Wommelgem en R1. Indien we er in slagen al dit verkeer langs de A102 te leiden, zou 56 percent van het vrachtverkeer op de E313 na Wommelgem naar de A102 zijn verdwenen.

Als we ook een vrachtverbod zouden instellen in de Kennedytunnel, dan dwingen we een deel van het verkeer om langs noord te rijden. We zien dan dat 49 percent van het vrachtverkeer op het viaduct verdwijnt, met name het oeverkruisend verkeer uit het noorden en het verkeer tussen E313 en het noorden. We moeten dat relativeren. In het spitsuur zijn dat slechts 300 vrachtwagens per uur per rijrichting. In de daluren wordt dit tot 600 vrachtwagens per uur per rijrichting. Vandaag vermijden vrachtwagens de spitsuren. Dit blijkt uit volgende figuur die de dagverdelingen van het vrachtwagenverkeer van een volledige maand weergeeft. We stellen vast dat 's ochtends tussen 7 en 9 uur het vrachtverkeer ongeveer 600 vrachtwagens per uur telt en dat tussen 10 en 11 uur het dubbele en zelfs meer over het viaduct rijdt.

Wat het personenverkeer betreft, meten we tien percent primaire en 22 percent secundaire potentiële klanten voor de A102, wanneer we deze A102 als bypass inrichten. Wanneer we ook lokale aansluitingen opnemen, zien we dat die ontlasting teniet wordt gedaan door lokaal verkeer dat we opvangen en via de A102 naar de E313 sturen. Als netto-effect hebben we dan zelfs een toename van het personenverkeer met vijf percent op het laatste stuk

van E313. Hier tegenover staat dan wel een beduidende ontlasting van de gewestwegen in doortocht door Deurne en Merksem.

V. BESPREKING

De heer Ivan Sabbe: In eerste instantie stel ik vast dat het Rekenhof zich ook afvraagt wie die criteria van dat dubbelbesluit zal controleren. De minister heeft daar al een tipje van de sluier opgelicht maar ik wil daar straks, aan het einde van mijn vraag, graag nog eens op terugkomen.

Op 31 maart heeft de minister-president uitgelegd hoe het dubbelbesluit in elkaar zit. Hij verwees daarbij naar het feit dat er nu was voorzien in 2,2 miljard euro voor de Lange Wapper. Gezien het referendum moesten er aanpassingen gebeuren van minimum 500 miljoen euro indien dit tracé alsnog zou worden uitgevoerd. Daardoor zouden we aan 2,7 miljard euro komen. Met dit bedrag zou het tunneltraject worden vergeleken. Ik vraag me nu af wie die studie tot het bepalen van die meerkost heeft uitgevoerd. Wie heeft bepaald dat dit ongeveer 500 miljoen euro zou kosten? Wie heeft die studie betaald?

Tijdens het actualiteitsdebat van 31 maart kregen we ook te horen dat het BAM-tracé het beste traject is voor het sluiten van de Antwerpse Ring. Volgens de burgemeester van Antwerpen ging het om een compromis. Ik zie hier ook weer de tegenstelling tussen wat de heer Peetermans zegt en wat Forum 2020, stRaten-generaal en de Leuvense onderzoekers Proost en Van der Loo hebben aangetoond, namelijk dat dit geen goed tracé is en dat er andere, betere tracés zijn. Behalve het politieke compromis zou ik willen vragen of er objectieve criteria zijn die het hebben laten overhellen in de richting van het bestaande BAM-tracé.

De onderhandelingen met Noriant zullen worden opgestart. De minister heeft het over de taken die de heer Polen allemaal zou hebben. In punt 9 heeft zij gezegd dat de heer Polen belast zou zijn met het mee opvolgen van de opdracht en de onderhandeling met Noriant. Ik dacht dat het in het kader van het dubbelbesluit de bedoeling was om de aanneming opnieuw open te gooien. Gezien de conjunctuur zijn er misschien aannemers met betere prijzen op de markt en kan voor de belastingbetaler een beter en betaalbaarder project worden voorgesteld. In het verleden zijn er verschillende bidders geweest. Misschien zijn die opnieuw geïnteresseerd. Er is een inherent risico. Als een aannemer een eerste deel van het project zou uitvoeren en niet het tweede deel, dan kan het eerste deel artificieel duurder worden gemaakt waardoor niemand nog geïnteresseerd is in het tweede deel. Dat is de gangbare praktijk in de commerciële wereld. We moeten ons daarvoor hoeden.

De Oosterweelverbinding moet een pps-structuur krijgen, zodat het project buiten de Vlaamse begroting kan worden gehouden. Dat is niet het geval. De financiering via pps lijkt echter al zeer problematisch. De twee financiële consortia die kandidaat waren voor de financiering van het Oosterweelproject, zijnde KBC-Citigroup-HSBC en Dexia-Goldman Sachs-ING hebben afgehaakt. Hoe zullen we dat dan realiseren?

We lezen verder ook dat men het project wil onderbrengen in de nv Liefkenshoektunnel, maar mogelijks zal Eurostat die pps-constructie niet aanvaarden. Hoe zullen we deze zaak concreet financieren?

We kregen tijdens het actualiteitsdebat geen duidelijk inzicht in de precieze invulling van de randvoorwaarden die de Vlaamse Regering koppelde aan haar beslissing. De tunnels komen er als ze voldoende aan de criteria beantwoorden: de Europese Tunnelrichtlijn,

ze mogen niet duurder zijn, er mag geen vertraging zijn. U kunt zeggen dat de politiek zal beslissen. Ik neem echter aan dat u zich zult baseren op een technisch en financieel onderbouwde analyse. Wie zal dat voor u doen? Zult u dat allemaal aan de voorzitter van BAM en de projectleider overlaten? Op wie zal men een beroep doen om een heel objectief oordeel te vellen over de juiste kostprijs, de juiste timing en te kijken of wordt beantwoord aan de Europese normen? Er is ook een vraag over de in te bouwen tolerantie. Als het uiteindelijk niet langer duurt en niet meer kost, gaat het dan over 100 euro? Ik denk het niet. Ik juich de opmerking van het Rekenhof toe, die duidelijk aangeeft dat die criteria vrij vaag zijn en daardoor ook heel moeilijk meetbaar.

Het is belangrijk dat we ons houden aan meetbare criteria. Als ik de heer Peetermans en de anderen hoor, dan zie ik toch duidelijk dat dit project zo interpreteerbaar is en dat men niet alleen rekening moet houden met het verleden, maar ook met de toekomst. Ik denk aan de A4 die zal worden doorgetrokken tussen Bergen-op-Zoom en Rotterdam-Amsterdam, de invloed van T102. Uiteindelijk is het heel duidelijk dat de tol bepalend is voor die projecten. Het al dan niet heffen van tol aan de Kennedytunnel heeft een enorme incidentie op de haalbaarheid van de projecten. We moeten werken met zeer objectieve en meetbare criteria om niet te vervallen in een flou artistique en om geen zuiver politieke beslissing te nemen die technisch niet onderbouwd is en waarvan de komende generatie spijt zal hebben omdat ze niet de juiste en de beste is.

De heer Jan Penris: Voorzitter, normaal ben ik op mijn teen getrapt wanneer de pers eerder wordt ingelicht dan wij over het bestaan en de inhoud van bepaalde rapporten. In dit geval was het misschien goed dat het rapport van het Rekenhof de pers bereikte vooraleer wij het goed en wel hadden geanalyseerd, al was het maar omdat de pers van dit rapport een zeer goede samenvatting heeft gemaakt. Ze heeft ons opnieuw wakker geschud en eraan herinnerd dat er nog zoiets bestaat als het dossier Oosterweelverbinding-BAM. Ik ga ervan uit dat het Rekenhof niet zelf de pers heeft geallieerd en dat de pers de informatie op de haar eigen manier heeft gevonden.

Het rapport van het Rekenhof is interessant omdat er een aantal heel pertinente opmerkingen in staan. Ik zal die ook overmaken aan de goede huisvaders van BAM, die zich vandaag wat terughoudend opstellen, maar die toch nog een grote verantwoordelijkheid blijven dragen. Ik denk dan aan de knelpunten Brabo, waar ik straks op terugkom, het feit dat er geen geactualiseerde kostentabel is opgemaakt. U geeft dat ook toe en geeft er ook een aantal redenen voor. Die actualisatie is echter niet van belang gespeend. Het Rekenhof merkt ook op dat er een aantal DAM-rapporten ontbraken. De minister heeft daarop echter geantwoord dat we die binnen de 24 uur zou hebben. We gaan daar dan ook van uit. We zullen ook die rapporten met veel interesse lezen en bestuderen.

Het Rekenhof merkt ook fijntjes op dat een vergelijking tussen de brug- en de tunnelvariant op dit moment niet op een objectieve manier kan worden gemaakt. BAM zal daarover straks ook enige tekst en uitleg moeten geven. De kaderovereenkomst van BAM zal aangepast moeten worden. De minister geeft vandaag aan dat er mogelijk een aantal nieuwe opdrachten op BAM afkomen. Ik neem daar akte van. Ik hoop dat het Rekenhof daarvan overtuigd kan worden.

De politiek meest relevante opmerking van het Rekenhof gaat over de keuze tussen brug en tunnel. Als er van een brug wordt overgeschakeld op een tunnel, wat door deze regering niet wordt uitgesloten, dan moet de hele gunning opnieuw worden gedaan. Tijdens het actualiteitsdebat van enkele weken geleden zei de minister-president dat de oorspronkelijke bouwheer voor het tunnelgedeelte behouden kan blijven. Het Rekenhof geeft in het rapport zeer duidelijk aan dat de hele zaak helemaal overgedaan zal moeten worden. Minister, is de regering zich daarvan bewust? Is ze bereid om op deze suggestie van het Rekenhof in te gaan?

Ik heb een aantal vragen voor BAM. Over de kostenvergelijking heeft het Rekenhof een aantal substantiële vragen. Wij, als politici, hebben die ook. De regering gaat ervan uit dat de tunnelvariant getoetst moet kunnen worden aan de brugvariant en dat men daarvoor de kostprijs als een substantieel element moet kunnen handhaven. Wij zijn er altijd van uitgegaan dat de Lange Wapperaviaduct een vaste kostprijs had. Was het op het einde van de rit niet 2,2 miljard euro? Ik lees in De Tijd van deze week dat de ijzererts- en staalprijzen recent zijn verdubbeld. Hoe realistisch is die staalprijz, die een wezenlijk bestanddeel van die 2,2 miljard euro zal uitmaken, vandaag nog? U bent als voorzichtige huisvaders bezig met het on hold zetten van een aantal projecten. Ik heb als student altijd geleerd dat je moet studeren als je niets te doen hebt. Ik zou u aanraden om in de vrije tijd die u nu krijgt die kostprijssoefening te maken. Wij zijn geen specialisten ter zake, u hebt die wel in huis. U zou ons moeten meedelen of de 2,2 miljard euro die u aanhield en tot op heden nog altijd aanhoudt, realistisch is dan wel of dat bedrag, gezien de evolutie van de markten, moet worden herzien.

U zult uw project mogelijk fundamenteel herzien in die zin dat het viaduct ter hoogte van het Sportpaleis zou kunnen worden gesupprimeerd. Dat zou consequenties kunnen hebben voor zowel het deelproject IJzerlaanbrug als het deelproject Schijn. U weet dat ik een groot voorstander ben van de IJzerlaanbrug. Ik ben Merksemnaar en ik weet dat dat een belangrijke verkeersader is en dus ook een levensader tussen mijn district en deeldistrict en de grote stad Antwerpen. Wie die IJzerlaanbrug supprimeert, wat uw oorspronkelijke bedoeling was, zal niet alleen Merksem fysiek losknippen van Antwerpen, maar zal ook voor verkeersproblemen zorgen op heel wat andere invalswegen. Vandaag zien we dat de brug van Den Azijn wordt hersteld, en iedereen staat in file aan de brug van het Sportpaleis. U noemt de bruggen zoals ze officieel heten. U spreekt van Theunisbrug enzovoort, maar de mensen kennen die bruggen niet. Ze kennen wel de brug van Den Azijn en de brug aan het Sportpaleis en de brug naar de Luchtbal. Ik durf u voorstellen om die volkse benamingen in uw rapporten te gebruiken. Voor de communicatie zou dat duidelijker zijn. Stelt u zich nu voor dat u het viaduct aan het Sportpaleis zou kunnen suppressen, dat er wordt gekozen voor de tunnelvariant, dan gaat er een nieuwe toekomst open voor de IJzerlaanbrug. Dan kan hij meer blijven dan een fiets- en voetgangersbrug, zoals u het nu in uw plannen voorziet. Wordt met die optie rekening gehouden?

Het Rekenhof merkt op dat er al investeringen zijn gebeurd voor het pompstation Schijn. Die waren mogelijk niet nodig geweest indien u de tunnelvariant aanhoudt. Maar ik had begrepen uit vorige voortgangsrapportages dat u die werkzaamheden sowieso moet uitvoeren om de waterhuishouding in het Merksemse op peil te houden en zelfs te verbeteren. Kunt u dat vandaag bevestigen en zo het Rekenhof tegenspreken? Zij zeggen dat die werkzaamheden mogelijk niet noodzakelijk waren, terwijl u dan aanhoudt dat ze dat zeker wel waren en dat ze geen verspilling van overheidsmiddelen zijn.

De Talentenwerf was ook een belangrijk element in het debat. Men heeft ons altijd voorgesteld dat we dat viaduct moesten bouwen omdat we daarmee tienduizend mensen aan de slag zouden helpen. Tienduizend mensen in de zwaar geteisterde regio Antwerpen. Maar vandaag organiseert u een Talentenwerf. Dat duidt erop dat u die tienduizend gespecialiseerde werknemers blijkbaar niet vindt in de regio. Het is proactief en dus goed dat u ernaar op zoek gaat. U zult geen tienduizend gespecialiseerde bruggenbouwers vinden in Antwerpen en zelfs niet in Vlaanderen. Ik weet ook dat in gelijkaardige werven die mensen worden gevonden in Brazilië, Polen, Ierland, maar niet in Vlaanderen. Bevestigt u dat de tienduizend die u zoekt het liefst in Vlaanderen worden gevonden en dat de Talentenwerf daarvoor een aantrekkingspool is, maar geeft u ook toe dat u die werknemers mogelijk in het buitenland zult moeten rekruteren?

U spreekt over het maatschappelijke draagvlak voor alle projecten die u beheert. In het verleden hebben uw voorgangers daar een paar steken laten vallen. Dat heeft het refe-

rendum, de volksraadpleging, zeer pijnlijk tot uitdrukking gebracht. Bent u er zeker van dat er voor de Braboprojecten een maatschappelijk draagvlak bestaat? De mensen die ik contacteer in de betrokken deelgemeenten en gemeenten zijn geen al te grote voorstanders van bepaalde tramlijnen. Ik ga ervan uit dat ook u weet dat dat in die gemeenten en deelgemeenten gevoelig ligt. Ik ga ervan uit dat u uw propaganda-inspanningen, voor zover u zich die nog wilt getroosten in deze, nog verder op dat project zult richten.

Ik stel ten slotte vast dat Leien-Noord een beetje vertraging oploopt omdat andere instanties u daar het werk niet gemakkelijk maken. Ik druk mij voorzichtig uit. U noemde De Lijn en de stad Antwerpen, die niet direct de informatie verschaffen die u nodig hebt om dit project te realiseren of die minstens onduidelijke of tegenstrijdige signalen verspreiden. Klopt die informatie? Minister, doet De Lijn inderdaad moeilijk in dit project? U weet dat zij daar een heel belangrijk transferium hebben op de Rooseveltplaats, aan het begin van het project Leien-Noord. Of de Victoriaplaats, zoals wij zeggen. Of de Geuzenhofkes. U moet altijd de volkse benamingen gebruiken voor de officiële pleinen en bruggen in Antwerpen. Doet de stad Antwerpen moeilijk? Geeft zij confuse of onduidelijke signalen? Indien dat het geval zou zijn, dan heb ik volgende week de gelegenheid om de burgemeester daarover aan te pakken, wat ik dan ook met veel plezier zal doen.

De voorzitter: Mijnheer Penris, ik voel me aangesproken als voorzitter van de commissie. Op dinsdag 20 april om 14.41 uur heb ik aan alle effectieve en plaatsvervangende leden en aan de fractiesecretarissen de veertiende voortgangsrapportage van BAM overgemaakt alsook het verslag van het Rekenhof. Dat dat de dag erna, op 21 april, in De Tijd verschijnt, is niet te verwonderen. U hoeft zich niet ongerust te maken, wij proberen altijd zo snel mogelijk leesbare teksten te bezorgen.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik wil mijn aandachtspunten, bemerkingen, suggesties en vragen onderverdelen in drie punten: de infrastructuur, het maatschappelijk draagvlak en de financiering.

In verband met de infrastructuur was na de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart, in de pers en in het maatschappelijke debat het enige onderwerp dat aan bod kwam, de keuze tussen de brug of de tunnel. Er is te weinig naar voren gekomen dat de vroegere uitgangspunten van de voorgaande beslissingen van de Vlaamse Regering en van het Vlaams regeerakkoord overeind blijven. Er is uiteindelijk een keuze gemaakt voor het natuurlijke tracé. Dat is een belangrijke keuze. Ik vind het van belang dat de heer Peetermans vandaag deze toelichting heeft gegeven omdat we heel duidelijk merken dat, willen we daadwerkelijk de problematiek in en rond Antwerpen oplossen, dit antwoord gegeven moet worden, namelijk het sluiten van de Kleine Ring.

Zelf heb ik vroeger – het was overigens een van mijn eerste betogen op deze voortgangsrapportages – sterk gepleit voor de brug en voor een verder uitwerken van de kwaliteit en de architectuur van de brug. Vandaag zal de vergelijking moeten worden gemaakt tussen de brug en de tunnel. We zullen dat zeer loyaal blijven opvolgen. De vergelijkende studie op dat vlak zal zeer belangrijk zijn en zal zeker belangrijke juridische consequenties hebben. Welke keuze gemaakt zal worden, zal in een volgende voortgangsrapportage in deze commissie worden besproken.

Voorzitter, gelet op de scopewijziging en de taakvastlegging die in het begin door deze commissie is bepaald, zullen we eens moeten bespreken hoe we in de toekomst deze voortgangsrapportage zullen voortzetten. Er is duidelijk aangegeven dat de zaken worden opgevolgd door een projectleider. Zal die in de toekomst de verslaggeving hier brengen? Hoe zal de verhouding zijn met de Vlaamse Regering? Daaromtrent zullen we nadere afspraken moeten maken.

Ik ben heel blij dat er door de scopewijziging nu ook aandacht is voor het onderliggend wegennet. Samen met enkele burgemeesters vanuit het zuiden en het noorden hebben we de intercommunale IGEAN onder de arm genomen om er de aandacht op te vestigen dat wanneer de sluiting van de Kleine Ring er zou komen, er een probleem van leefbaarheid in de regio zal blijven en er bijkomende ingrepen moeten gebeuren. We zijn blij dat de aandacht daarvoor mee in de beslissing van de Vlaamse Regering is opgenomen en dat er ook bijkomende infrastructuurwerken, ook op het gebied van openbaar vervoer, worden gedaan.

Ik kom tot het maatschappelijk draagvlak. Ik heb met veel plezier het uitgebreid rapport van het Masterplan 2020 gelezen. Op de laatste pagina zegt men, verwijzend naar de omliggende landen waar gelijkaardige initiatieven zijn genomen, dat er een overlegplatform komt met de stad en de ruime regio, zowel met vertegenwoordigers van het Waasland, de zuidooststrand als het noorden, om de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid te bespreken. Het is goed dat we met een klankbordgroep met het maatschappelijk middenveld en de burgemeesters, deze mobiliteitsinfrastructuurwerken verder kunnen bespreken. Vandaag is daaromtrent nog geen duidelijkheid, minister, maar het zou goed zijn dat we in de nabije toekomst meer vernemen over hoe we zullen werken. Ik merk ondertussen dat verschillende gemeenteraden, zoals die van Schoten of Wijnegem, afzonderlijk resoluties goedkeuren.

Ik denk dat het beter is dat we zelf het heft in handen nemen, dat we dat niet overlaten aan actiegroepen en dat we er via een overlegplatform zelf voor zorgen dat we aan goede informatie-uitwisseling doen, zodat men duidelijk weet dat de verschillende alternatieven worden bestudeerd.

In verband met het maatschappelijke draagvlak mogen we ook verwijzen naar de werkzaamheden van de commissie-Berx en de commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. We hebben hier over de partijgrenzen heen eenparig – met één onthouding van de heer Penris, maar dat was om andere redenen – een resolutie ingediend met een aantal aanbevelingen. Als we een keuze hebben gemaakt voor een brug of een tunnel, is het belangrijk dat we, met de resultaten van de infrastructuurwerken, nagaan hoe we die infrastructuurwerken overeenkomstig de aanbeveling kunnen implementeren. Er was ook aandacht voor een aantal andere maatschappelijke factoren, alsook voor de snelheid van de implementatie van de infrastructuurwerken.

Ik kom tot slot nog even terug op het hoofdstuk ‘financiering’. Er is op dat vlak eerder al verwezen naar het Vlaamse regeerakkoord, met het rekeningrijden. In de commissie Financiën is er al verslaggeving geweest over de overdracht in verband met de wagenfiscaliteit. Het is van belang dat we in deze commissie het mogelijk voortschrijdende inzicht mee naar voren kunnen brengen. Het kan toch niet dat we een infrastructuur die we nog gaan bouwen, volledig voorzien op het principe van tolinfrastructuur? We moeten zien dat met de bijkomende zaken die op dat vlak worden geïnvesteerd, later ook effectief rekening kan worden gehouden.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, collega's, op 30 maart is er een politieke beslissing genomen. Er is beslist dat er op het natuurlijke tracé een tunnel komt. De brug is daarbij dan een terugvaloptie.

Naar aanleiding van de bespreking van vandaag en de toelichtingen die we vandaag hebben gekregen, heb ik één warme oproep en twee concrete vragen. We hebben hier vandaag een kritisch rapport gekregen van het Rekenhof, waarin een aantal opmerkingen worden gemaakt, vragen worden gesteld en een hele reeks onzekerheden worden aangestipt. Ik denk aan de planning, de onderhandelingen, de aanbestedingen, de vergunning, de kos-

tenramingen, de vergelijkingscriteria, de financiering en dergelijke meer. Ik ben dan ook zeer benieuwd, minister, naar de resultaten van de stuurgroep en het werkcomité. Ik ben er mij van bewust dat u een zeer moeilijke huistaak hebt gekregen met die beslissing van 30 maart.

Als uit die resultaten blijkt dat de tunnel haalbaar is, des te beter. Als dat niet zo is, dan hoop ik – en dat is mijn warme oproep – dat het akkoord van 30 maart zal worden gerespecteerd. Ik wil u ook vragen om u niet te laten intimideren door het vooruitzicht van een eventuele volksopstand bij de komst van de Lange Wapper. Ik denk niet dat het zo'n vaart zal lopen. Wij zijn nog altijd Vlamingen, en iemand heeft mij verteld dat de laatste volksopstand dateert van onder Karel V, en dat is toch al een tijdje geleden. Het risico op een volksopstand zal volgens mij overigens groter zijn indien de kostprijs en de timing de spuigaten uitlopen.

Het Rekenhof beveelt zeer duidelijk aan om nog niet te starten met de werken op Linkeroever. Het blijkt inderdaad niet zo vanzelfsprekend te zijn om met die werken te starten. De hellingsgraad zou daar een probleem vormen. Die is belangrijk in functie van een keuze voor de brug of een tunnel. Daarnaast is er het probleem dat het voorwerp van de overheidsopdracht zodanig zou kunnen worden gewijzigd dat er een ongelijkheid zou kunnen ontstaan tussen de kandidaat-bieders. Gaan die werken al dan niet starten? Wat is daar de precieze situatie?

Minister, u zegt dat de vergelijking zal gebeuren op basis van de kostprijs. Welke kostprijselementen zullen daarbij in rekening worden gebracht? De kostprijs is een heel ruim begrip. Wat mag ik daaronder verstaan? Vallen daar ook de studiekosten uit het verleden en dergelijke meer onder?

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, collega's, we hebben vandaag een vrij helder en belangrijk rapport gezien van het Rekenhof, dat ons tot nadenken moet stemmen. Ik denk dat in de eerste plaats de regering er hier een serieuze werkagenda bij heeft gekregen. Ik wil me niet van de werklust ontdoen, maar ik hoop dat er vanuit de regering snel verduidelijking komt over de toekomstige veiligstelling van middelen en de aanbesteding aan Noriant.

Ik heb ook een vraag om meer verduidelijking over het tracé Lange Wapper light. Ik keer even terug naar de dertiende voortgangsrapportage. Toen is er op mijn vraag duidelijk geantwoord dat er niet aan werd gewerkt en dat BAM daartoe geen opdracht had gegeven. Vandaag is er een persmededeling verspreid door stRaten-generaal, met als bijlage een briefwisseling die blijkbaar afkomstig is van het kabinet-Lieten, waarin het volgende te lezen staat: "Aan de nv BAM werd immers als dusdanig geen dergelijke opdracht gegeven, zodat ook geen dergelijke plannen en schriftelijke stukken ontworpen door de nv BAM, voorhanden zijn."

Dat is wel een gekke situatie! De prijsvergelijkingen zijn gemaakt op basis van stukken die er niet zijn. Waarop zijn ze dan gebaseerd? Wie heeft die opdracht gegeven? Wat is het resultaat van de vergelijking?

Wat ook nog onduidelijk blijft, is het concept van de stedelijke ringweg. We vrezen voor een serieuze impact van het nieuwe tracé. Na de veranderingen inzake Merksem kan de stedelijke ringweg nog een heel zwaar uitzicht hebben, en een grote impact op het stedelijke weefsel. Wij hebben daar serieuze vragen bij.

Het is een detail, maar ik zou graag weten hoe het verlies van 4 miljard euro aan Europese subsidies zal worden gecompenseerd. Gaat Vlaanderen die put vullen?

Minister, hoe zit het met de tijdslijn? Wanneer krijgen wij een werkagenda? Wanneer krijgen we meer zicht op de aanbesteding? Op de bespreking met Noriant? Op de uitwerking van de vergelijking tunnel/brug? Wanneer krijgen we daar meer duidelijkheid over? Kan dat nog voor de zomer? Of verschuift dat naar de verre toekomst?

Mijnheer Peetermans, ik hoop dat u straks nog even wilt ingaan op het technische gedeelte, in het bijzonder op de vergelijking met het Meccanoscenario en op het voorliggende tracé. Het ging te snel voor mij.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, dames en heren, eindelijk hebben we de verslagen van de verschillende werkgroepen online kunnen lezen. Ik betreur dat ze slechts gedeeltelijk zijn. Het is perfect mogelijk om het parlement in alle vertrouwelijkheid op de hoogte te brengen. Dat kan bijvoorbeeld achter gesloten deuren. U kunt rekenen op het verantwoordelijkheidsgevoel van de parlementsleden en hun volledig inzage geven in de verslagen, dus ook in de eerste drie verslagen. Verder vind ik het resultaat redelijk mager. Dit bevestigt wat we al maanden dachten: er gebeurt weinig tot zeer weinig in die werkgroepen, afgaande op de verslagen. In een periode van een half jaar hebben ze één of twee keer vergaderd. Dat is pover.

Ik dank het Rekenhof voor de deskundige toelichting. Ik heb vernomen in de media dat er verschillende vragen naar de gang van zaken werden gesteld die ook vandaag worden herhaald. Met de nieuwe plannen die zijn voorgesteld door de Vlaamse Regering, komen er ook zaken terug die mijn fractie in de afgelopen weken al heeft opgeworpen.

Minister, ik stel u graag opnieuw de vraag over de vergelijking. Op welke manier gaat de vergelijking brug/tunnel gebeuren? U mag dan wel drie randvoorwaarden naar voren schuiven inzake prijs, timing en Europese richtlijnen, maar u zegt nergens concreet wat nu de precieze toetsingscriteria zijn om de twee projecten met elkaar te vergelijken. Dat is een groot hiaat, zeker als ik lees dat die voorwaarden wel in de persmededeling stonden maar niet in het regeringsbesluit. Kunt u enige verduidelijking geven omtrent kostprijs, datum, grondstof? Welke studiewerken spelen een rol? Wat is het venster? Wat is een significante afwijking? Dat heb ik u in de plenaire vergadering al gevraagd. Is dat 20 miljoen euro? 500 miljoen euro? Het lijkt mij niet overbodig om te weten hoe u tot die vergelijking gaat komen. Het venster is voor ons te vrijblijvend.

U herhaalt hier dat de knoop doorgehakt moet zijn tegen de zomer. Minister-president Peeters sprak de afgelopen weken over “na de zomer”. Hoe zit dat? Wat is de definitieve deadline? ‘Tegen de zomer’ is dat 11 juli? Of volgt u de minister-president? Dat zou ik graag weten.

Mijnheer Peetermans, ik ben zeer verheugd dat de verkeersmodellen aantonen dat het Oosterweeltracé dan weliswaar – inclusief de aanpassingen aan de E313 – wel degelijk voor een volledige ontlasting zorgt. Dat is in tegenspraak met andere studies die links en rechts worden aangehaald, en die beweren dat het tracé niet voldoende is. U hebt die oefening uiteraard nog niet gemaakt voor de nieuwe beslissing van de Vlaamse Regering. Gaat u dat doen? Is dat dan ongewijzigd? Zijn daar wijzigingen op aan te merken? Als ik het goed heb begrepen, hebt u dat verkeersmodel op de oorspronkelijke bedding van het Oosterweeltracé toegepast. Maakt dat een verschil voor de nieuwe piste die de Vlaamse Regering bewandelt of niet? In elk geval, zou het volledige tracé, inclusief aanpassingen E313, voor een volledige oplossing van de files zorgen.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik wil toch even iets zeggen over het verloop van de werkzaamheden. We weten allemaal dat er een bepaalde politieke actualiteit is en we willen allemaal ook graag vernemen wat er gebeurt, maar dat sommige collega's, zoals me-

vrouw De Ridder, hier amper de toelichting hebben gevolgd en daarna een aantal vragen opnieuw komen stellen die allemaal al beantwoord werden, vind ik spijtig. Als voorgaande collega's bepaalde vragen al hebben gesteld, dan herhalen wij ze niet. Zo heeft de heer Penris terecht de problematiek van Merksem aangehaald, en ik herhaal zijn vragen dan ook niet. Ik zou voor de voortgang van de werkzaamheden graag hebben dat mevrouw De Ridder op dezelfde manier te werk gaat.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik beslis zelf op welke manier ik tussenkom en welke vragen ik stel van op deze banken! Ik heb daarover geen lessen te krijgen van welke collega dan ook! (*Opmerkingen*)

Ik stel hier de vragen die ik wil, want daarvoor ben ik verkozen, zelfs al val ik in herhaling! Ik stel de vragen die ik voor mijn fractie moet stellen! (*Rumoer*)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, de heer de Kort heeft wel een punt. Ik heb al aan de minister gezegd dat ik gisteren door een aantal leden van LDD werd aangesproken en ik heb hun gegarandeerd dat ik hun vragen zou overmaken aan de ministers, maar ik heb aan de minister gezegd dat indien de LDD'ers in kwestie hier niet aanwezig zijn, die vragen niet beantwoord zullen worden.

Mevrouw De Ridder, zou u nu even die laptop – of hoe heet zo'n ding? – willen wegleggen? Als iemand tegen u spreekt, dan moet u niet blijven tokkelen op dat ding. U kunt als vrouw misschien twee dingen tegelijk doen, ik kan dat niet, ik kan alleen maar luisteren als de minister of iemand anders een toelichting geeft. Indien de heer Reekmans hier straks zou binnenkomen en hij stelt een vraag die al door de heer Van Rensbergen werd beantwoord, dan blok ik die vraag onmiddellijk af. Iedereen vertelt me altijd dat we te veel tijd in de commissies moeten doorbrengen, maar de minister heeft een aantal zaken heel duidelijk toegelicht en toch stelt u een aantal vragen die al door haar werden beantwoord. U kunt dat niet weten, want u was weg: zo is het natuurlijk moeilijk. Als voorzitter houd ik er aan vast dat de minister bepaalde vragen van u niet meer hoeft te beantwoorden, omdat ze die al toegelicht heeft, want anders blijven we hier bezig en dit is hier geen kippenren waarbij men even naar buiten loopt en daarna weer naar binnen! Dit geldt ook voor de andere leden. Ik vind dit een elementaire vorm van beleefdheid tegenover elkaar. Ik ondersteun de visie van de heer de Kort.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik stel de vragen die ik wil stellen, het doet er niet toe dat collega's voor mij, ze al hebben gesteld! Ik mag hier zeggen wat ik wil.

De voorzitter: In dat geval hoeft de minister ze niet te beantwoorden. U mag zeggen wat u wilt, dat is juist, maar vragen stellen waarop de minister al het antwoord heeft gegeven, dat gaat niet. Ik meen dat een aantal mensen van de oppositie dat met mij eens zullen zijn. De minister hoeft die vragen niet te beantwoorden, want dan blijven we bezig en dit is hier geen bezigheidstherapie.

De heer Patrick Janssens: De minister heeft op een heel duidelijke manier aangegeven hoe er nu verder vorm zal worden gegeven aan de beslissing van de Vlaamse Regering, die trouwens in overleg met de stad Antwerpen tot stand is gekomen en waar ik me volledig in kan vinden. Een aantal uiteenzettingen hier deden me een beetje denken aan een programma van de BBC 'A man and his dog', waarbij een herder met een hond moet proberen om schapen in een kudde te houden, maar af en toe proberen die schapen te ontsnappen. Die hond heeft natuurlijk geen sympathieke rol in dat programma, maar toch voel ik me geroepen om die rol vandaag een klein beetje te spelen. (*Gelach*)

Ik wil dat doen omdat er zowel in de uiteenzetting van het Rekenhof als in de betogen van een aantal collega's wordt gesproken op een soort voorwaardelijke toon: alsof de Vlaamse Regering nog een beslissing zou moeten nemen en er nog een vergelijkende studie zou wor-

den gemaakt. Ik wil duidelijk benadrukken – en dat was ook heel expliciet aanwezig in de uiteenzetting van de minister – dat de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen. Wij gaan nu de voorontwerpen maken van die tunnels. Indien natuurlijk zou blijken – wat ik niet geloof en wat heel veel verstandige mensen niet geloven – dat ze fysiek niet mogelijk zijn of onbetaalbaar, dan komen we in een andere situatie terecht. De beslissing van de Vlaamse Regering is niet om een of andere onafhankelijke autoriteit te belasten met een vergelijkende studie.

En wat die volksopstand betreft, mevrouw De Wit, daar wil ik voor de rest niet veel over zeggen, alleen moet u misschien toch eens met een historicus praten, want volgens mij zijn er nog recentere geweest, want ook in de Vlaamse beweging en in de sociale beweging zijn er in deze gewesten redelijk recent – toch als we vergelijken met de tijd van Karel V – nog volksopstanden geweest. U hebt ongetwijfeld historici in uw partij, die u daarover kunnen vertellen. (*Gelach*)

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb nog een korte vraag in aanvulling bij het standpunt van mijn fractie dat al werd verkondigd door de heer de Kort, en die vraag heeft weer te maken met de bruggen over het Albertkanaal. Ik heb zitten tellen in het lijstje van de uitbreiding van het project van de bruggen over het Albertkanaal. In het Masterplan 2020 staat dat 16 bruggen over het Albertkanaal worden verhoogd tot Meerhout, maar in het lijstje dat aan het Masterplan 2020 was gehecht, staan exact 15 bruggen, geen 16. Welke is die zestiende brug? Is het misschien de brug aan de sluis van Wijnegem, want die mis ik in de lijst van de bruggen over het Albertkanaal? Die brug zit ook niet in het aanvankelijke plan voor de verhoging van de bruggen van BAM en blijkbaar ook niet in de uitbreiding. Waar zit die brug aan de sluis van Wijnegem? En welke brug is de zestiende brug uit de lijst met bijkomende werken?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sabbe, ik zal beginnen met uw vraag. De voorzitter heeft die vraag om uitleg aan mij overgemaakt en wij hebben geprobeerd om daar een antwoord op te geven.

We hebben dat DAM III-document op de website laten publiceren. Op basis daarvan en van de discussies in de betrokken werkgroep is de zeer ruwe raming van 500 miljoen euro vooropgesteld. De verdere uitwerking is niet gebeurd. Het is een eerste schets waarin is bekeken hoe we tot een oplossing kunnen komen. Er is een ruwe berekening gemaakt. Het is geen uitgewerkt plan. Het is niet vergunningsklaar of zo. Het is een eerste ruwe schatting.

Heel veel van het onderzoeks- en analysewerk is gebeurd door eigen personeelsleden, mijnheer Sabbe. Verder is gebruik gemaakt van de raamcontracten die bij BAM bestaan. BAM heeft ondersteunende diensten verleend. Verschillende prestaties zijn voorgelegd aan de raad van bestuur van de nv BAM.

Mijnheer Sabbe, is het BAM-tracé het beste traject? Ik heb de heer Peetermans meegebracht om de verkeersmodelleringen en doorrekeningen nog eens te geven. Wij vertrouwen op de expertise van het Verkeerscentrum. Uit wat de heer Peetermans heeft gezegd, blijkt dat het sluiten van de ring een absolute noodzaak is. Op die berekeningen hebben wij ons gebaseerd om tot die keuze te komen.

Wat betreft de onderhandelingen en financiën, heeft het Rekenhof een standpunt ingenomen. Daarop geef ik vandaag geen commentaar. Dat vind ik niet nuttig. We hebben duidelijk gesteld dat de impact van de regeringsbeslissing bekeken wordt, net als de impact op de onderhandelingen. Hoe gaat men dat nu doen? Fragmenteren of niet? Kan men binnen één aanbesteding allerlei wijzigingen doen? Volgens mij kan er vandaag niets worden uitgesloten. Die zaken worden nu onderzocht. Daarover wordt ook onderhandeld. Die

onderhandelingen zijn financieel, technisch en juridisch. Ik kan u vandaag niet zeggen wat de oplossing is.

Er wordt mij gevraagd waarom ik al die financiële documenten niet ter beschikking stel. De vertrouwelijkheid primeert hier op de openbaarheid. Dat is binnen het DAM-comité uitdrukkelijk besproken. Ik weet niet of het ooit anders zal zijn, maar nu moet ik echt wel de vertrouwelijkheid inroepen. Ik houd me daaraan.

Mijnheer Sabbe, u verwijst naar de aanbestedingsprocedure die BAM in het verleden heeft opgestart voor het aantrekken van de globale financiering van het masterplan. De vermelde consorten hebben nooit echt afgehaakt, wel werd de procedure intussen stopgezet. De marktomstandigheden en het negatieve advies van Eurostat hebben geleid tot de noodzaak om de financieringsstructuur en het financieringsproces aan te passen. Die aanpassingen konden niet plaatsvinden binnen de lopende aanbestedingsprocedure, dus moesten we de procedure stopzetten.

De aangepaste financieringsstructuur is gebaseerd op een concessie waarbij het autonome overheidsbedrijf Tunnel Liefkenshoek zou optreden als concessienemer. In de ESR-reglementering worden concessies wel duidelijk onderscheiden van pps-structuren en ze hebben een eigen regime dat gevolgd moet worden.

Er is gevraagd naar de randvoorwaarden. Ik heb geprobeerd om duidelijkheid te verschaffen. We hebben drie criteria opgesomd. Het is nu aan de projectleider en de voorzitter van de raad van bestuur van BAM, die als werkcomité optreden, om een heleboel zaken uit te werken en te verduidelijken. De kennis en de expertise van BAM worden volledig ter beschikking gesteld. De stuurgroep volgt het op. Ik heb u de samenstelling gegeven. Alle spelers zijn nu bekend. Er is vandaag ook duidelijk gemaakt wie de rol van projectleider zal invullen.

Het dubbelbesluit lijkt me duidelijk. Ik heb dat vandaag in mijn toelichting nog eens bevestigd. De Vlaamse Regering kiest ervoor om de ondertunnelde oplossing te realiseren. Daarvoor wordt nu een voorontwerp uitgewerkt. De Europese toets moet gebeuren. Men moet geen vergelijkende toets doen tussen twee opties, men moet gewoon de Europese tunnelautoriteit laten kijken of het voorontwerp voldoet aan de Tunnelrichtlijnen. Pas als dat ontwerp is uitgewerkt en de toets heeft doorstaan, kan men financieren. Men moet dat trapsgewijs doen. Eerst is er de techniciteit en dan het budgettair plaatje. Voor het vergunningstraject is het ook noodzakelijk om de techniciteit van het ontwerp volledig te kennen. Eerst en vooral moeten we nu de techniciteit van die tunneloplossing volledig uitwerken. Dat is de komende maanden de taak voor het werkcomité en per afgeleide BAM en nog eens per afgeleide zij die raamcontracten hebben met BAM.

De zomer, collega's, is de zomer.

De keuze is gemaakt; nu is het zaak dat de technische uitwerking grondig en goed gebeurt. We hebben nood aan een goed technisch voorontwerp, waaruit hopelijk zal blijken dat we de goede keuze hebben gemaakt: de keuze voor een ondertunnelde oplossing. Als dat een week extra vraagt, dan is dat zo erg niet. Maar er moet wel bekwame spoed achter het werk worden gezet. Het is dus belangrijk dat de projectleider er is, het werkcomité kan starten en nv BAM alles snel operationeel kan maken. De heer Vinck, hier aanwezig, onderschrijft wat ik hier zeg.

Inspelend op wat de heer de Kort zei, vind ik het erg belangrijk dat het werkcomité maar ook de projectleider veel aandacht besteden aan contacten met actiecomités en gemeentebesturen. Er is toegezegd dat het Departement Mobiliteit en Openbare werken zorgvuldig zal overleggen met de lokale besturen, die hierover toch heel wat zorgen en bekommernis-

sen hebben. Ik zal nagaan op welke wijze dat kan worden ingepast in het bestaande kader en de bestaande structuren.

De heer Ivan Sabbe: Op mijn eerste vraag antwoordt u dat nv BAM de aanpassingen begroot op 500 miljoen euro. Dat verrast me, want ik heb in het verleden vernomen dat nv BAM daar niet bij betrokken was. In de plenaire vergadering is over en weer gesproken over de vraag of er nu wel of niet een studie over een Lange Wapper light is. Blijkbaar is die er wel, en heeft nv BAM dat becijferd. U zegt dat dit samen met nv BAM is gebeurd. Zijn daar ook externe bureaus bij betrokken? Of was het business as usual en is dat door nv BAM afgehandeld?

Burgemeester Janssens zei dat er een beslissing is genomen. De vraag is evenwel of de criteria in die beslissing meetbaar zijn. Ik vraag me af of er geen mensen met een verborgen agenda actief zijn die er willen voor zorgen dat de tunnel te duur uitvalt om zo de brug door de strot van de Antwerpenaren te duwen. U spreekt over een bedrag van 500 miljoen euro en de evolutie van grondstoffenprijzen en dergelijke. De vraag is dus wat met wat wordt vergeleken, en hoe en wanneer de actualisering gebeurt. Dat is een fundamentele vraag die de oppositie al verschillende keren heeft gesteld. Zullen we duidelijk weten wat de prijsnorm is die zal dienen om de tunnel te beoordelen?

De meerderheid heeft voor een bepaald tracé gekozen, en daar zullen we niet op terugkomen. Maar ik wil er wel op wijzen dat de heer Peetermans in zijn presentatie onvoldoende rekening houdt met bijvoorbeeld de A4.

Minister Hilde Crevits: Mijn eerste zin van mijn uiteenzetting was dat we rekening houden met de A4. Dat is altijd een van onze basisprincipes geweest.

De voorzitter: Het is goed dat u dit ten behoeve van het verslag zegt. Er wordt hier in en uit gelopen en nadien beweert men dan zaken die de minister niet heeft gezegd.

De heer Ivan Sabbe: Ik heb het niet over de minister gehad.

U zegt dat er onderhandelingen bezig zijn. Wie voert met Noriant de onderhandelingen? In uw antwoord op vraag 4 zegt u dat de procedure voor de financiering is stopgezet en dat dit moest, gezien de eisen van Europa. De onderhandelingen liggen dus helemaal open, en daarmee moet rekening worden gehouden. We kunnen eigenlijk van nul starten en op een serene manier de voordeligste oplossing uitwerken.

Ik stel vast dat in de presentaties het afstandstraject van de Liefkenshoecktunnel wordt vergeleken met dat van de ring, en dat men ervan uitgaat dat die helemaal wordt afgereden. Dat is geen realistisch scenario. De vergelijkingsbasis klopt dus niet. Dat traject van 40 km is niet relevant, want geen enkele vrachtwagen zal het hele traject van de ring afrijden.

De voorzitter: De cijfers van het Verkeerscentrum Vlaanderen worden u bezorgd. De heer Peetermans is erg deskundig. In het tijdsbestek van 20 minuten is er veel cijfermateriaal doorgejaagd. Het was dus niet altijd gemakkelijk te volgen. Ik stel voor dat alle gegevens met onderbouwing op ons portaal op intranet worden geplaatst. Dan kunt u die perfect raadplegen, en te zijner tijd kunnen we daar altijd op terugkomen. Het is wat moeilijk om nu uitspraken te doen over iets wat we gedurende 20 minuten hebben gezien.

Minister Hilde Crevits: Het DAM III-document is geen document van BAM. Het is een document dat ontsproten is aan het DAM-comité. BAM heeft ondersteunende diensten verleend. Als BAM zaken heeft uitgezocht, is dat omdat het was gevraagd en ter ondersteuning van zaken die binnen het DAM-comité zijn gebeurd. Ook onze eigen mensen hadden daar een inbreng in. Bij mijn weten zijn daarvoor geen externe bureaus geraad-

pleegd. Binnen DAM zijn er discussies geweest en is er een beroep gedaan op BAM om daar ondersteuning in te geven.

Ik verwijs naar bladzijde 10 over de coördinatie en voorbereiding van het financieringstraject, die aan de projectleider en de voorzitter van de nv BAM worden gegeven. Zij krijgen de opdracht, zo staat het in de nota. Ik begrijp dat u dat niet weet, mijnheer Sabbe, u hebt de tekst niet, ik heb de nota meegebracht.

Wij beroepen ons op de expertise van het Verkeerscentrum. Ik apprecieer de inspanningen van dat centrum. Voor de heer Peetermans is het moeilijk om in zo korte tijd zoveel uit te leggen. Als dat technisch kan, vind ik het goed dat die zaken publiek worden gemaakt.

We vergelijken het hele tracé. Eerst gaan we technisch uitwerken waarvoor we hebben gekozen. Als dat is gebeurd en het heeft de toets van de tunnel doorstaan, dan kunnen we dat budgetteren. Dat wordt dan vergeleken met de DAM III-oplossing: de brug plus de oplossing voor de zone Merkssem.

De heer Ivan Sabbe: U zult dan toch alle prijzen moeten actualiseren.

De voorzitter: We zetten de informatie van het Verkeerscentrum op het internet en het intranet. Ik heb ook vragen gekregen van de actiecomités Ademloos en stRaten-generaal naar bepaalde gegevens. Bij dezen is aan die vraag tegemoetgekomen. Het is aan de heer Peetermans om ons informatie aan te leveren, die u dan perfect kunt raadplegen.

Ik wil de collega's wijzen op artikel 87ter op pagina 127 en 128 van het reglement van dit parlement. Dat gaat over de geheimhoudingsplicht. De minister baseert zich op de openbaarheid van bestuur. Er is een groot verschil tussen openbaarheid van bestuur en het controlerecht van een parlements lid. Ik was een van de medeauteurs en pleitbezorgers van dat artikel. In de vorige legislatuur zou het reglement in die zin worden aangepast.

Mijnheer Sabbe, u moet zelf nagaan hoe u daar gebruik van wilt maken. U moet de tekst drie keer lezen want hij is door juristen opgesteld. Als dat duidelijk is, dan moet u zelf beslissen wat u ermee wilt doen. Het is de verantwoordelijkheid van iedere volksvertegenwoordiger, die dan een verzoek moet richten.

Mevrouw Annick De Ridder: Waarvoor dank, mijnheer de voorzitter. Dat was ook mijn bedoeling. Er is een geheimhoudingsplicht als volksvertegenwoordiger, waardoor men de inzage kan bekomen van bepaalde documenten in het kader van de openbaarheid, maar met de zekerheid dat die niet verder zullen worden verspreid.

De voorzitter: Ik wil er ook op wijzen dat we nog andere rapporten hebben ontvangen van de minister. Die liggen ter inzage in dit gebouw, maar daar heeft tot nu toe nog niemand gebruik van gemaakt. We hebben gevraagd dat ze hier audits en contracten over de oplossing van de zwarte punten zou leggen. We hebben ervoor gezorgd dat ze hier ter inzage liggen en tot nu is er nog niemand naar komen kijken.

De heer Jan Penris: Minister, gewoonlijk spreek ik u niet tegen, maar vandaag moet ik dat toch even doen. U hebt in uw uiteenzetting gezegd dat u niet gaat antwoorden op de opmerkingen van het Rekenhof. Ik neem aan dat u vandaag niet op alle bemerkingen en aanbevelingen kunt antwoorden, maar ik vind het wel uw taak om daarop te antwoorden. Als u het niet uit eigen beweging doet, kunnen wij u daartoe aanzetten. We zijn geen specialisten, we hebben het Rekenhof tot onze beschikking om dit soort auditrapporten op te maken. Als politici moeten wij met de opmerkingen van het Rekenhof rekening houden. Hun vragen, opmerkingen en aanbevelingen maken wij tot de onze.

Minister, ik maak ze vandaag uitdrukkelijk aan u over en reken erop dat u bij het afleveren van het verslag van deze vergadering op al die opmerkingen een punctueel antwoord hebt. Dat moet morgen niet, maar wel binnen een redelijke termijn zodat we deze hoorzittingen niet voor niets moeten houden.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat ik me moet verduidelijken. Het Rekenhof heeft een aantal punctuele vragen gesteld en ik denk dat ik er zeer punctueel op heb geantwoord. Er is hier terecht gezegd dat we eens moeten onderzoeken hoe we op het juiste moment de juiste dingen van elkaar kunnen krijgen.

Mijn opmerking van daarnet had betrekking op iets anders. Een van de aanbevelingen gaat er net over om op te passen met wat men doet met de procedures. Mijnheer Penris, we gaan dit onderzoeken. We nemen die opmerking mee, maar ik kan vandaag niet zeggen wat er juist is en wat niet. Ik kan vandaag niet zeggen: “Men heeft gelijk/Men heeft geen gelijk”. Het is een heel belangrijk aandachtspunt en er moet evident een antwoord op komen. Het antwoord zal ook komen. Het was helemaal geen gebrek aan respect voor het Rekenhof. Ik probeerde – en ik weet dat ik nogal snel spreek – duidelijk te maken waarom ik vandaag op dat punctueel punt, dat heel belangrijk is, niet kan antwoorden.

De heer Dirk Peeters: Minister, kunnen wij de plannen of de schetsen over de herinrichting ter hoogte van het Sportpaleis in Merksem, gemaakt door BAM en door eigen personeelsleden, inzien en krijgen? Het is niet door derden gemaakt, dus zou het voor ons beschikbaar moeten zijn.

Minister Hilde Crevits: Ik zal dat onderzoeken. Het DAM III-document is beschikbaar. Alles staat daarin uitgelegd.

De heer Dirk de Kort: Ik heb uit uw toelichting begrepen dat de projectleider met de lokale autoriteiten zal overleggen, vast en zeker over bepaalde facetten die hen aanbelangen. Ik blijf toch aandacht vragen voor het overlegplatform zoals het in het Masterplan 2020 op bladzijde 42 is opgenomen.

Vroeger was er in het Antwerpse een staten-generaal, die nu is opgedoekt. Het zou goed zijn dat er een nieuw overlegplatform zou komen. Minister, het zou goed zijn dat u dat de eerste twee jaar daadwerkelijk zou trekken.

Minister Hilde Crevits: Ja.

De voorzitter: Er was nog een vraag van mevrouw Smaers over een brug over het Albertkanaal die is afgebroken en niet meer is opgebouwd. Eerst waren er 16 bruggen, nu nog maar 15. Kunnen wij een schriftelijk antwoord krijgen?

Minister Hilde Crevits: Ik hoop dat de verloren brug de teruggevonden brug is. Misschien kan de heer Van Rensbergen er straks een antwoord op geven.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik had nog een vraag gesteld over de verkeersmodellen.

De heer Eddy Peetermans: U had gevraagd of het een verschil maakt of de aansluiting boven of onder de grond zit.

Het kan een impact hebben op het snelheidsregime van de aansluiting, afhankelijk van hellingen en bochtstralen die voor deze tunnels in moeilijke omstandigheden moeten worden aangehouden. Zolang het snelheidsregime boven de 60 kilometer per uur zal liggen – en ik neem aan dat het zo zal zijn – zal het geen impact hebben op de capaciteit, dus ook

niet op het oplossend vermogen. Men kan dit eigenlijk één op één naast het bovengrondse BAM-tracé leggen.

Het oplossingskader of het doorrekeningskader waarin de doorrekening gebeurt, is BAU 2020 (Business as Usual 2020) en dat is hetzelfde als waarin de tactische studie E313 werd doorgerekend. De nota waarin dit kader omstandig wordt beschreven werd u overgemaakt ter gelegenheid van deze tactische studie. Er staat duidelijk in dat de doortrekking van de A4 in Nederland begrepen is in de maatregelen die in 2020 gerealiseerd zullen zijn.

Mijnheer Peeters, u hebt gevraagd naar de effecten van Forum 2020.

De heer Dirk Peeters: U had het over het Meccanoscenario.

De heer Eddy Peetermans: In het Meccanoscenario zitten drie elementen. Er is de tunnel die meer naar het noorden wordt geschoven waardoor de concurrentie met de Kennedytunnel op een lager niveau komt. Zo is er minder natuurlijke ontlasting van de Kennedytunnel en moet men meer inspanning doen om het verkeer langs de noordelijke tunnel af te leiden. Op de rechteroever is er de bretel A102, die vooral een ontlastend effect heeft op het viaduct van Deurne, meer dan in de BAM-oplossing, waar er nu wordt ondertunneld. Op de linkeroever is er een bretel, waar er eigenlijk geen capaciteitsprobleem was aan de aansluiting op de linkeroever. De bretel zorgt ervoor dat de aansluiting op de E17 wat meer westwaarts komt zodat ze wat meer marge geeft aan de mogelijke congestie in de Kennedytunnel, die er in die oplossing waarschijnlijk ook zal zijn. Vergeleken met de kortste sluiting van het tracé geeft deze laatste niet echt een meerwaarde, eerder een meerkost.

De heer Dirk Peeters: Het effect van de tolheffing in de Kennedytunnel speelt een rol in de vergelijking tussen de scenario's. In verband met de Meccanotunnel is al dan niet voorgesteld een congestietaks of slimme kilometerheffing in te voeren. Dit aspect is in de vergelijking niet aan bod gekomen.

De heer Eddy Peetermans: Tijdens de vergelijking tussen de scenario's is met de tolheffing in de Kennedytunnel rekening gehouden. Hoe meer naar het noorden de alternatieve sluiting wordt geplaatst, hoe hoger de tol in de Kennedytunnel moet zijn om het verkeer naar het noorden af te leiden. We hebben dan een hogere tol nodig om een gelijke ontlasting van de zuidelijke ring te behalen. Indien we deze tolheffing in de Kennedytunnel ook op het vrachtverkeer zouden toepassen, lijkt het me logisch dat het vrachtverkeer dat van het zuiden komt door de Kennedytunnel blijft rijden. In dat geval zouden we moeten proberen nog meer personenverkeer naar het noorden af te leiden. We zouden de congestie op het zuidelijke gedeelte van de ring immers binnen de perken moeten houden.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Ik ken de nieuwe projectleider niet. Ik heb een hele waslijst genoteerd van taken die hij, uiteraard in samenwerking met de voorzitter van BAM, moet uitvoeren. Het gaat onder meer om de uitwerking van een voorontwerp, de begeleiding van de werkzaamheden, de planning en de budgettraming. Ik denk niet dat hij dit alleen zal doen. De vraag is bijgevolg op welk personeel hij een beroep kan doen.

Minister Hilde Crevits: De projectleider is, samen met de voorzitter van BAM, verantwoordelijk voor de uitvoering van die taken. Daarvoor zal hij een beroep op de kennis en de expertise van BAM kunnen doen.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik hoop dat u toch een oogje in het zeil zult houden en zult voorkomen dat te vaak een beroep op studiebureaus zal worden gedaan.

Minister Hilde Crevits: Ik begrijp de bezorgdheid van de heer Sabbe. We hebben er onmiddellijk voor gekozen met een projectleider te werken. De man in kwestie komt uit de Vlaamse administratie. Hij heeft enorm veel ervaring met pps-projecten en met betonstructuren. Hij heeft de kennis en de expertise van BAM absoluut nodig. Het wordt een samenwerkingsverband. Het comité moet zijn werk doen. Dit alles staat onder de verantwoordelijkheid van de stuurgroep. De stuurgroep bestaat uit de bevoegde ministers of hun afgevaardigden, de afgevaardigden van het stadsbestuur van Antwerpen en de voorzitter van BAM. Binnen die structuur proberen we zo soepel en zo goed mogelijk te werken. Die structuur biedt ons de mogelijkheid voldoende technische expertise in te schakelen om al deze zaken tot stand te brengen.

De voorzitter: Dit brengt ons bij de zeven vragen van de heer Penris.

De heer Van Rensbergen heeft het woord.

De heer Jan Van Rensbergen: Aangezien de minister al twee vragen van de heer Penris heeft beantwoord, beperk ik me tot de vijf resterende vragen.

De heer Penris heeft een vraag over de IJzerlaanbrug gesteld. We hebben die werkzaamheden on hold geplaatst. De ondertunneling van de Oosterweelverbinding zal een impact op de zuidelijke kant van het Albertkanaal hebben.

Volgens de heer Penris moet er een fietsbrug blijven. Ik heb hier tijdens de dertiende voortgangsrapportage al wat uitleg over gegeven. We hebben het hier al vaak over de stedelijke ringweg gehad. Die ringweg moet de kernstad, binnen de Singel, bereikbaar en verkeersluw maken. De stedelijke ringweg heeft dezelfde functie ten aanzien van de districten en de stadsgebieden die buiten de Singel zijn gelegen.

Met het Masterplan 2020 beogen we onder meer de Groenendaallaan, die door Merksem loopt, verkeersluw te maken en het vrachtverkeer, dat nu langs de Theunisbrug en de Groenendaallaan een weg naar het op- en afrittencomplex van de R1 zoekt, rechtstreeks naar de stedelijke ringweg te leiden. Op die manier zouden we dit verkeer naar het noorden moeten kunnen afleiden. Hierdoor bieden we Merksem kansen om aan stadsvernieuwing te doen en een echte kern te creëren.

Hetzelfde geldt voor de IJzerlaan. Dit hoeft geen sluipteg niet meer te zijn voor wagens die naar de stad rijden. De stedelijke ringweg zal over een bijkomende capaciteit beschikken om het Albertkanaal te kruisen. Dit hangt onder meer samen met de herinrichting van de Theunisbrug. Dit samenhangend geheel is tijdens de evaluaties en de verdere ontwerp-richtlijnen op stedenbouwkundig vlak aan bod gekomen. We hebben dit tijdens het proces van de Open Oproep door de Vlaamse Bouwmeester met alle stakeholders, waaronder het stadsbestuur, de districtsraden en de diensten uit de scheepvaartsector, overlopen. Dit heeft tot mooie resultaten geleid.

De heer Penris gebruikt de IJzerlaanbrug als een verbinding met de kernstad. Dat is voor hem een levensader. Ik wil erop wijzen dat hij behoort tot de doelgroep van mensen die we ervan moeten overtuigen voor een andere modus te kiezen. In dat geval is een fietsersbrug misschien geen slecht idee.

De heer Jan Penris: Ik neem de bus.

De heer Jan Van Rensbergen: De beslissing om de Schijn helemaal door te knippen, vormt eigenlijk een win-winsituatie. We vermijden het risico ondergrondse kokers te perforeren, wat zware gevolgen kan hebben. Tegelijkertijd verbeteren we de waterhuishouding in het noorden van Merksem.

Dit eerste punt blijft sowieso van kracht. In welke mate het tweede punt een winst zal betekenen, moeten we nog nader bekijken. Dit is vooral afhankelijk van de oplossing die nog voor de ondertunneling ter hoogte van het pompstation naast de Oude Schijn zal worden uitgewerkt. We zullen dat nog moeten evalueren. Wat de waterhuishouding betreft, zou dit een winst moeten inhouden. Er zou een bijkomende capaciteit van 41 miljoen liter water als buffer voor het regenwater kunnen worden gebruikt.

De heer Penris heeft tevens naar Talentenwerf en naar de tienduizend werknemers verwezen. Ik zou beide elementen niet aan elkaar koppelen. Talentenwerf is een initiatief van het stadsbestuur van Antwerpen, van de VDAB, van de bouwnijverheid en van het onderwijs. Dit bijzonder knap initiatief kan langdurige en jonge werklozen vaardigheden aanleren die hen in aanmerking doen komen voor een toeleiding naar werkgelegenheid in de bouwnijverheid. De bouwnijverheid vraagt trouwens telkens weer om geschoolde arbeidskrachten. BAM heeft zich ingeschakeld in dat initiatief en zorgt ervoor dat in haar bestekken engagementsverklaringen komen die aannemers leiden naar initiatieven van de Talentenwerf, en tot heden met succes. We hebben al positieve resultaten met de aannemers die onder andere bij Brabo I tewerkstelling genereren.

Wat Brabo I betreft, vroeg u onder andere naar een draagvlak. De werken zijn in uitvoering. Tijdens de uitvoering is hinder onvermijdelijk. We trachten die echter te beperken. Waar wel hinder is, trachten we daar zo goed mogelijk op voorhand over te communiceren en af te spreken met de andere betrokkenen op het terrein.

Daarnaast zijn we ook bezig met visualisaties. We maken filmmateriaal aan. Dat moet eerstdaags klaar zijn zodat iedereen uit de omgeving zich een driedimensionaal beeld kan vormen van wat het beeld zal zijn zodra de werken afgelopen zijn. Veel omwonenden zien wel de werken, de hinder en de openliggende straten. Het kan helpen als zij een vooruitblik krijgen via computersimulaties.

Wat de Leien-Noord betreft, heb ik in mijn voortgangsrapportage en in de geschreven tekst verwezen naar een aantal elementen die nog verder onderzoek vergen. De Lijn en de stad doen in geen geval moeilijk. Het gaat hier over de definitieve verkeerscirculatie rond de Rooseveltplaats, het Operaplein, de De Keyserlei en de stationsomgeving. Dat zijn finale keuzes die men voor een heel lange termijn maakt. Er zijn ook al indicaties gegeven voor de ontbussing van het openbaar vervoer in de stad. Tegelijkertijd moet de exploitatie wel blijven lopen. Zo'n finaal uitgangspunt, het verzoenen van een definitieve inrichting van een stationsomgeving en het Operaplein met een evolutie naar het terugdringen van de bussen in functie van het bijkomend aanbod trams, is een proces dat voorzichtig doorwandeld moet worden. Ook de zoektocht naar voldoende draagvlak met handelaars en bewoners om ervoor te zorgen dat de verkeerscirculatie lokaal voldoende draagvlak krijgt, is een element van zorgvuldigheid. Ik zou dit liever betitelen als zorgvuldigheid en het realiseren van draagvlak. Dit mag geenszins worden beoordeeld als zijnde een moeilijk proces.

Er was ook een vraag over de start van de werken op Linkeroever. We hebben het al gehad over de relatie met de wetgeving op overheidsopdrachten. Er was wel nog een opmerking over de hellingsgraad die ik niet goed begrijp. Er is beslist dat er een dubbele ondertunneling zou plaatsvinden met een afgezonken tunnel onder de Schelde waardoor er geen probleem van hellingsgraden is op Linkeroever. De huidige situatie blijft dus integraal overeind.

Mijnheer Peeters, een aantal van uw vragen is reeds beantwoord door minister Crevits. De vraag over de Europa-subsidies heb ik beantwoord in mijn presentatie en in mijn dossier. We hebben 2,4 miljoen euro subsidies gekregen van Europa. Initieel was 5,5 miljoen euro toegezegd. Daarvan was 2,2 miljoen euro al uitbetaald als voorschot. Die subsidies zijn gekoppeld aan een reglementering en aan een uitvoeringstermijn.

Wat het nieuwe tracé betreft, dit maakt voorwerp uit van het studiewerk dat moet aanvangen. Het gaat dan over de ondertunnelde oplossing die ter hoogte van het Sportpaleis zal aansluiten op de stedelijke ringweg. Ook daar moet worden gezocht hoe die aanpassing kan worden ingebed en aangepakt.

Mevrouw Smaers, u hebt de bruggen geteld. Ik heb dat ook al een aantal keren gedaan. Wat het sluizencomplex in Wijnegem betreft, is het mogelijk dat dit niet mee is geregistreerd omdat het gekoppeld is in een pps-benadering die de Dienst voor de Scheepvaart aan het uitwerken is voor de capaciteitsverhoging van de sluis ter hoogte van Wijnegem. Ik wil verwijzen naar het algemene principe in het Masterplan 2020 om het gabariet van het Albertkanaal tot aan het transferium in Meerhout te verhogen en te verbreden. Alle bruggen die daarvoor in aanmerking komen, zullen uiteraard het gevolg zijn van die impact. Indien in de oplijsting een brug zou ontbreken, dan is dat een materiële fout.

De heer Dirk de Kort: Ik zou graag nog enige verduidelijking krijgen in verband met de IJzerlaan. Daarnet heb ik al opgemerkt dat ik de vragen van de heer Penris daarover zeer terecht vond. De vragen over wat met de bussen gebeurt, blijven echter bestaan. Het is niet alleen van belang voor Merksem. De busverbinding naar Brasschaat is een van de belangrijkste en is ook zeer succesvol. Hoe zal die lopen? Vroeger was het antwoord dat als de IJzerlaan verdwijnt, er een omleiding zou zijn via de Noorderlaan en dat men daarna via de IJzerlaan verder richting de stad zou raken. Als de tunnel langs de Slachthuislaan wordt aangelegd, hoe wordt dan het openbaar vervoer georganiseerd? Ik heb daarop geen antwoord gekregen.

De heer Jan Van Rensbergen: De uitgangspunten blijven dezelfde. Als de IJzerlaanbrug niet meer toegankelijk zou zijn voor het openbaar vervoer, zal de buslijn worden omgelegd. Deze zal dan gebruik moeten maken van de aparte tram-busbanen, die op de Noorderlaan worden aangelegd, met een aparte brug over het Albertkanaal. Dan komt het openbaar vervoer terug via de IJzerlaan en volgt via de corridors de weg naar de stad. Ook met een ondertunnelde oplossing blijft die route intact.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggevers,

Jan PENRIS

Dirk DE KORT

BIJLAGE 1

De veertiende voortgangsrapportage van de BAM

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
Rijnkaai 37
2000 Antwerpen
Tel. 03 203 00 30
Fax. 03 203 00 31

Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken en Mobiliteit

14de voortgangsrapportage
22.04.2010

Inhoudstafel

1.	HOOFDSTUK 1 - BASISKENMERKEN MASTERPLAN	48
1.1.	Algemeen	48
1.2.	Globaal overzicht Masterplanprojecten	50
2.	HOOFDSTUK 2 ...SCOPEWIJZIGINGEN VAN HET MASTERPLAN	
	MOBILITEIT ANTWERPEN	52
2.1.	Overzicht van de scopewijzigingen	52
2.2.	Evolutie in selectie en concretisering van projecten	52
2.3.	Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten.....	53
3.	HOOFDSTUK 3 - DE MASTERPLANPROJECTEN	54
3.1.	Overzicht van de belangrijkste genomen en geplande beslissingen door BAM (Raad van bestuur)	54
3.2.	Beslissingen Vlaamse Regering.....	54
3.3.	Overzicht planning.....	55
3.3.1.	Masterplan	55
3.3.2.	Oosterweelverbinding	55
3.3.3.	Brabo I-projecten	55
3.3.4.	Brabo II-projecten	55
3.3.5.	Watergebonden projecten	55
3.4.	Beschrijving stand van zaken projecten.....	57
3.4.1.	Oosterweelverbinding	57
3.4.2.	Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding.....	58
3.4.3.	Openbaar vervoerprojecten Brabo.....	59
3.4.4.	Waterinfrastructuur.....	62
3.4.5.	Fietsprojecten.....	65
4.	HOOFDSTUK 4 - FINANCIËN: KOSTPRIJS EN FINANCIERING VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN.....	66
4.1.	Actuele uitgaven en kostprijsraming investeringskosten verschillende infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen.....	66
4.2.	Actuele uitgaven en budgettering voor voorbereidingskosten, overheadkosten, exploitatiekosten en kosten flankerend beleid	66
4.2.1.	Budget 2010	66
	Overzicht nieuw aangegane verbintenissen (overheidsopdrachten, gronden,...)	70
4.2.2.	Onteigeningen.....	70
4.2.3.	Gunningen	70
4.3.	Overzicht onvoorziene kosten: aanwending van "budget onvoorzien", provisies en reservefondsen, indicaties van dreigende kostenoverschrijdingen.....	70
4.4.	Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaalbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoel, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectivering	70
4.4.1.	Kapitaalbreng Vlaams Gewest	70
4.4.2.	Subsidies	70

5. HOOFDSTUK 5 - RISICO•SVAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN EN RISICOBEBEERSING	71
5.1. Resultaten van recente risicoanalyses: nieuwe risico's en gewijzigde risico's	71
5.2. Geplande en uitgevoerde audits (cfr. BAM-decreet).....	71
5.3. Overzicht belangrijkste bedreigingen, impact, geplande en genomen beheersmaatregelen vanuit invalshoeken, zowel voor projectrisico's als voor algemene werking en doelstellingen	71
5.3.1. Masterplan	71
5.3.2. Oosterweelverbinding en DBfM	74
5.3.3. Brabo I-projecten	77
5.3.4. Brabo II-projecten	78
5.3.5. Watergebonden projecten	78
5.3.6. Fietsprojecten.....	79
5.4. Risicobehersing volgens gekozen aanpak.....	80
5.4.1. Inrichting van een overkoepelend risicomanagement systeem.....	80
5.4.2. Risicomanagement BAM en projectorganisatie OWV.....	80
6. HOOFDSTUK 6 - PROJECTORGANISATIE VOOR HET MASTERPLAN ANTWERPEN.....	81
6.1. Wijzigingen in organen BAM en overlegorganen.....	81
6.1.1. Organen van BAM:	81
6.1.2. Overlegorganen:	81
6.2. Overzicht bijkomende bijzondere opdrachten BAM.....	81
6.3. Overzicht uitbestede taken en opdrachten	81
6.4. Evolutie in de samenwerking met andere partijen of overheden	82
6.4.1. Protocollen m.b.t. Oosterweelverbinding.....	82
6.4.2. Protocollen m.b.t. andere projecten	82

HOOFDSTUK 1 - BASISKENMERKEN MASTERPLAN

1.1. Algemeen

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen is opgesteld door het Vlaams Gewest met als doelstellingen:

- het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het herstellen van de leefbaarheid.

Van in het begin is gekozen voor een geïntegreerde, multimodale aanpak. Dit betekent onder meer dat in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen alle vervoersmogelijkheden aan bod komen.

- Voor personenverkeer:
 - wegverkeer;
 - openbaar vervoer
- Voor goederenverkeer:
 - binnenscheepvaart
 - wegtransport
 - spoortransport

Speciale aandacht gaat naar de zachte weggebruiker: voetgangers en fietsers.

In en rond Antwerpen ondervinden al deze verschillende vervoersmodi hinder ten gevolge van congestie en knelpunten. De projecten welke binnen het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen worden uitgewerkt, hebben tot doel de belangrijkste knelpunten op te lossen. Ook wordt ernaar gestreefd om een 'modal shift' te stimuleren, die het gebruik van alle vervoersmogelijkheden op optimale wijze nastreeft, voornamelijk om het wegvervoer zoveel mogelijk te ontlasten.

Om de congestie op de Ring op te lossen, zal in de eerste plaats de Ring ten noorden van Antwerpen worden gesloten: deze nieuwe "Oosterweelverbinding" is hoofdzakelijk bedoeld voor vrachtwagenverkeer.

Aangezien het spoorverkeer niet tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest behoort, worden geen projecten m.b.t. spoorinfrastructuur uitgewerkt, maar in alle overwegingen wordt het spoor steeds mee in beschouwing genomen.

De geïntegreerde aanpak maakt het mogelijk de verschillende projecten op mekaar af te stemmen. Zo wordt onder meer de functie van de Singel herbekeken, evenals de relatie tussen de Ring en de Singel, teneinde de afwikkeling van het bestemmingsverkeer naar de stad Antwerpen, de randgemeenten en de haven te verbeteren.

Tal van knelpunten belemmeren een goede doorstroming van het openbaar vervoer. Het oplossen van deze (vaak lokale) knelpunten, evenals het aanleggen van eigen tram- en busbanen zal deze doorstroming verbeteren, wat essentieel is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

De knelpunten voor de binnenscheepvaart op het Albertkanaal zullen verder worden weggewerkt: verruimen van de doorvaartbreedte in het algemeen en ter plaatse verhogen van de bruggen in het bijzonder. Deze aanpak zal gepaard gaan met verbeteringen ter optimalisatie van het wegverkeer langs en over het Albertkanaal. Ook de Van Cauwelaertsluis en de Royerssluis zullen ingrijpend worden gerenoveerd, om voldoende verschuttingscapaciteit te verzekeren in alle omstandigheden.

Het huidige Masterplan Mobiliteit Antwerpen (zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering in 2005) geeft een oplossing voor een aantal fundamentele hoofdproblemen binnen de Antwerpse regio, maar moet aangevuld worden met nieuwe prioritaire projecten (Masterplan 2020; beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010):

- Het aanpakken van de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid van de brede rand rond Antwerpen, en dit zowel op linker- als op rechteroever :
 - Door de toekomstige aanleg van de A102
 - Door een betere benutting van de Liefkenshoektunnel
 - De mobiliteitsoplossing voor het Waasland
- Het aanpakken van de resterende knelpunten op de toegangswegen van de Antwerpse ring. De aanpak van de E34/E313 (Ranst-Antwerpen) en in mindere mate de aanpak van de E19 noord en de A12 zuid behoren tot de prioriteiten.
- Het verder uitbouwen van een sterk openbaar vervoersnet op niveau van het stedelijk gebied en in interactie met de omliggende regio, het realiseren van een gebieddekkend fietsnetwerk en het aanbieden van alternatieven voor het vrachtvervoer (water en spoor).
- Het aanpakken van het sluikverkeer door het ontlasten van het onderliggend wegennet

Door de evolutie op het vlak van economische ontwikkeling, stedelijke ontwikkeling en mobiliteit dient een globale aanpak voor de Antwerpse regio rekening te houden met verkeersstromen en maatregelen over **een groter gebied** én met meer aandacht voor **leefbaarheid**.

Een globale aanpak voor de Antwerpse regio met duurzame oplossingen voor de toekomst vragen een balans tussen sociale en ruimtelijke kwaliteit in de stad zelf (wonen, recreatie, werken en stedelijke voorzieningen), economische stabiliteit binnen de regio (bereikbaarheid, vestigings-klimaat, arbeidsmarkt) en ecologische waarden in het algemeen (natuur, landschap en milieu).

Dit vergt een gebiedsgerichte en **participatieve aanpak**. Een ingreep op de verkeersinfrastructuur staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een geïntegreerde visie inzake mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling en leefbaarheid van een groter omliggend gebied.

1.2. Globaal overzicht Masterplanprojecten

Overzicht van de strategische ingrepen binnen het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (zoals goedgekeurd door Vlaamse regering in 2005)

Modus	Projecten
Openbaar vervoer	
Trams en bussen	Heraanleg Leien en Operaplein
	Ontsluiting van het Eilandje
	Tramlijn Linkeroever-Zwijndrecht
	Tramlijn Merksem-Keizershoek
	Ontsluiting Linkeroever-Noord
	Tramlijn Mortsel – Boechout
	Tramlijn Ekeren
	Tramlijn Deurne – Wijnegem
	Tramlijn Kontich
	Tramlijn Hemiksem
	Tramlijn Wommelgem
	Er wordt rekening gehouden met het aanleggen van aparte tram- en busbanen.
Spoorverkeer voor goederen en personen	Federale bevoegdheid, dus geen specifieke projecten binnen het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Opportuniteiten van het spoorverkeer worden wel meegenomen.
Watergebonden verkeer	
Binnenscheepvaart en internationaal havenverkeer	Modernisering en verbreding Albertkanaal van Antwerpen tot Wijnegem
	Renovatie van de Royerssluis
	Renovatie van de Van Cauwelaertsluis
Pleziervaart	Herinrichting Kattendijksluis
Voetgangers en fietsers	
Fietsers	Nieuwe fietsinfrastructuren
Voetgangers	Aanleg Groene Singel, verkeersluwe kaaïen en Leien
Weggebonden verkeer	
Auto's en vrachtwagens	3de Scheldekruising (na Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel) en het sluiten van de R1 in het noorden
	Aanleg van de stedelijke en doorgaande ringweg in de bedding van de R1
	Kleine ingrepen aan knelpunten

Overzicht van de bijkomende ingrepen binnen Masterplan 2020

Openbaar vervoer	
Trams en bussen	Tramlijn naar Wilrijk
	Tramlijn naar Beveren
	Tramlijn naar Ranst
	Lightrail tot Oostmalle
	Er wordt rekening gehouden met het aanleggen van aparte tram- en busbanen en het corridorconcept
Watergebonden verkeer	
Binnenscheepvaart	Verdere modernisering en verbreding Albertkanaal van Wijnegem tot Meerhout
Voetgangers en fietsers	
Fietsers	Bijkomende fietsinfrastructuren
Voetgangers	Verdere inspanningen voor ruimtelijke kwaliteit en groenverbindingen
Weggebonden verkeer	
Auto's en vrachtwagens	Dynamische verkeerssignalisatie
	Aanpassingen aan de E34/E313
	Heraanleg Spaghettiknoop
	A102
	Ingrepen in het Waasland
	Ingrepen in de zuidooststrand
	Verbeteringen R2
	Heraanleg R4 te Gent
	Ombouw N49 expressweg
Kleinere ingrepen voor snelle verbetering	
Begeleidende maatregelen Minder Hinder	

HOOFDSTUK 2 – SCOPEWIJZIGINGEN VAN HET MASTERPLAN MOBILITEIT ANTWERPEN

2.1. *Overzicht van de scopewijzigingen*

Overzicht van de bijkomende ingrepen binnen Masterplan 2020

Openbaar vervoer	
Trams en bussen	Tramlijn naar Wilrijk
	Tramlijn naar Beveren
	Tramlijn naar Ranst
	Lightrail tot Oostmalle
	Er wordt rekening gehouden met het aanleggen van aparte tram- en busbanen en het corridorconcept
Watergebonden verkeer	
Binnenscheepvaart	Verdere modernisering en verbreding Albertkanaal van Wijnegem tot Meerhout
Voetgangers en fietsers	
Fietsers	Bijkomende fietsinfrastructuren
Voetgangers	Verdere inspanningen voor ruimtelijke kwaliteit en groenverbindingen
Weggebonden verkeer	
	Dynamische verkeerssignalisatie
	Aanpassingen aan de E34/E313
	Heraanleg Spaghettiknoop
	A102
	Ingrepen in het Waasland
	Ingrepen in de zuidostrand
	Verbeteringen R2
	Heraanleg R4 te Gent
	Ombouw N49 expressweg
	Kleinere ingrepen voor snelle verbetering
Begeleidende maatregelen Minder Hinder	

2.2. *Evolutie in selectie en concretisering van projecten*

De Vlaamse regering besliste op 30 maart om de derde Scheldekruising prioritair uit te voeren volgens het Oosterweeltracé. De Vlaamse regering wil de dubbele ondertunnelde oplossing voor de derde Scheldekruising uitvoeren. De af te zinken Scheldetunnel en het Oosterweelcomplex worden met 4 geboorde tunnels verbonden met de R1 in Merksem.

Indien aan de gestelde voorwaarden niet kan voldaan worden is de Oosterweelverbinding met een brugverbinding tussen Oosterweelknoop en R1 zoals ontworpen door nv BAM de terugvalpositie.

2.3. *Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten*

Zie 2.1.

HOOFDSTUK 3 - DE MASTERPLANPROJECTEN

3.1. *Overzicht van de belangrijkste genomen en geplande beslissingen door BAM (Raad van bestuur)*

De Raad van bestuur van BAM vergaderde op 15 januari en 19 maart 2010 (de vergadering van februari werd afgelast).

In afwachting van de besluitvorming van het Ministerieel comité DAM hanteerde BAM het voorzichtigheidsprincipe. De onzekerheid over de Oosterweelverbinding en het ontbreken van een voldoende geconcretiseerd vooruitzicht op inkomsten uit tolexploitatie heeft BAM ertoe aangezet om de nodige bewarende maatregelen te nemen en geen onnodige uitgaven te doen :

- De contractonderhandelingen met Noriant werden opgeschort.
- De outsourcing van ingenieurs, financiers, juristen en communicatie werd teruggedroefd.
- Er worden geen nieuwe activiteiten opgestart.
- Er worden geen verdere onteigeningen uitgevoerd.
- BAM stelt zich op het vlak van communicatie zeer terughoudend op.
- De Raad van bestuur keurt enkel per kwartaal een budget goed.

De belangrijkste beslissingen van de Raad van Bestuur sinds de vorige rapportering, zijn de volgende:

- Interne organisatie
 - Goedkeuring budget eerste kwartaal 2010
 - Goedkeuring budget tweede kwartaal 2010
 - Goedkeuring deelcontract 33 TV SAM

3.2. *Beslissingen Vlaamse Regering*

De Vlaamse Regering besliste op 30 maart het Masterplan 2020 ('Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen') goed te keuren (zie hoofdstuk 2).

3.3. Overzicht planning

3.3.1. Masterplan

We verwijzen hier naar de planning zoals vermeld in de bijlage aan de Kaderovereenkomst goedgekeurd dd. 2 maart 2007.

3.3.2. Oosterweelverbinding

Het project Oosterweelverbinding staat momenteel on hold en zal in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering met een nieuwe aanpak (ondertunneling – zie 2.2) heropgestart worden.

3.3.3. Brabo I-projecten

Actie	13° VR	14° VR
Contractsluiting	5 augustus 2009	5 augustus 2009
Start der werken	12 oktober 2009	12 oktober 2009
Einde der werken Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats)	Februari 2012	Februari 2012
Einde der werken Mortsel - Boechout	September 2012	September 2012

De werken lopen in uitvoering volledig volgens planning, en dit ondanks de uitzonderlijke winteromstandigheden.

3.3.4. Brabo II-projecten

Contractsluiting voor het globale project Brabo 2 wordt voorzien tegen einde 2012/begin 2013.

Ondertussen werden de studies omtrent de resterende principiële knelpunten (zie punt 3.4.3.2) verder gezet,.

3.3.5. Watergebonden projecten

Actie	13de VR	14 ^{de} VR
Noorderlaanbrug		
Werken gestart	18 februari '08	18 februari '08
Einde der werken	Mei 2010	Juni 2010
Van Cauwelaertsluis		
Werken (hoofd fase) gestart	07 april 2008	07 april 2008
Einde der werken	Voorjaar 2011	Voorjaar 2011

Kattendijksluis		
Offertevraag	15 april '08	15 april '08
Gunning	november '08	november '08
Start der werken	februari '09	februari '09
Openstelling sluis	Februari 2011	Februari 2011

3.4. Beschrijving stand van zaken projecten

3.4.1. Oosterweelverbinding

3.4.1.1. Bouwvergunning

Geen wijziging tov vorige voortgangsrapportage.

3.4.1.2. Design Sign-off Noriant

Opschorting van de finale contractbesprekingen

Bij brief van 27 november 2009 heeft BAM aan Noriant meegedeeld dat bovenvermelde bijzondere omstandigheden tot gevolg hebben dat partijen zich niet meer in de mogelijkheid bevinden om nuttig te onderhandelen over een verlenging van de gestanddoeningstermijn voor de Realisatieprijs en Instandhoudingskost evenmin als omtrent de planning zoals opgenomen in de DSO.

BAM heeft Noriant dan ook voorgesteld om in gezamenlijk overleg de finale contractsbesprekingen op te schorten totdat duidelijkheid bestaat omtrent de stedenbouwkundige vergunning en de uitkomst van de besprekingen binnen het Ministerieel Comité DAM en zijn werkgroepen.

Bij brief van 09 december 2009 heeft Noriant zich akkoord verklaard om tot een opschorting over te gaan van de uitvoering van de wederzijdse verbintenissen zoals bepaald in de DSO, doch met een beperking in de tijd tot 1 april 2010.

Ingevolge de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010, werd aan Noriant voorgesteld om de schorsing van de wederzijdse verbintenissen uit de DSO te verlengen tot 1 mei 2010.

In de loop van de maand april 2010 zullen BAM en Noriant in overleg treden en de situatie rond het Oosterweeldossier herevalueren in functie van het opnieuw aanvatten van de onderhandelingen dan wel het bestendigen van de schorsing.

3.4.2. Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding

3.4.2.1. Middenvijver

Het project Middenvijver werd uitgevoerd in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-Mer. Zoals in de vorige rapportage gemeld werd dit project opgeleverd binnen timing en budget.

Het gebied werd na voorlopige oplevering van de werken in beheer overgedragen aan het Agentschap Natuur en Bos. De definitieve oplevering van de werken is voorzien juni 2010; aansluitend zal het gebied in eigendom overgedragen worden aan het Agentschap Natuur en Bos.

3.4.2.2. Burchtse Weel

Deze werken gebeuren in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-MER. Burchtse Weel wordt omgevormd tot een slikken- en schorregebied dat onder invloed komt te staan van de getijdenwerking van de Schelde. Een grote in- en uitwateringsconstructie brengt Burchtse Weel opnieuw in contact met de Schelde. Rond de waterplas komt een dijk op Sigmahoogte (9,25 meter). Om het achterliggende gebied beter te beschermen tegen overstromingen, wordt er ook een pompstation gebouwd en een bufferbekken voorzien. Burchtse Weel zal ook ruimte bieden voor nieuwe wandel- en fietspaden.

De aanleg van het schorregebied is afgerond. De werken aan de dijken rondom Burchtse Weel worden de volgende maanden verder afgewerkt. De werken voor de verbinding van de Schelde met Burchtse Weel onder de Beatrijslaan door zijn bijna afgerond. En de bouwkundige werken aan het pompstation (om het water eventueel versneld weg te pompen) zijn quasi afgerond. In een volgende fase zal de elektromechanische uitrusting aangebracht worden.

Het slib van de aanleg van het schorregebied wordt momenteel afgevoerd. Aansluitend zal het slib van het bufferbekken stroomopwaarts van het pompstation gelaguneerd en afgevoerd worden. Het einde van de werken is voorzien rond de bouwvakantie van 2010.

3.4.2.3. De Schijn

De werken aan de Schijn gebeuren ter voorbereiding van de werken aan de Oosterweelverbinding en de Stedelijke Ringweg. Gezien de Schijn hier in een ondergrondse koker stroomt, bestaat de kans dat deze beschadigd wordt door de pijlers van de Lange Wapper.

De waterloop 1^{ste} categorie wordt doorgeknipt tussen het Lobroekdok en de IJskelder. De lege Schijnkoker vormt een gigantisch bufferbekken voor 42 miljoen liter water. Daarnaast komen er twee extra vijzelgemalen, een type van pompstation, die de waterhuishouding in Merksem en Ekeren sterk zullen verbeteren.

Deze werken werden in augustus 2009 voorlopig opgeleverd. Het pompstation ter hoogte van het Lobroekdok werd in beheer overgedragen aan VMM, het pompstation ter hoogte van RWZI IJskelder in beheer aan Aquafin. Aansluitend werd het aankoopcomité betrokken om de eigendomsoverdracht naar VMM cq. Aquafin te formaliseren. Deze procedure voor eigendomsoverdracht is lopende. De definitieve oplevering is voorzien augustus 2011.

3.4.2.4. **Stedelijke Ringweg Noord deel b1**

Het project SRWn-B1 is een milderende maatregel uit het Project-MER Oosterweelverbinding. De aansluiting van de E313 met de R1, richting noorden, dient gerealiseerd te zijn bij de ingebruikname van de Oosterweelverbinding. Daar dit project een onderdeel is van de Oosterweelverbinding, is in afwachting van een definitieve beslissing rond de Oosterweelverbinding dit project on hold geplaatst.

3.4.3. **Openbaar vervoerprojecten Brabo**

3.4.3.1. **Brabo I**

De vorige Voortgangsrapportage meldde dat er op woensdag 5 augustus 2009 daadwerkelijk tot Contract Close was overgegaan, onmiddellijk gevolgd door de Financial Close, en dat de werken op het terrein effectief op 12 oktober 2009 waren aangevat.

Ondanks de uitzonderlijke winteromstandigheden zitten de werken volledig op schema. Fase 1 voor tramlijn Deurne – Wijnegem moet beëindigd zijn in augustus 2010. Momenteel zijn de noordzijde van de August Van De Wielelei (inclusief centrale trambusbaan) tussen de Schotensesteenweg en het kruispunt met de Ruggeveldlaan evenals de westzijde van de Ruggeveldlaan (inclusief centrale trambaan) tot aan de Ertbruggelaan bijna voltooid. Volgens de huidige vooruitzichten wordt op 19 april 2010 overgeschakeld van de aldus beëindigde fase 1a naar fase 1b, wat de realisatie van de wegenis aan de andere zijde inhoudt (zuidzijde August Van De Wielelei en oostzijde Ruggeveldlaan).

Voor de tramstelplaats werd het archeologisch vooronderzoek gedaan, wat aanleiding gaf tot een archeologisch vervolgonderzoek. Ondertussen lopen ook de bodemsaneringswerken.

Fase 1 voor tramlijn Mortsel - Boechout moet beëindigd zijn in september 2010.

Momenteel is de zuidzijde van de as Liersesteenweg – Provinciesteenweg tussen de Nieuwelei en het kruispunt met de Borsbeeksesteenweg voltooid. Op 15 maart 2010 werd overgeschakeld van de aldus beëindigde fase 1a naar fase 1b, wat de realisatie van de wegenis aan de andere zijde inhoudt (noordzijde van de as Liersesteenweg – Provinciesteenweg).

3.4.3.2. Brabo II

Tijdens de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat er nog drie principiële knelpunten verder werden onderzocht:

A) Hardenvoortviaduct

Ter herinnering:

- * 15 mei 2009: beslissing Vlaamse Regering om het project Brabo 2 verder uit te werken rekening houdend met de afbraak van het Hardenvoortviaduct (met een verplaatsing van het tracé naar de Kempenstraat en de dokranden).
- * 2 oktober 2009: beslissing College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen om een collegiale brief te richten aan Vlaams Minister Hilde Crevits met de concrete vraag om het behoud van het Hardenvoortviaduct te willen overwegen.
- * 7 december 2009: beslissing stuurgroep Brabo 2 om de destijds en nu aangereikte elementen met betrekking tot de alternatieven nog eens grondig te evalueren en desnoods bij te schaven teneinde een gemotiveerd advies aan de minister te kunnen overmaken.

Ondertussen werden verschillende werkgroepvergaderingen omtrent deze materie gehouden. Op 8 februari 2010 nam de stuurgroep Brabo 2 kennis van de tussentijdse stand van zaken. Buiten de scenario's 'behoud van het viaduct' (autoverkeer en tram) en 'afbraak viaduct' (autoverkeer en tram gelijkvloers langsheen de dokrand), wordt nu ook een derde scenario op zijn voor- en nadelen geëvalueerd, met name het behoud van het viaduct voor het autoverkeer samen met een gelijkgrondse trambedding via de Kempenstraat, daarna onder het viaduct doorlopend en excentrisch op het viaduct aansluitend naar het kruispunt IJzerlaan toe.

De volgende zitting van de stuurgroep Brabo 2 is gepland voor 28 april 2010. Er wordt vanuit gegaan dat dan alle nodige elementen ter tafel zullen liggen teneinde de minister een degelijk gestoffeerd en gemotiveerd antwoord te kunnen geven.

B) Noorderlaan (ten noorden van Groenendaallaan):

Bij de vorige Voortgangsrapportage heerste er nog onduidelijkheid omtrent de impact van het tracé en de aansluiting van de nieuwe Scheldeoeeververbinding, samen met het concept Stedelijke Ringweg – Doorgaande Ringweg, op de verkeersstromen op de Noorderlaan. Dit element is immers bepalend voor het aantal rijstroken op de Noorderlaan en voor de dimensionering van de kruispunten.

Nadat eerst opgelijst was welke doorrekeningen met het model reeds voorhanden zijn, en nadat ook de uitgangspunten voor de modellering vastgelegd waren, besliste de stuurgroep Brabo 2 op 8 februari 2010 om aan het Vlaams Verkeerscentrum de opdracht te geven om vier scenario's door te rekenen. De simulaties zijn momenteel in uitvoering. Het ligt in de bedoeling om de nodige resultaten op 28 april 2010 aan de stuurgroep Brabo 2 te kunnen kenbaar maken.

Ondertussen dient één en ander natuurlijk ook wel bekeken in het licht van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010 met betrekking tot het Masterplan 2020.

C) Operaplein

Zoals gemeld in de vorige Voortgangsrapportage kan de Ontwerper, Manuel De Solà-Morales, zijn concept slechts verder uitwerken van zodra de randvoorwaarden met betrekking tot de verkeerscirculatie in de omgeving, samen met de busexploitatie op de F. Rooseveltplaats, nader door de Stad Antwerpen in overleg met de overige betrokken stakeholders vastgelegd zijn.

Op basis van de in werkgroep vastgelegde verkeerskundige randvoorwaarden, werd de modellering opgestart en ook reeds tussentijds besproken. De aldus bijgewerkte resultaten zullen op 23 april 2010 aan de werkgroep worden voorgesteld. Van zodra in deze een consensus bereikt is, komt het in eerste instantie de stuurgroep Operaplein (onder het voorzitterschap van de burgemeester van de Stad Antwerpen) toe om de nodige knopen door te hakken.

Londenbrug

Ter herinnering: de beslissing van 15 mei 2009 van de Vlaamse Regering hield voor het "Eilandje" ook de goedkeuring in van het alternatief waarbij de wegenis (de aanleg en het onderhoud van het niet-tram gedeelte) van de trajecten Londenstraat – Amsterdamstraat en Cadixwijk uit het project Brabo 2 wordt gelicht, en vervangen wordt door het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de te vernieuwen Londenbrug (tussen Amsterdamstraat en Londenstraat).

Op 22 februari 2010 werd de studie van de Londenbrug aangevat.

3.4.4. Waterinfrastructuur

3.4.4.1. Bruggen Albertkanaal

Fase 1 van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen voorziet in de vernieuwing (breedte 63 meter - vrije hoogte 9.10 meter) van de volgende bruggen:

- Noorderlaanbrug
- IJzerlaanbrug
- Spoorbruggen
- Deurne-Bal brug

In fase 2 volgen dan:

- Theunisbrug
- Kruiningenbrug
- Hoogmolenbrug

In het Masterplan 2020 wordt bijkomend de nadruk gelegd op de verhoging (vervanging) van nog 16 bruggen in het vak Antwerpen - Meerhout. Pas na de verhoging van ook deze bruggen is vierlaagscontainertransport mogelijk tussen de Antwerpse haven en de containerterminal van Meerhout.

3.4.4.2. Noorderlaanbrug

Het project Noorderlaanbrug omvat de bouw van 2 nieuwe bruggen: een brug voor wegverkeer aan de westzijde en een brug voor openbaar vervoer aan de oostzijde.

Begin 2008 gingen de werken aan de Noorderlaanbrug van start. Het einde van de werken is verwacht in de loop van juni 2010.

De oude Noorderlaanbrug bestond uit twee gescheiden brughelften, wat toeliet de werken in twee hoofdfasen uit te voeren:

- Hoofdfase 1 - Nadat alle verkeer op de oostelijke brughelft werd gebracht, werd de westelijke brughelft afgebroken en werd op die plaats de nieuwe wegbrug (2x2 rijstroken) gebouwd. De nieuwe wegbrug werd opengesteld voor verkeer op 16 mei (stadinwaarts) en 8 juli 2009 (staduitwaarts).
- Hoofdfase 2 - Zodra de nieuwe wegbrug in gebruik genomen was, werd de bestaande oostelijke brug afgebroken en werd gestart met de bouw van een nieuwe OV-brug (openbaar vervoerbrug) op die vrijgekomen zone. Eind november/begin december 2009 werd de metalen draagstructuur van de nieuwe OV-brug in drie delen over het water aangevoerd en gemonteerd. Vervolgens werd de drie delen ter plaatse tot één constructie samengelast en werd het betondek aangebracht. Tegelijkertijd werden de aanloophellingen verder opgebouwd. De komende maanden worden de trambusbaan met bijhorende haltes en het voet- en fietspad aangelegd, evenals de verlichting, de borstweringen, de signalisatie,... De OV-brug zal in de loop van juni 2010 afgewerkt zijn.

Doordat de grondmechanische kwaliteit van de ondergrond nadeliger was dan vooraf ingeschat en de fundering van de bestaande brug anders was dan op basis van de beschikbare informatie verwacht kon worden, werden bijkomende funderingswerken

uitgevoerd. Het betreft hier onvoorziene omstandigheden, waarvoor aan de aannemer een termijnverlenging werd toegekend.

Tijdens de werken wordt de bestaande kaaimuur vervangen door een nieuwe kaaimuur erachter. Enkel een klein deel van de kaaimuur op rechteroever is nog niet vernieuwd. Dat deel kan best aangepakt worden als het al dan niet bouwen van een pijler van de Oosterweelverbinding in die zone vaststaat. De bouw van dergelijke pijler naast het Albertkanaal heeft immers een belangrijke invloed op de dimensionering van de kaaimuur.

3.4.4.3. **Ijzerlaanbrug**

De bestaande Ijzerlaanbrug wordt vervangen door een brug voor de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers). Die nieuwe brug wordt ingeplant naast de bestaande brug. De huidige brug wordt afgebroken alvorens de zachte weggebruiker over de nieuwe brug het kanaal kan oversteken.

De richtlijnen van de Open Oproep werden als uitgangspunt gehanteerd voor de opmaak van het voorontwerp voor de Ijzerlaanbrug.

De projectnota werd evenwel niet door de Provinciale auditcommissie goedgekeurd.

De Stad Antwerpen heeft na intern overleg inmiddels een aanpassing van de noordelijke aanloophelling voorgesteld en bijkomend onderzoek over de materiaalkeuze van het rijdek gevraagd. Deze aspecten (noordelijke aanloophelling, materiaalkeuze) moeten verder uitgeklaard en door de Stad goedgekeurd zijn, alvorens het project verder uit te werken, de PAC te hernemen en vervolgens de bouwvergunningsaanvraag in te dienen.

Doordat ten gevolge van de Open Oproep een aantal toevoegingen werden gedaan aan het project, worden hierover budgettaire besprekingen gevoerd met de betrokken partners AWW, Stad Antwerpen en NV De Scheepvaart.

Het project staat voorlopig 'on hold' tot er voldoende klaarheid bestaat over de Oosterweelverbinding.

Bij heropstart van het project, zullen zowel het ontwerp van de Ijzerlaanbrug als de timing en fasering van de uitvoering ervan opnieuw moeten afgetoetst worden aan de nieuwe externe randvoorwaarden van de Oosterweelverbinding.

3.4.4.4. **Spoorbruggen**

De overeenkomst tussen BAM, Infrabel en NV De Scheepvaart voor de vernieuwing van de spoorbruggen voor de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal is ondertekend nadat ook de Raad van Bestuur van Infrabel op 19 februari 2009 ze heeft goedgekeurd. Dit is meteen de start voor de verdere uitwerking van het voorontwerp tot een ontwerp en een aanbestedingsdossier.

Tegelijk met de vernieuwing van de spoorbruggen over het Albertkanaal, zullen ook de spoorbruggen over de Merksemsestraat en over de Ijzerlaan vernieuwd worden. De vernieuwing van de spoorbruggen over de Ijzerlaan wordt gefinancierd door Infrabel. De vernieuwing van de spoorbruggen over de Meksemsestraat is noodzakelijk door de wijziging van het lengteprofiel ten gevolge van de verhoging van de bruggen over het kanaal en wordt bijgevolg gefinancierd door BAM.

De interferenties van het project spoorbruggen met de projecten IJzerlaanbrug en Oosterweelverbinding werden uitgebreid besproken. De gemaakte afspraken moeten in het bestek van de spoorbruggen opgenomen worden.

Een eerste besteksversie is eind december 2009 door Infrabel ter nazicht en goedkeuring bezorgd aan BAM. Het finale bestek wordt verwacht in de loop van april 2010.

De bouwvergunningsaanvraag zal, na vervollediging van het dossier op vraag van RO, in de loop van april 2010 ingediend worden.

De start van de werken is voorzien in het najaar 2010.

3.4.4.5. **Kattendijksluis**

De heropening van de Kattendijksluis voor pleziervaart houdt voornamelijk de bouw in van een beweegbare brug en het vervangen van de sluisdeuren en hun bewegingsmechanismen, rekening houdend met het realiseren van het nieuwe sigmapeil. Er werd gekozen voor een rolbrug over het benedenhoofd net naast de bestaande sluiswachtershuisjes. De structuur van de brug bestaat uit twee evenwijdige vakwerkliggers met laaggelegen draagvloer. Tussen de liggers liggen 2x1 rijstroken en erbuiten in uitkraging aan de ene zijde een voetpad en aan de andere een fietspad.

Een overeenkomst tussen Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) enerzijds en BAM anderzijds, bepaalt dat W&Z bouwheer en aanbestedende overheid is en dat BAM W&Z schadeloos stelt ten belope van maximaal 15 miljoen euro.

W&Z heeft de opdracht gegund aan de THV NV Roegiers – NV Victor Buyck Steel Construction – NV Egemin voor een bedrag van 17.638.668,48 euro.

De officiële startdatum is 1/2/2009. De duur van de werken bedraagt 24 kalendermaanden.

Ten gevolge van een onvoldoende beschikbare informatie van de bestaande ondergrondse situatie en als gevolg daarvan wijzigingen in het funderingsconcept, ten gevolge van het vriesweer en ten gevolge van wijzigingen in het centreringconcept van de rolbrug, zal de uitvoeringstermijn van het project mogelijks verlengd worden met 3 tot 4 maanden.

Op de werf zijn de funderings- en betonneringswerken lopende. In de werkhuizen worden de diverse onderdelen samengesteld, zoals de staalstructuur van de rolbrug, de nieuwe stalen en houten sluisdeuren en de electromechanische installaties.

3.4.4.6. **Van Cauwelaertsluis**

Met de renovatie wordt de sluis, die in 1928 in gebruik werd genomen, voorzien van nieuwe sluisdeuren en een nieuwe mechaniek om de deuren te bedienen. De sluiswanden worden ook aangepakt, net zoals het omloopsysteem om het waterpeil in de sluiskom te regelen. En daarnaast komen er twee nieuwe technische gebouwtjes en nieuwe signalisatie voor de scheepvaart en het wegverkeer.

De gerenoveerde sluis zal het groeiend aantal vrachtschepen snel en efficiënt kunnen verwerken. Hierbij zullen extreme weersomstandigheden, zoals hevige regen en wind, niet langer het functioneren van de sluis bemoeilijken.

De opdracht voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis werd toegewezen aan de tijdelijke vereniging THV Roegiers NV – Victor Buyck Steel Construction NV – Egemin voor het bedrag van 57.972.809,2 EUR (excl. BTW). De werfleiding ligt in handen van AMT

De (voorbereidende) werken zijn gestart in april 2008, de hoofdwerken zijn nu in volle uitvoering en verlopen volgens planning.

De renovatie zal 3 kalenderjaren in beslag nemen.

3.4.5. Fietsprojecten

De Vlaamse regering heeft in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen in totaal 12,4 miljoen euro gebudgetteerd voor fietsprojecten (excl. BTW, prijspeil 2005).

In het oorspronkelijke Masterplan was reeds de aanleg van fietspaden opgenomen in doortochtprojecten waar de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd diende te worden. Er bestaan echter ook heel wat secties waar het openbaar vervoer reeds goed scoort of waar er weinig openbaar vervoer is, maar waar de fietsinfrastructuur nog veel te wensen overlaat.

In overleg met de betrokken partners worden volgende grotere eenheden van fietsroutes geselecteerd om van een veilige en vlotte fietsinfrastructuur te voorzien die de grenzen van de lokale besturen overschrijden. Deze routes werden geselecteerd in het kader van het functioneel fietsroutenetwerk of omdat zij zinvol zijn als minder hinder maatregel voor de andere Masterplanwerken. Voor vier routes werd het studiewerk aangevat: Havenroute, Hoboken-Hemiksem, Districtenroute en Beatrijslaan-Burcht.

Voor meer details verwijzen we naar de 13^e voortgangsrapportage.

HOOFDSTUK 4 - FINANCIËN: KOSTPRIJS EN FINANCIERING VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN

4.1. *Actuele uitgaven en kostprijsraming investeringskosten verschillende infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen*

Zie investeringstabel van het huidige Masterplan (13^{de} Voortgangsrapportage).
Aanvullingen Masterplan 2020 : zie investeringstabel Masterplan 2020.

4.2. *Actuele uitgaven en budgettering voor voorbereidingskosten, overheadkosten, exploitatiekosten en kosten flankerend beleid*

4.2.1. Budget 2010

De Raad van Bestuur heeft op heden het budget voor het tweede kwartaal van 2010 vastgelegd. Een volledig jaarbudget zal pas ter goedkeuring worden voorgelegd op het moment dat er duidelijkheid is over de Oosterweelverbinding.

Gezien de onzekerheid over het project Oosterweelverbinding en over de uiteindelijke financieel-juridische structuur waarin dit project zal worden gerealiseerd, is het op heden onmogelijk om een enigszins precieze en gefundeerde inschatting te maken van de totale verwachte bestedingen van BAM in 2010. Om die reden werd beslist om aan de Raad van Bestuur een kwartaalbudget in plaats van een jaarbudget voor te leggen zolang er niet meer duidelijkheid bestaat over het vervolg van het project Oosterweelverbinding.

Er werd daarbij gekozen voor een benadering waarbij een budget wordt voorzien voor de basisactiviteiten van BAM en voor de verderzetting van de lopende projecten in uitvoering, zoals de Noorderlaanbrug, de Van Cauwelaertsluis en Brabo I. Inzake andere projecten (waaronder dan met name de DBfM-procedure voor de Oosterweelverbinding) alsook de financiering werden geen materiële budgetten voorzien.

Op 15 januari 2010 keurde de Raad van Bestuur het budget voor het eerste kwartaal van 2010 goed. Op 19 maart 2010 keurde de Raad van Bestuur het budget voor het tweede kwartaal van 2010 goed. We hernemen hieronder op hoofdlijnen de samenstelling van deze budgetten. Alle bedragen in duizenden, tenzij anders vermeld.

4.2.1.1. Investeringsbudget

Budget voor de te activeren studiekosten:

	Studies Masterplan	
Investeringsen	Budget Q1/2010	Budget Q2/2010
Wegenwerken		
Openbaar Vervoer		
Waterinfrastructuur		
Algemeen		
Totaal	644	620

Investeringsbudget projecten:

	Investeringsbudget 2010	
bedragen in 'miljoen EUR	Budget Q1/2010	Budget Q2/2010
1. Oosterweelverbinding		
- Middenvijver	0,00	0,00
- Burchtse weel	0,75	0,75
- Onteigeningen totaal OWV (*)	PM	PM
- Afbraak gebouwen	0,04	0,04
- Nutsleidingen OWV	PM	PM
- Sint Annabos	PM	PM
- Herinrichting Belgasite	0,00	0,00
- Schijn	0,02	0,02
- Site Vaartkaai (huur)	0,02	0,02
- Concessie grond stad Antwerpen	0,02	0,02
- Verzekeringen	PM	PM
- Begeleidende projecten	PM	PM
Totaal Oosterweelverbinding	0,85	0,85
2. Openbaar vervoer		
- Noorderlaanbrug tramgedeelte	2,08	2,08
Totaal Openbaar vervoer	2,08	2,08
3. Bruggen Albertkanaal		
- Noorderlaanbrug	2,60	2,60
- Spoorbruggen	0,00	0,00
- Ijzerlaanbrug	0,00	0,00
- Ijzerlaanbrug - Grondverwerving	PM	PM

- Huur Noorderlaanbrug (concessie GHA Asiadok)	0,01	0,00
- Leidingkoker Albertkanaal	0,00	0,00
- Onteigeningen Spoorbruggen	0,12	0,12
- Andere onteigeningen waterwegen	0,03	0,03
Totaal Bruggen Albertkanaal	2,76	2,75
4. Sluizen		
- Van Cauwelaertsluis (fase 1)	5,86	5,86
- Kattendijksluis (fase 1)	1,82	1,82
Totaal Sluizen	7,68	7,68
5. Overige		
- Nutsleidingen	0,00	0,00
- Fietsprojecten	0,22	0,22
Totaal Overige	0,22	0,22
6. SRW - Deel B Noord	0,00	0,00
TOTAAL Masterplan Projecten		
BAM	13,59	13,58

In dit budget werd ruimte voorzien voor de verderzetting van lopende (deel)projecten (Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis, Kattendijksluis, onteigeningen) in de eerste helft van 2010. Er werd een inschatting gemaakt van de voortgang en de daaruitvolgende facturatie die gedurende de eerste twee kwartalen van 2010 zou worden geboekt. Er kan evenwel niet met zekerheid worden uitgesloten dat in één of andere werf meer voortgang wordt geboekt en dus een hoger bedrag wordt gefactureerd.

Er wordt in dit budget dienaangaande niet geanticipeerd op de impact die de financieel-juridische herstructurering van het project Oosterweelverbinding (in ruime zin) mogelijkwerijze heeft op een aantal van deze projecten.

Inzake de Oosterweelverbinding, waaronder met name de lopende DBfM-procedure en de procedure voor de financiering, werden geen bedragen opgenomen. Een aantal rubrieken werden pro memorie (PM) vermeld in bovenstaande tabel. Wanneer meer zekerheid bestaat over het vervolg van het project in functie van de bouwvergunning en van de financieel-juridische constructie, zal een concreet budget ter goedkeuring aan de Raad van Bestuur worden voorgelegd.

Inzake het project Noorderlaanbrug merken we op dat de aanneming werken omvat die in de budgetopstelling van BAM worden toegerekend aan enerzijds het project Albertkanaal, en anderzijds het project Tramlijn Ekeren. De investeringskosten die toerekenbaar zijn aan Openbaar Vervoersprojecten uit eerste fase werden conform de beslissing van de Vlaamse Regering aangerekend en gefactureerd aan het Vlaams Gewest en De Lijn. De daaromtrent in bovenstaande tabel vermelde bedragen zullen dus slechts tijdelijk als werken in uitvoering worden geboekt, en vervolgens worden uitgeboekt.

Het budget voor fietsprojecten werd verhoogd met niet-afrekbare BTW, omwille van de afwezigheid van aan dit project relateerbare BTW-inkomsten. In die zin zullen deze investeringen allicht ook rechtstreeks ten laste van het resultaat van het boekjaar moeten worden genomen, gezien de afwezigheid van een winstoogmerk een boekhoudkundige activering in de weg staat.

Investeringsbudget informatica

In het budget van het eerste kwartaal van 2010 werd een bedrag voorzien van 18.000 euro. Voor het tweede kwartaal werd geen budget voorzien.

4.2.1.2. Algemene kosten (exploitatiebudget)

Het exploitatiebudget voor de eerste twee kwartalen van 2010 ziet er als volgt uit:

	Budget Q1/2010	Budget Q2/2010
Diensten en diverse goederen	486	486
Communicatie	241	238
Permanente omkadering TVSAM	179	179
Brabo I (inclusief niet-afrekbare BTW)	201	410
Financieel advies	130	130
Juridisch advies	160	160
Personeelskosten	766	766

In de evolutie van het budget voor het tweede kwartaal 2010 “Diensten en diverse goederen” ten aanzien van het budget 2009 werd in het algemeen rekening gehouden met de volgende assumpties:

- geen indexatie van de algemene kosten ten opzichte van 2009;
- een gelijke personeelsbezetting als in december 2009.

Betreffende het budget communicatie is er geen voorziening opgenomen voor grootschalige communicatie over de Oosterweelverbinding. Indien dit nodig zou blijken, zal hiervoor bijkomend budget gevraagd worden.

De raming voor personeelskosten voor 2010 houdt ten aanzien van 2009 rekening met de volgende assumpties:

- Negatieve indexatie op de bruto-lonen vanaf 1 januari 2010;
- Eenzelfde personeelseffectief als in 2009.

Overzicht nieuw aangegane verbintenissen (overheidsopdrachten, gronden, ...)

4.2.2. Onteigeningen

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

4.2.3. Gunningen

Er werden in deze periode geen nieuwe opdrachten gegund.

4.3. *Overzicht onvoorziene kosten: aanwending van “budget onvoorzien”, provisies en reservefondsen, indicaties van dreigende kostenoverschrijdingen*

Niet van toepassing

4.4. *Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaalbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoelagen, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectivering*

4.4.1. Kapitaalbreng Vlaams Gewest

In 2009 werd een gedeelte van de inbreng van het Vlaams Gewest volstort. Het gaat om een bedrag van 41,1 miljoen euro. Aldus bedraagt het volstorte kapitaal momenteel 781,1 miljoen euro. In 2010 is een volgende volstorting van 41,1 miljoen euro gepland, waarna de volledige inbreng van 822,2 miljoen euro volstort zal zijn.

4.4.2. Subsidies

Omwille van vertragingen bij een aantal projecten werden eerder toegekende Europese subsidies herroepen. Voor deze subsidies kwamen immers enkel werken in aanmerking die uitgevoerd werden in 2006 en 2007. Voor de Van Cauwelaertsluis en de Theunisbrug werd het volledig toegekende bedrag herroepen. Het gaat om bedragen van respectievelijk 2.760.000 euro en 1.310.000 euro. Voor de Noorderlaanbrug werd 369.674 euro herroepen van het eerder toegekende bedrag van 1.430.000 euro. Het saldo van de toegekende subsidies bedraagt aldus 1.060.326 euro.

Voor de resterende werken aan de Noorderlaanbrug (gedeelte trambrug) werd in 2009 een nieuwe subsidie-aanvraag ingediend. Deze aanvraag werd goedgekeurd en resulteert in een toegekend bedrag van 1.342.000 euro, bovenop het reeds toegekende bedrag van 1.060.326 euro.

HOOFDSTUK 5 - RISICO'S VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN EN RISICOBEBEERSING

5.1. *Resultaten van recente risicoanalyses: nieuwe risico's en gewijzigde risico's*

De basis voor het risicomanagement binnen BAM in het algemeen en met betrekking tot de Oosterweelverbinding in het bijzonder blijft het “rapport over het uitvoeren van een risicoanalyse en het formuleren van beheersmaatregelen voor de Oosterweelverbinding” dd. 20 november 2008 opgesteld door Deloitte en de daarbij aansluitende risico-inventarislijst, afgesloten op 28 oktober 2008.

Gezien het status quo van de voorbije maanden met betrekking tot het Oosterweelproject werden sinds de vorige voortgangsrapportage geen nieuwe risico's of wijzigingen aan bestaande risico's geregistreerd. In de komende maanden zal de risico-inventarislijst volledig geactualiseerd worden in het licht van de recente politieke besluitvorming met betrekking tot het OWV project.

5.2. *Geplande en uitgevoerde audits (cfr. BAM-decreet)*

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3. *Overzicht belangrijkste bedreigingen, impact, geplande en genomen beheersmaatregelen vanuit invalshoeken, zowel voor projectrisico's als voor algemene werking en doelstellingen*

5.3.1. Masterplan

5.3.1.1. Financiering

Wat betreft de Oosterweelverbinding en de hieraan verwante projecten dient afgewacht te worden wat de impact op de kostprijs is van het besluit van de Vlaamse regering. Tevens moet nagegaan worden wat de impact is op de verkeersstromen en de hieruit verwachte tolinkomsten ingevolge de realisatie van het Masterplan 2020.

5.3.1.2. Maatschappelijk Draagvlak

Grote infrastructuurwerken hebben steeds een belangrijke invloed op de omgeving. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is dan ook een essentiële opdracht voor BAM. Hier worden dan ook grote inspanningen voor geleverd door informatieverstrekking, overleg met betrokkenen en gerichte communicatie-acties,.

Doelgroepenoverleg

De opzet is een interactief overleg met verschillende doelgroepen om tot een consistent geheel te komen met een groot draagvlak voor de impact van de infrastructuurwerken. De doelgroepen worden uitvoerig en gedetailleerd geïnformeerd over de voorbereidingen, de fasering en de voortgang van de werken met nadruk op mobiliteit en minder hinder maatregelen. Door de interactieve aanpak komen de specifieke aandachtspunten en bezorgdheden van de sector ruimschoots aan bod; zij worden op hun beurt vertaald naar concrete overlegpunten op het niveau van implementatie (Werkgroepen & Projectleiding) en strategie (Stuurgroep Impactmanagement). Bovendien worden de doelgroepen gesensibiliseerd om zelf binnen hun sector informatiestromen op te zetten, te overleggen en terug te koppelen.

De overlegstructuur dekt alle projecten van het Masterplan en bestaat momenteel uit 10 doelgroepen en 3 werkgroepen die regelmatig bijeenkomen, aangevuld met bilaterale contacten.

Een overzicht van de doelgroepvergaderingen sedert vorige voortgangsrapportage (21 januari – 22 april 2010):

- 02 maart 2010 – Doelgroep Antwerpen-Oost (Brabo 1):

Introductie en toelichting over de faseringen en verkeersafwikkeling voor de volgende dwarsfases van de tramverlengingen Mortsels-Boechout (1B & 2A) en Deurne-Wijnegem (1B).
- 24 maart 2010 – Doelgroep Nautische begeleidingscommissie:
Toelichting door Infrabel en overleg met de doelgroep over de geplande werken aan de bruggen over het Albertkanaal met nadruk op de impact en minder hindermaatregelen specifiek voor de scheepvaart n.a.v. de vernieuwing van de 2 spoorbruggen naast de HST-brug (werken voorzien van 10/2010 tot omstreeks 03/2013).
- 25 maart 2010 – Doelgroep Antwerpen-Noord:
Overleg over: Brabo 1-fasering & stand van zaken (impact op de Noordrand), de eindfase van de Noorderlaanbrug en de minder hinderaanpak voor de geplande vernieuwingswerken van de spoorbruggen.

Talentedwerf (voorheen Job- & Opleidingscentrum)

Talentedwerf is een samenwerkingsverband tussen de VDAB, het fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid (FVB), het bouwonderwijs en de Stad Antwerpen. Via een intensieve samenwerking wensen deze partners de vacatures in de regio Antwerpen–Boom gecoördineerd in te vullen door vernieuwde stimulansen en instroomtrajecten voor tewerkstelling te creëren.

Het is de bedoeling om werkzoekenden op korte termijn de vereiste competenties aan te leren via werkplekleren en volwaardig inzetbaar te maken bij diverse

infrastructuurwerken, waaronder de projecten van het Masterplan; dit gebeurt in een gedeeld engagement met de betrokken bouwbedrijven/aannemers.

De BAM begeleidt de afstemming met de Masterplanwerken: de stroomlijning met de planning, fasering en voortgang van de werken en treedt op als intermediair tussen Talentenwerf en aannemer. BAM streeft ernaar om inde bestekken een engagementsclausule tussen aannemer en Talentenwerf in te lassen. Bovendien worden afspraken gemaakt over complementaire communicatie over de tewerkstellingsinitiatieven.

Talentenwerf werd op 23/3/2010 officieel boven de doopvont gehouden.

Minder Hinder-aanpak

Bij de opmaak van de projectbestekken voor Noorderlaanbrug, Oosterweelverbinding en Brabo I is de verkeerssituatie tijdens de werken grondig geëvalueerd op doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de betrokken wijken. Deze evaluatie heeft geleid tot een gericht pakket projectspecifieke maatregelen die in de bestekken zijn opgenomen.

Bij de opvolging van de projecten die reeds gestart zijn zoals Noorderlaanbrug en Brabo I wordt erover gewaakt om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en tijdig te communiceren met stakeholders en weggebruikers wanneer verkeerssituaties wijzigen.

5.3.2. Oosterweelverbinding en DBfM

5.3.2.1. Risicomanagement

Het risicomanagement proces met betrekking tot de Oosterweelverbinding wordt uiteraard beïnvloed door de stand van zaken mbt de politieke besluitvorming rond dit project.

Meer bepaald wat betreft de implementatie van de beheersingsmaatregelen, vastgesteld in de Risico-inventarislijst (RIL), is dit grotendeels gekoppeld aan de daadwerkelijke uitvoering van het project.

Rekening houdend met de besluitvorming rond het OWV project zijn sinds de vorige voortgangsrapportage op het vlak van risico-management geen specifieke activiteiten ontwikkeld.

Zoals reeds aangegeven onder 5.1 van dit rapport zal in de komende maanden de risico-inventarislijst van 2008 volledig geactualiseerd worden in het licht van de recente politieke besluitvorming met betrekking tot het OWV project.

5.3.2.2. Financiering

We verwijzen naar de toelichting bij hoofdstuk 4.5

5.3.2.3. Schadeclaims

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3.2.4. Verzekeringen

De procedure voor het afsluiten van de verzekeringen werd on hold gezet in afwachting van een definitieve beslissing omtrent het Oosterweelproject.

De initiële bestekvoorwaarden voor de aanbesteding van de verzekeringscontracten zijn verder geoptimaliseerd wat betreft de aspecten die niet worden beïnvloed door de besluitvorming rond het Oosterweelproject.

Voorts werd ook de planning voor het afsluiten van de verzekeringen geactualiseerd en meer in detail uitgewerkt.

5.3.2.5. Vergunningen

Bouwvergunning

Zie punt 3.4.1.1. Oosterweelverbinding.

5.3.2.6. Samenwerkingsovereenkomsten

De belangrijkste samenwerkingsovereenkomsten zijn op dit ogenblik reeds afgesloten of in een vergevorderd stadium. Voor een overzicht verwijzen we naar punt 6.4.

5.3.2.7. Veiligheid/ Technische risico's

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3.2.8. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.

Communicatie

In deze periode werd over de Oosterweelverbinding niet actief gecommuniceerd.

Juridische procedures

Hierna wordt een overzicht gegeven van de nog hangende procedures:

1. Nog hangende Raad van State procedures

a. THV Antwerpse Bouwwerken e.a. / BAM

De THV AB, één van de niet weerhouden bidders uit de onderhandelingsprocedure voor het DBfM contract Oosterweelverbinding, heeft twee verzoekschriften tot nietigverklaring ingediend, enerzijds tegen de wijziging van het bestek via Terechtwijzend Bericht nr. 5, en anderzijds tegen de beslissing van BAM om THV AB uit te sluiten voor deelname aan de BAFO-fase. Een schorsingsprocedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid tegen de uitsluitingsbeslissing werd afgewezen.

b. Vzw Ademloos / Vlaams Parlement / BAM

Vordering in schadevergoeding ingesteld door vzw Ademloos in aanloop naar de gemeentelijke volksraadpleging met verzoek tot het nemen van voorlopige maatregelen.

Zaak is niet behandeld op de inleidingszitting. Er werd een procedurekalender vastgesteld met pleidooien op 7 juni 2011.

c. Fortis Corporate Insurance / BAM

De vordering is gericht tegen de niet-selectie en tegen het bestek "Verzekeringen".

De twee vorderingen tot schorsing bij UDN zijn afgewezen.

Deze procedure heeft geen invloed op een eventuele gunning en start der werken OWW. Het belang om deze procedure aan te houden ligt voor de eiser vooral in het vrijwaren van zijn mogelijkheden om afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State desgevallend een vordering tot schadevergoeding in te stellen voor de burgerlijke rechter.

2. Afgeronde procedures**a. Bvba Pomphuis / VI. Gewest**

Bvba Pomphuis heeft na een afgewezen schorsingsberoep tegen het GRUP Oosterweelverbinding om de voorzetting van de nietigverklaringsprocedure verzocht. Op 10 februari 2010 heeft de Raad van State in afwijking van het auditorsverslag het GRUP Oosterweelverbinding niet vernietigd (arrest nr. 200.738). De ingeroepen middelen werden afgewezen als ongegrond.

5.3.3. Brabo I-projecten

5.3.3.1. Risicomanagement

In het kader van het risicomanagement van het Brabo I project is er een maandelijks risico-overleg tussen BAM en de opdrachtnemer met het oog op een actualisatie van de risico-inventarislijsten van BAM enerzijds en de opdrachtnemer anderzijds.

Met het oog op deze actualisatie worden systematisch de volgende aspecten besproken:

- Bespreking van het afwijkingenregister van de respectieve aannemers als resultaat van de werfvergaderingen;
- Overlopen van het register van schadegevallen en klachten;
- Bespreking van de twintig belangrijkste risico's;
- Stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het project en de impact hiervan op eerder geregistreerde risico's of nieuw te registreren risico's.

5.3.3.2. Samenwerkingsovereenkomsten

Alle nodige samenwerkingsovereenkomsten waren definitief en tijdig afgesloten met het oog op de contractsluiting op 5 augustus 2009.

5.3.3.3. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Minder Hinderaanpak

Zoals voorzien in het bestek volgt de opdrachtnemer, THV Silvijs, een intensief plan voor een goede Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) in de ruime omgeving van de werf tot globale tevredenheid van de omwonenden.

De maatregelen die genomen werden tijdens de eerste dwarsfase werden mutatis mutandis verdergezet tijdens de tweede dwarsfase. De overgang tussen de fasen verliep vlot.

Communicatie

Vast aanspreekpunt voor vragen of problemen zijn de werfcommunicatoren. Zij zijn vlot bereikbaar via e-mail, waarlangs heel wat vragen onmiddellijk een antwoord krijgen. Er worden ook regelmatig bewonersbrieven verspreid. Zo verschenen bewonersbrieven om de infosessies aan te kondigen, de start der werken te melden en verkeerssituaties aan te kaarten. Wekelijks zijn er ook rechtstreekse contacten met enkele handelaars die bereid zijn om als contactpersoon te fungeren. Langs deze weg horen zij direct wat er te

gebeuren staat op de werf. Sinds de start van de werken kan de bevolking op de werf ook terecht in een infopunt voor meer informatie en waar de werfcommunicatoren zelf regelmatig aanwezig zijn.

In februari zijn de adviescellen voor Deurne en Mortsel samengekomen om de omschakeling naar de tweede deelfase in fase 1 van beide tramlijnverlengingen te bespreken.

De communicatie van deze omschakeling werd verder gevoerd dmv lokale persberichten en een bewonersbrief met bijhorende bereikbaarheidskaart.

In samenwerking met de opdrachtnemer is ook gewerkt aan films over de twee tramlijnprojecten en de stelplaats. De voorbereidingen zijn afgerond. De dvd's zullen begin april worden aangeleverd. Ze zullen worden getoond in de werfkeet en op infotentoonstellingen. Ze zijn bedoeld voor de betrokken omwonenden en andere geïnteresseerden. Deze films geven een impressie over hoe de straten er na de heraanleg zullen uitzien en geven informatie over de doelstellingen van het project.

Juridische procedures

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3.4. Brabo II-projecten

5.3.4.1. Samenwerkingsovereenkomsten

De op 15 mei 2009 door de Vlaamse Regering goedgekeurde principsovereenkomst Brabo 2 werd nog niet ondertekend.

5.3.5. Watergebonden projecten

5.3.5.1. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Minder Hinderaanpak

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Communicatie

De verkeerssituatie aan de **Noorderlaanbrug** is de afgelopen maanden niet gewijzigd, op een lokale ingreep na. Daardoor bleven de communicatieacties beperkt tot de lokale verspreiding van bewonersbrieven. Tegen het einde van het project Noorderlaanbrug zal de verkeerssituatie enkele keren wijzigen, waarbij een intensievere communicatie nodig is en voorzien wordt.

Behalve een lokale bewonersbrief om het project **Spoorbruggen** aan te kondigen, is er nog geen informatiecampagne geweest over dit project. Wel is het project aan betrokken instanties en partners uitgebreid toegelicht om hen tijdig in te lichten over deze werken. Zo gauw er duidelijkheid is over de start van de werken aan de Spoorbruggen zal een communicatieplan uitgewerkt worden om de omwonenden, betrokkenen en geïnteresseerden te informeren.

De communicatie rond de sluisprojecten is tot op heden beperkt geweest. Het is echter de bedoeling om de komende maanden deze projecten meer in de kijker te zetten. De **Van Cauwelaertsluis** zal bijvoorbeeld op 30 mei a.s. deelnemen aan Open Wervendag 2010. De voorbereidingen voor deze dag zijn volop gaande. Voor de **Kattendijksluis** wordt een communicatietraject uitgewerkt om bepaalde onderdelen van het project naar voren te brengen, zoals het aanleveren van de houten sluisdeuren of het plaatsen van de nieuwe rolbrug.

5.3.6. Fietsprojecten

5.3.6.1. Maatschappelijk draagvlak

Communicatie

De voorbereidingen voor de Havenroute zijn volop aan de gang. De aanbesteding is voorzien na de zomer van 2010. Daarom is een folder voorbereid voor het grote publiek. In de folder staat meer informatie over de doelstellingen van de Havenroute en de geplande werken. Ook is een kaart voorzien waarop je de route kan volgen.

Van zodra bekend is op welke subsidies de Havenroute kan rekenen, wanneer de onteigeningsprocedures starten en wanneer de protocollen met de partners afgerond zijn, gaat de folder naar de drukker.

5.4. Risicobeheersing volgens gekozen aanpak

5.4.1. Inrichting van een overkoepelend risicomanagement systeem

Het proces van risicomanagement omvat de volgende onderdelen:

- Risico-identificatie;
- Risico-analyse;
- Uitwerken en implementeren van risicobeheersingsmaatregelen op basis van de resultaten van de risico-identificatie en –analyse;

Opvolgen van de daadwerkelijke toepassing van de geïmplementeerde maatregelen, beoordeling van hun doeltreffendheid en bijsturen waar nodig (op basis van de PDCA benadering – Plan/Do/Check/Act).

De basis voor het risicomanagement binnen BAM in het algemeen en met betrekking tot de Oosterweelverbinding in het bijzonder blijft het “rapport over het uitvoeren van een risico-analyse en het formuleren van beheersmaatregelen voor de Oosterweelverbinding” dd. 20 november 2008 opgesteld door Deloitte.

De werkzaamheden van de adviseur Deloitte, samen met een aantal medewerkers van BAM, hebben zich voornamelijk toegespitst op de risico-identificatie en risico-analyse, vastgelegd in de risico-inventarislijst – RIL.

De basisprincipes in verband met de risicobeheersingsmaatregelen werden vastgelegd in een aantal spelregels die door het Management van BAM werden vastgelegd op 2 februari 2009.

Wanneer er meer duidelijkheid is omtrent het Oosterweelproject, kan werk gemaakt worden :

- van de actualisatie van zowel het plan van aanpak “risicomanagement” als de bovenvermelde risico-inventarislijst;
- van de implementatie van de beheersmaatregelen of minstens van de voorbereiding daartoe.

5.4.2. Risicomanagement BAM en projectorganisatie OWV

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.4.2.1. Benchmark contractmanagement

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

HOOFDSTUK 6 - PROJECTORGANISATIE VOOR HET MASTERPLAN ANTWERPEN

6.1. *Wijzigingen in organen BAM en overlegorganen*

6.1.1. Organen van BAM:

- Aandeelhouders
Geen wijzigingen
- Raad van Bestuur
In gevolge haar aanstelling als Vlaams minister heeft mevrouw Ingrid Lieten ontslag genomen als bestuurder van BAM. Zij werd nog niet vervangen.
- Remuneratie- en benoemingscomité
Geen wijzigingen.
- Audit Comité
Geen wijzigingen.
- Algemeen Manager en Managementcomité
Geen wijzigingen

6.1.2. Overlegorganen:

- Politiek overlegforum
Dit overleg heeft niet meer plaatsgevonden.
- Stuurgroep Masterplan
Dit overleg heeft niet meer plaatsgevonden.

6.2. *Overzicht bijkomende bijzondere opdrachten BAM*

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

6.3. *Overzicht uitbestede taken en opdrachten*

De belangrijkste (nieuw) uitbestede opdrachten sinds de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende:

- Deelcontract 33 met TV SAM

6.4. Evolutie in de samenwerking met andere partijen of overheden

6.4.1. Protocollen m.b.t. Oosterweelverbinding

Afgeronde protocollen

- DAB Vloot
- Infrabel (Oosterweel)
- WenZ
- VLM (Middenvijver)
- W&Z (Burchtse Weel)
- AMT (baggerwerken +ankerzone)
- Archeologie
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen inclusief bijakte insteeddok SAMGA
- TPE/TPA
- ANB (Sint-Annabos)

Protocollen in onderhandeling:

- AWW+EMA
- VVC
- De Lijn
- NV De Scheepvaart
- bouwdok

Stand van zaken:

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

6.4.2. Protocollen m.b.t. andere projecten

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

BIJLAGE 2

Presentatie van de BAM over haar veertiende voortgangsrapportage



beheersmaatschappij
antwerpen

beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

bam



Vlaams Parlement

Commissie Openbare Werken en Mobiliteit

Masterplan Mobiliteit Antwerpen

Voor een mobiel en leefbaar Antwerpen

22 april 2010



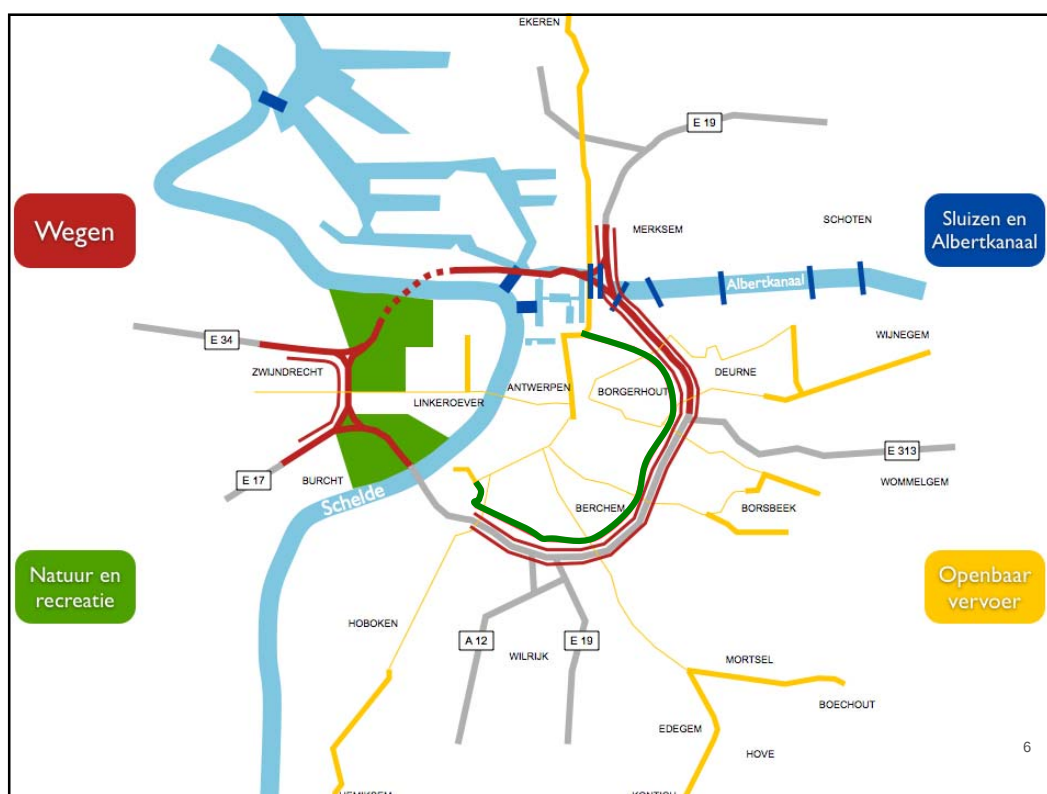
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

bam

AGENDA

1. Principes rapportering
2. Scopewijzigingen
3. Voorzichtigheidsprincipe
4. Overzicht projecten
5. Financiën
6. Diversen





**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Scopewijzigingen

Masterplan 2020

- Update van Masterplan Mobiliteit Antwerpen
- Document: Masterplan 2020 – Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen

Oosterweelverbinding

- Uitvoering derde Scheldekruising prioritair
- Uitwerking van dubbele ondertunneling:
 - » Af te zinken Scheldetunnel naar Oosterweelcomplex
 - » Gevolgd door 4 geboorde tunnels naar R1 in Merksem

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



3. Voorzichtigheidsprincipe



bam

beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Voorzichtigheidsprincipe

Hantering voorzichtigheidsprincipe

- In afwachting van besluitvorming DAM
- Bewarende maatregelen en geen onnodige uitgaven:
 - » Opschorting onderhandelingen met Noriant
 - » Outsourcing werd teruggeschroefd
 - » Geen nieuwe activiteiten opstarten
 - » Geen onteigeningen
 - » Terughoudende aanpak communicatie
 - » Werken met kwartaalbudgetten



bam

beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



4. Overzicht projecten



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Overzicht projecten

Oosterweelverbinding

- Opschorting finale contractbesprekingen Noriant:
 - » Voorstel BAM om opschorting te verlengen tot 1 mei 2010
 - » In april 2010 zullen BAM en Noriant het dossier herevalueren:
 - Hervatten onderhandelingen of bestendigen van schorsing
- Uitwerking ondertunneling
 - » Beslissing VR 30 maart 2010
- Burchtse Weel
 - » Bouwkundige werken quasi afgerond
 - » Lagunering en verwerking slib lopende
 - » Einde der werken zomer 2010



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Overzicht projecten

Brabo 1

Actie	13° VR	14° VR
Contractsluiting	5 augustus 2009	5 augustus 2009
Start der werken	12 oktober 2009	12 oktober 2009
Einde der werken Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats)	Februari 2012	Februari 2012
Einde der werken Mortsel - Boechout	September 2012	September 2012

Uitvoering werken verloopt volgens planning



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Overzicht projecten

Brabo 2

- Uitklaren resterende knelpunten; ondermeer:
 - » Hardenvoortviaduct (3 scenario's)
 - » Noorderlaan (impact SRW/DRW en Oosterweelknooppunt)
 - » Verkeerscirculatie Operaplein en omgeving
- Voortzetting studies:
 - » Londenbrug : ontwerp aangevat
- Contractsluiting:
 - » Eind 2012/ begin 2013

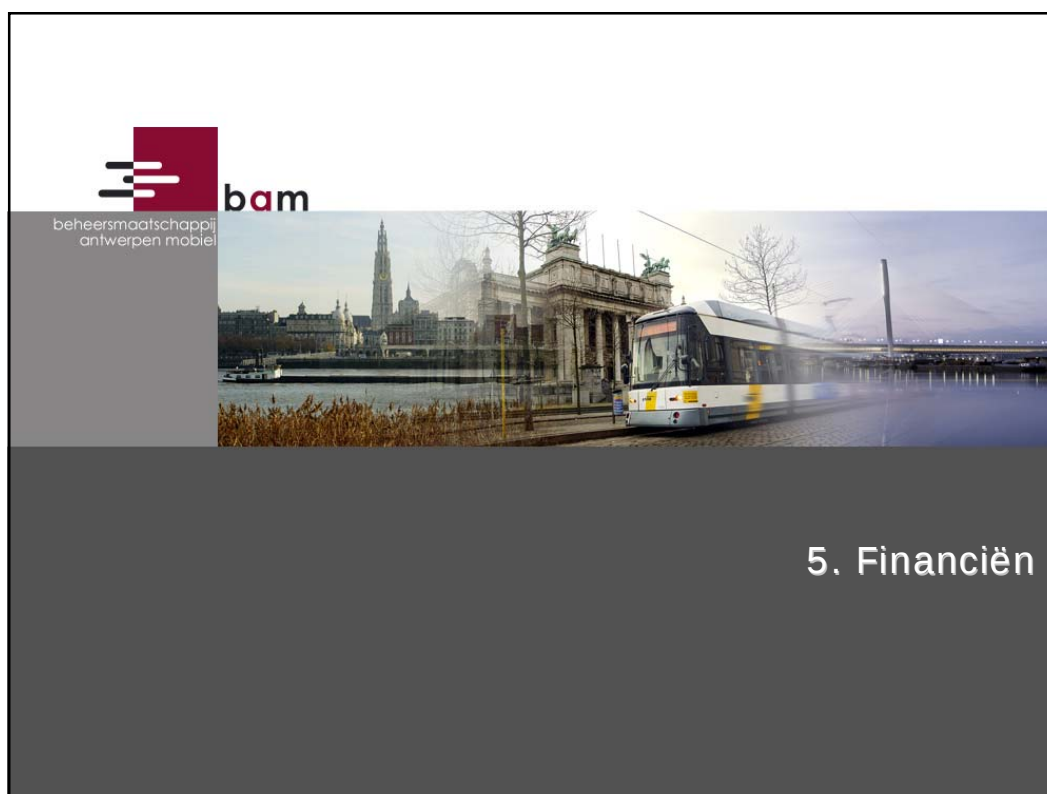


bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Overzicht projecten

Watergebonden projecten

Actie	13de VR	14de VR
Noorderlaanbrug		
Werken gestart	18 februari '08	18 februari '08
Einde der werken	Mei 2010	Juni 2010
Van Cauwelaertsluis		
Werken (hoofdfase) gestart	07 april 2008	07 april 2008
Einde der werken	Voorjaar 2011	Voorjaar 2011
Kattendijksluis		
Offertevraag	15 april '08	15 april '08
Gunning	november '08	november '08
Start der werken	februari '09	februari '09
Openstelling sluis	Februari 2011	Februari 2011



**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Financiën

Actuele uitgaven

- Kwartaalbudgettering (voorzichtigheidsprincipe)
 - » lopende projecten in uitvoering (investeringen)
 - » basisactiviteiten (algemene kosten)
- Geen andere wijzigingen t.o.v. vorige voortgangsrapportage

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Financiën

Subsidies

- Dossier 2006: Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis, Theunisbrug
 - » Subsidieaanvraag bij TEN-T van EU
 - » Toekenning van 5,5 mio EUR voor Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis en Theunisbrug
 - Voorwaarde: Voltooiing projecten voor 31 december 2007
 - Voorschot van 2,2 mio EUR betaald
 - » Deel van de subsidies (Noorderlaanbrug – eerste brugdeel) wordt behouden: 1,06 mio EUR
- Dossier 2009: Noorderlaanbrug – tweede brugdeel
 - » Nieuwe subsidieaanvraag bij TEN-T voor trambrug van Noorderlaanbrug
 - » Toekenning 1,34 mio EUR
 - » Werken verlopen volgens planning
- Totaal 2,4 mio EUR Europese subsidies (TEN-T) bekomen

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



6. Diversen

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Risicobeheersing

Risicoanalyse

- Geen nieuwe risico's sinds vorige voortgangsrapportage
- Aan de hand van nieuwe besluitvorming wordt de risico-inventarislijst geactualiseerd

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Juridische procedures

Afgeronde procedures

- Bvba Pomphuis/Vl. Gewest:
 - » GRUP Oosterweelverbinding werd niet vernietigd
 - » Ingeroepen middelen werden afgewezen als ongegrond

Hangende procedures

- THV Antwerpse Bouwwerken e.a. vs. BAM
- Vzw Ademloos vs. Vlaams Parlement/BAM
- Fortis Corporate Insurance vs. BAM



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Maatschappelijk draagvlak

Talentenwerf

- Samenwerkingsverband tussen VDAB; FVB, het bouwonderwijs, Stad Antwerpen en BAM
- Werkzoekenden op korte termijn inzetbaar maken voor infrastructuurwerken
- BAM begeleidt afstemming met Masterplanwerken

Minderhinder

- Minimale hinder voor verkeer en tijdige communicatie met stakeholders tijdens werken:
 - » Noorderlaanbrug
 - » Brabo 1

Communicatie

- Terughoudende corporate communicatie
- Projectcommunicatie
 - » Noorderlaanbrug, Brabo 1, Sluizen en Burchtse Weel
- Voorbereiding communicatie Havenfietsroute



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Vlaams Parlement

Commissie Openbare Werken en Mobiliteit



Masterplan Mobiliteit Antwerpen

Voor een mobiel en leefbaar Antwerpen

22 april 2010

BIJLAGE 3

De presentatie van het Rekenhof over zijn rapport over de
veertiende voortgangsrapportage van de BAM

Veertiende voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen

Verslag van het Rekenhof



8/06/2010

1

Ontwikkelingen sinds januari 2010

- Weinig beslissingen binnen BAM
- Werken Burchtse Weel, Noorderlaanbrug, Kattendijksluis, Van Cauwelaertsluis en tramlijnprojecten Brabo I in uitvoering
- Knelpunten Brabo II nog in discussie
- Beslissing Vlaamse Regering Masterplan 2020 op 30 maart 2010: bijkomende projecten + dubbelbesluit



8/06/2010

2

Beoordeling verslaggeving

- BAM geeft afdoende informatie over aandeel BAM in Masterplan Antwerpen
- Géén geactualiseerde kostentabel bij 14^orapportage
- Nota VR Masterplan 2020 → Vragenlijst van Rekenhof aan minister over impact → Antwoorden namens regering in bijlage 2
- Quid informatie andere actoren dan BAM ?
 - Afspraken met kabinet minister Crevits
 - Informatie DAM-werkgroepen ? (o.a. kosten onduidelijk)



8/06/2010

3

Beoordeling dubbelbesluit

- Dubbelbesluit VR 30 maart 2010 impliceert 4 voorwaarden voor Oosterweelverbinding:
 - capaciteit, tunnelveiligheid, kostprijs en realisatietermijn
 - Voorwaarden niet gepreciseerd
- Vergelijking tunnel-en brugvariant nog onvoldoende duidelijk
- Welke kostprijselementen komen in aanmerking ?



8/06/2010

4

Beoordeling Masterplan 2020

- Algemeen beeld doelstellingen en reikwijdte Masterplan 2020
- Handhaving principes tolfinanciering, vrachtwagenverbod kennedytunnel, ESR-neutraliteit
- Enkel indicatieve ramingen in overzichtstabel Masterplan 2020
 - Nog niet specifiek genoeg
 - Budgettaire impact op toekomstige beleidsruimte Vlaamse Regering nog onvoldoende duidelijk
- Rol BAM wordt kleiner → kaderovereenkomst BAM aanpassen

8/06/2010

5

Beoordeling Masterplan 2020 (2)

- Risicomanagement door betrokken agentschappen voor projectonderdelen buiten verantwoordelijkheid BAM belangrijker in Masterplan 2020
- Geen nieuwe planning
- Impact op financiering: tolinkomsten
- Impact op raamovereenkomst met studiegroep SAM

8/06/2010

6

Masterplan 2020 en Oosterweelverbinding

- Impact visie Oosterweelproject onder meer op investering Schijn, IJzerlaanbrug → mogelijk verloren kosten
- Optie concessieformule Oosterweelverbinding aan bestaand overheidsbedrijf buiten ESR-consolidatiekring
 - Nieuwe adviesaanvraag aan INR over ESR-neutraliteit
 - ESR-neutraliteit nog niet definitief
- Let op voor substantiële projectwijzigingen Oosterweelproject binnen vergunningtraject en aanbestedingsprocedure
 - Keuze voor tunnel is substantiële verandering
 - Gefaseerde realisatie ligt niet voor de hand
- Aanpassing MER en GRUP

8/06/2010

7

Quid knelpunten ?

Vier knelpunten (cfr. Bespreking 13° rapportage BAM)	Masterplan 2020
Procedure nietigverklaring GRUP	Nieuwe GRUP nodig
Niet weerhouden ESR-neutraliteit	Nieuwe aanvraag ESR-neutraliteit lopende
Moeilijke zoektocht financiering	Financiering moet volledig worden herbekeken
Maatschappelijke draagvlak	Blijvend aandachtspunt

8/06/2010

8

Aanbevelingen

Voor de commissie

- Aanpassing beslissing commissie 22 maart 2005 ;
nieuwe afspraken n.a.v. beslissing VR 30 maart 2010

Voor de regering

- Operationeel plan Masterplan 2020 gebruiken als
nieuw referentiekader voor projectbeheersing en
beleidsverantwoording
- Transparante communicatie over vergelijking tunnel- of
brugvariant
- Voorzichtigheid bij verdere besluitvorming binnen
lopende aanbestedingsprocedure en
vergunningentraject Oosterweelverbinding



8/06/2010

9

Aanbevelingen

- Precisering kosten en budgettaire impact Masterplan
2020 (ESR-neutraliteit en kostenbeheersing)
- Risicobeheersing Masterplan 2020 door regering en
betrokken overheidsdiensten ; onder meer toepassing
aanbevelingen Sneller door Beter (resolutie 3.3.2010)
- Transparantie studiekosten DAM-werkgroepen ; in
mededinging stelling dienstverlening Masterplan 2020

Voor de BAM

- Relevantie trafiekprognoses nagaan voor
financieringsmogelijkheden, gelet op recente evoluties
- Verloren kosten inventariseren



8/06/2010

10

BIJLAGE 4

De presentatie van de heer Eddy Peetermans,
Verkeerscentrum Vlaanderen

Documenten Verkeerscentrum

- Knelpuntanalyse
- Alternatievenstudie
- Modeldoorrekeningen
 - Presentatie 23-2
 - Studieresultaten (presentatie)
- A102
- Knoop R1 - Oosterweeltunnel

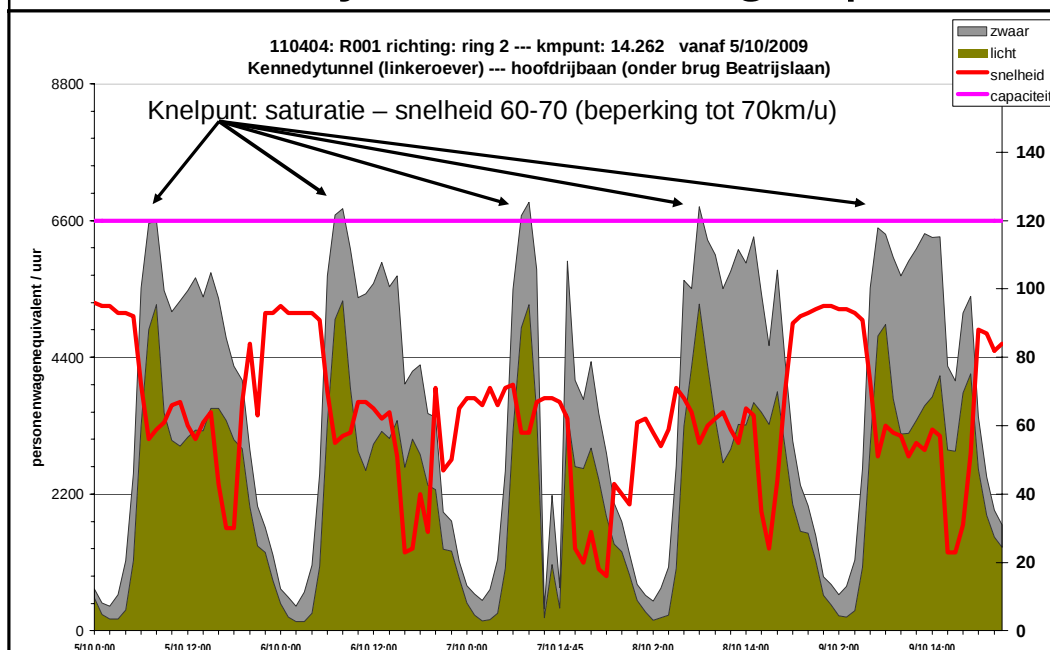
Knelpuntanalyse

- Zware congestie
 - Van saturatie op spitsuur naar saturatie op werkdag
 - Enkele knelpunten bepalend voor doorstroming maar in feite volledige systeem R1 verzadigd
- Saturatie en weving lokaal doorgaand leidt tot hoge incidentgevoeligheid
 - Relatieve verkeersonveiligheid dubbel zo hoog als R0
 - Concentratie aan Kennedytunnel en Berchem-Borgerhout
- Gebrek aan geschikt alternatief bij calamiteiten
 - Hoge onbetrouwbaarheid reistijd
 - Sluipverkeer

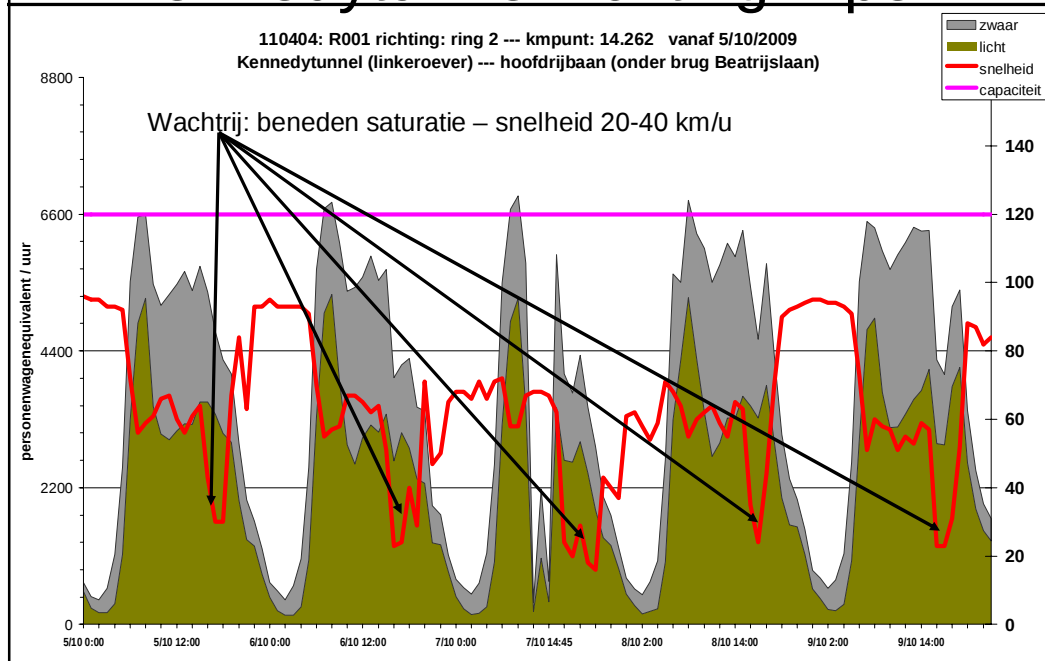
Knelpuntanalyse

- Verschil file – knelpunt
 - In knelpunt: capaciteit
 - Snelheid bepaald door traagste voertuig
 - Voor knelpunt: wachtrij
 - Capaciteit knelpunt te verdelen over aanvoerende takken
 - Totale aanvoer overtreft capaciteit knelpunt
 - Wachtrij (file) op aanvoerende takken
 - Doorstroming per tak lager dan capaciteit
 - Snelheid bepaald door afwikkeling knelpunt
- Bedieningstijd: Ticketnummer in wachtrij/capaciteit

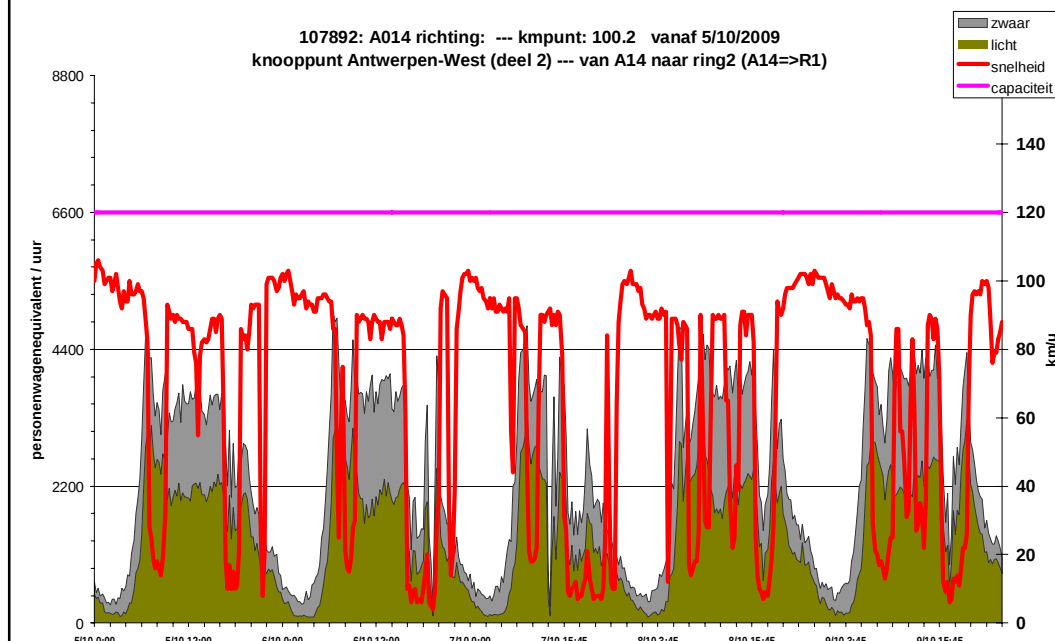
Kennedytunnel richting A'pen



Kennedytunnel richting A'pen



File op E17 voor Kennedytunnel



Evolutie knelpunt

- Aanvangsfase
 - Capaciteit bereikt in spits
- Groei
 - Spits wordt breder
 - Dal wordt opgevuld
- Stagnatie
 - Kleine verdere groei stuit op sterke groei congestie

Indicator congestie/saturatie

- Congestieindex
 - Verhouding spitsuurverkeer /dagverkeer
 - Verhouding < 10% duidt op congestie
 - Highway Capacity Manual: < 9.2% zware congestie
 - Toepasbaar op delen van netwerk
- Saturatieindex
 - Verhouding werkdagverkeer / uurcapaciteit
 - Vanaf 10: knelpunt op spitsuur
 - Theoretisch maximum: 24 maar praktisch beperkt vanwege instabiliteit (kleine verstoring geeft grote hinder)
 - Toepasbaar op wegvakken

Congestieindex

Indicator ernst congestie

(<9.2 = zware congestie)

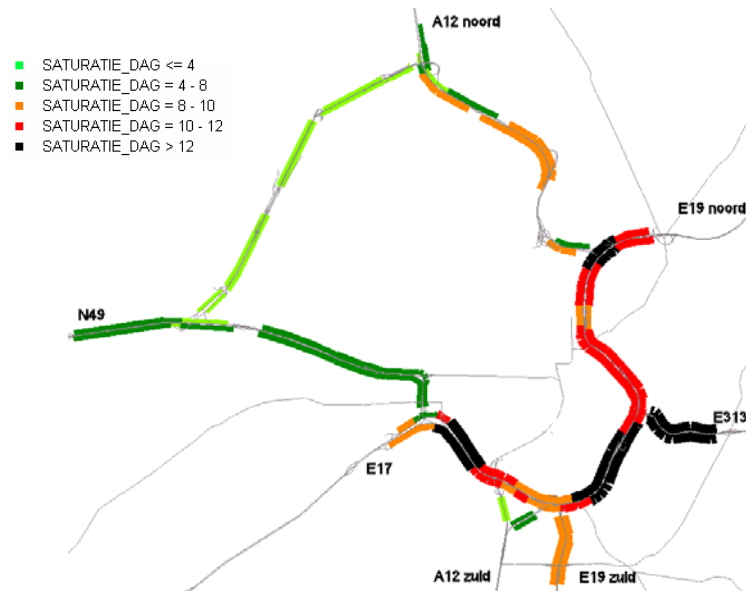
weg	Gemiddelde K-factor
R1	6.8
E313	7.4
E19	7.9
E17	7.7
R2	11.3

Saturatieindex

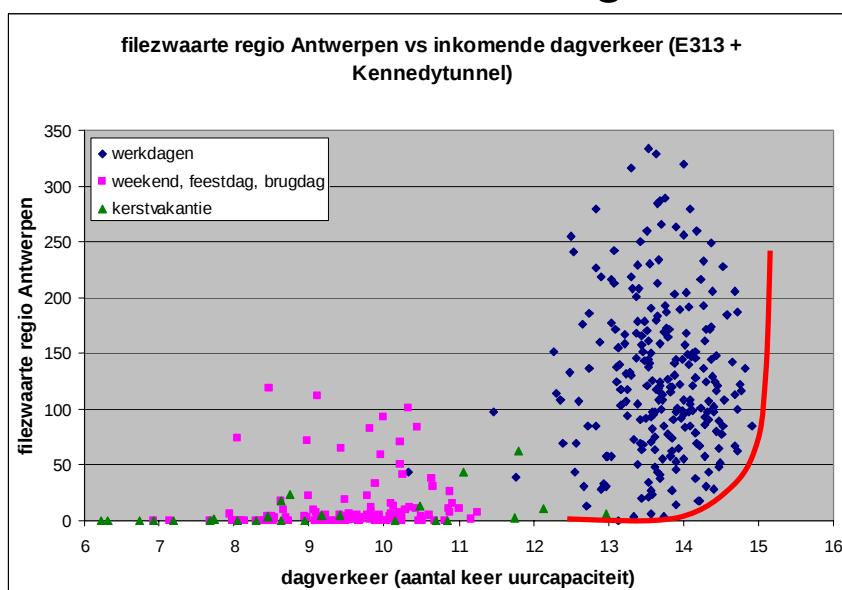
Top 10 verzadigde wegvakken rond Antwerpen

Wegvak	Verhouding dagverkeer/uurcapaciteit
R1 Berchem-Borgerhout	14.6
R1 Kennedytunnel	14.6
R1 doorgaand op Antwerpen-Oost (3 rijstr. naar NL)	14.6
E313 Wommelgem - Borgerhout	14.2
R1 Borgerhout	13.1
R1 ring 2 uitrit naar E313	13.0
R1 Berchem – Antwerpen-zuid	12.9
R1 Antwerpen-noord ring 1	12.8
E17 samenvoeging met N49	12.5
E313 oprit ring 2	12.4

Saturatie R1



Verband filezwaarte - verkeersvraag



R1 groeireserve

- Theoretisch 10-15% reserve tijdens daguren (6u-20u) aan knelpunten
- Practisch:
 - instabiliteit bij hoge intensiteiten (gevolgen incident herstellen pas als vraag onder capaciteit)
 - Congestiekost neemt exponentieel toe

Concentratie incidenten

- Filestaart LO
- Dal Kennedytunnel: overgang dalend naar stijgend + weven
- Borgerhout – Berchem: weven/kruisen
- Scherpe bochten in aansluiting van E313 en naar E19



Oost-West: alternatief via LHT

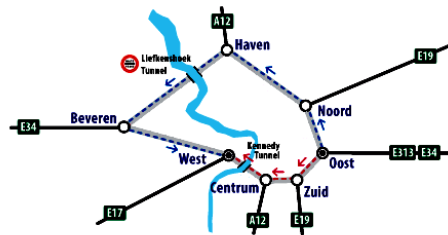
Reistijden

Laatste update 11:11 automatisch

Ring Antwerpen

Toon op kaart

van naar

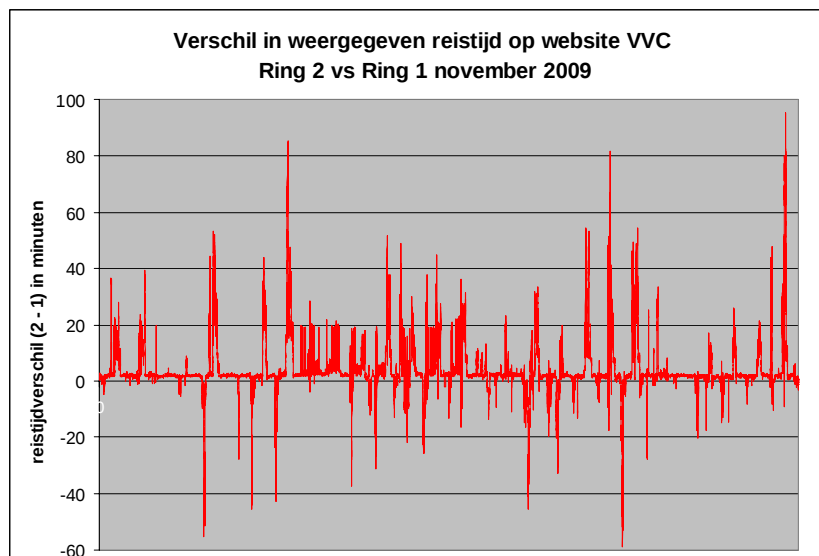


- informatie
- ☐ binnenring **1**
 - ☐ buitenring **2**
 - ☐ routevergelijking
 - ☐ sneller alternatief

- regio
- ☒ Ring Antwerpen
- Voorlopig zijn er enkel reistijden beschikbaar voor de Antwerpse ring.
- Dit in het kader van het [proefproject Reistijdinfo](#).

	ROUTE via binnenring 1	ROUTE via buitenring 2
afstand	9,6 km K	40,3 km
gemiddelde snelheid	96 km/u	105 km/u
reistijd	6 minuten S	23 minuten
betrouwbaarheid reistijd	89%	67%
evolutie reistijd	stabiel	stabiel
beperkingen	ADR-transport verboden in de Kennedytunnel	tol betalen aan de Liefkenshoektunnel

Sturing rijrichting R1/R2 slechts incidenteel efficiënt/geloofwaardig



Evolutie zonder ingrijpen

- Groei vraag maar geen groei verkeer mogelijk
 - Kost wegverkeer neemt sterk toe (congestie)
 - Ritten met grootste tijdwaardering blijven
 - Vrachtverkeer zal toenemen maar personenverkeer moet dan dalen
 - Instabiliteit R1 neemt sterk toe
 - Kleine incidenten grote verstoringen
 - Beperkingen of hoge drempel alternatieven (Singel, LHT, Temse)

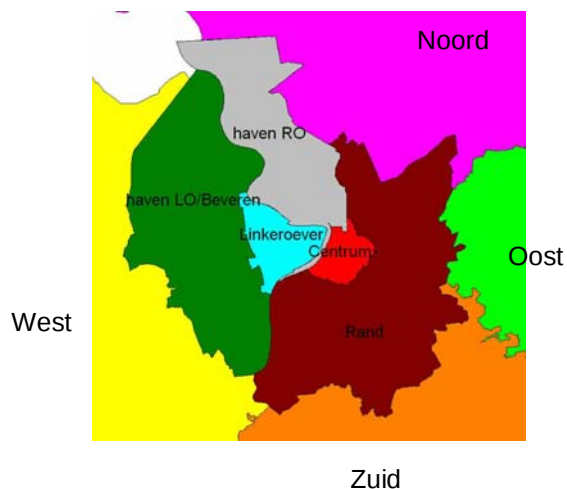
Vrachtwagenstromen 2007

Inschatting huidige vrachtwagenstromen Op basis van waarnemingen havenenquête juni 2006 en tellingen verkeerscentrum												Potentieel Noordelijke tunnels
	N49	E17	A12Z	E19Z	E313	E19N	A12N	haven LO	haven RO	overig	totaal	
N49	84	17	63	427	1 760	583	258	245	706	457	4600	72%
E17	10	0	160	538	4 554	4 262	1 025	632	1 797	1 322	14300	81%
A12Z	126	20	0	0	1 063	738	220	482	931	520	4100	28%
E19Z	354	418	0	0	1 832	2 348	489	568	1 717	575	8300	0%
E313	1 639	4 814	1 106	1 716	0	726	561	1 012	3 137	1 290	16000	47%
E19N	472	4 257	719	2 489	648	0	112	307	1 086	710	10800	47%
A12N	404	958	194	597	606	98	0	329	1 013	301	4500	42%
haven LO	255	788	412	465	1 032	374	236	411	2 578	0	6552	64%
haven RO	873	2 007	828	1 455	2 845	1 021	1 369	2 566	4 916	0	17880	35%
overig	382	1 014	616	610	1 666	655	231	0	0	0	5174	0%
totaal	4 599	14 293	4 099	8 297	16 005	10 805	4 501	6 552	17 881	5 174	92206	44%

Potentieel (huidig) vrachtverkeer noordelijke tunnels (zonder verbod)

- 44% van alle vrachtwagenstromen
- 91% van oeverkruisend vrachtverkeer (incl. Oost-West)
- 56% van oeverkruisend vrachtverkeer (excl. Oost-West)
- Huidig aandeel LHT: 22%

Verkeersstromen personenverkeer



Personenverkeer: selected links ochtendspits

herkomst Bestemming	E17 Haasdonk	N49	Kennedy tunnel	E19 zuid	E313 Ranst	E19 Noord
centrum	24%	20%	20%	45%	37%	29%
LO	12%	12%	0%	4%	2%	2%
rand	30%	15%	44%	15%	28%	22%
Beveren haven LO	4%	15%	0%	3%	2%	2%
haven RO	5%	10%	1%	7%	8%	10%
zuid	1%	13%	13%	0%	2%	24%
oost	15%	5%	14%	4%	0%	1%
noord	9%	15%	8%	18%	2%	1%
west	0%	0%	0%	5%	18%	9%
Potentieel noordelijke Tunnels	29%	30%	23%	3%	22%	13%
Excl. Oost- West	14%	25%	9%	3%	0%	13%

Actueel personenverkeer Kennedytunnel vooral centrum en zuid

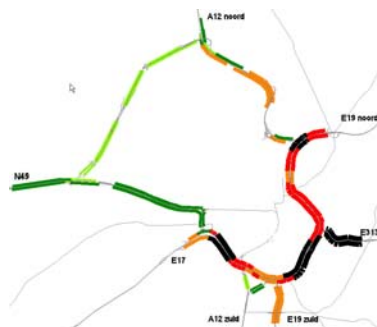


Vergelijking variantes Oosterweel op basis van potentieel/dagverkeer 2007

- Arupsum verfijnd
 - Onvoldoende ontlasting zuidelijke R1
 - Op zichzelf geen oplossing

Saturatiebeeld voor

Saturatiebeeld na



Vergelijking variantes Oosterweel op basis van potentieel/dagverkeer 2007

- Arupsum conform
 - Op zichzelf geen oplossing
 - Knooppunt Antwerpen Noord zwaar ondergedimensioneerd
 - Aansluiting op 2x4 noodzakelijk voor A12 + OWT ipv 2x2 (enkel voldoende voor A12)

Saturatiebeeld voor

Saturatiebeeld na

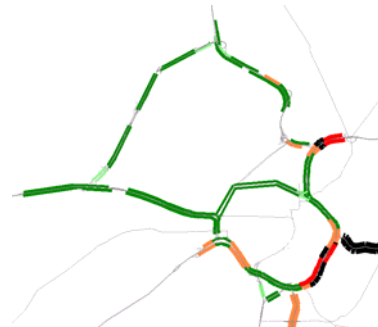
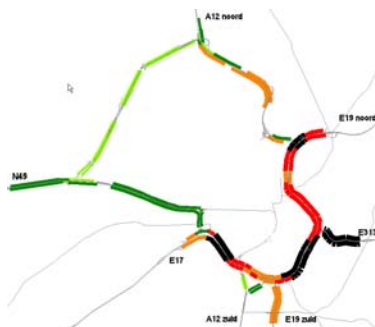


Vergelijking variantes Oosterweel op basis van potentieel/dagverkeer 2007

- BAM conform
 - Fase 1 (excl. E313 en SRW/DRW) biedt werkend alternatief

Saturatiebeeld voor

Saturatiebeeld na

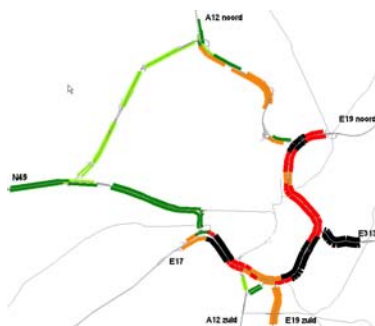


Vergelijking variantes Oosterweel op basis van potentieel/dagverkeer 2007

- BAM conform
 - Incl. fase 2 (E313, SRW/DRW, A'Noord) is situatie 2020 onder controle

Saturatiebeeld voor

Saturatiebeeld na



Modelresultaten

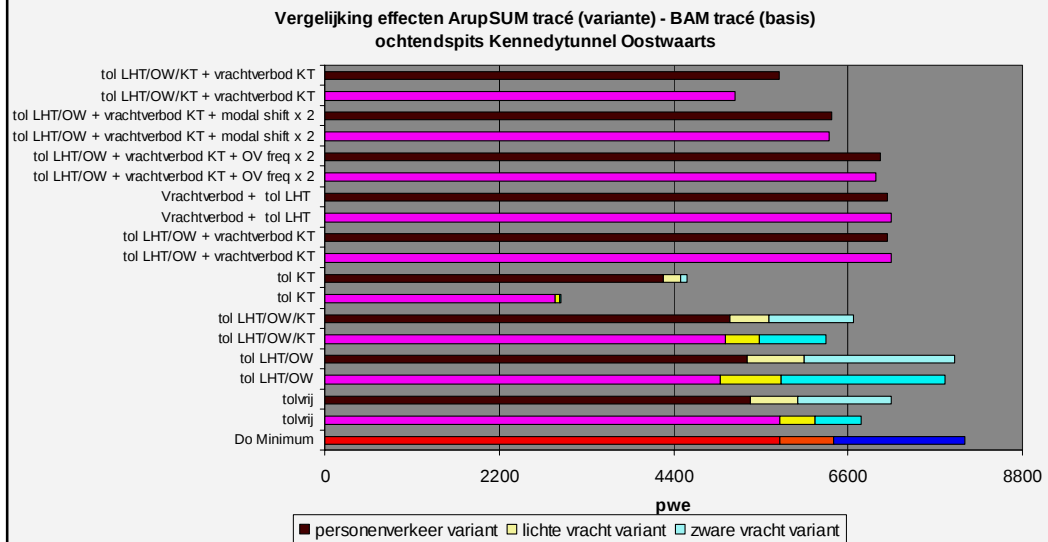
- Congestie blijkt sterk stabiliserende factor
 - Buiten doorstroming in spits grote buffer aanwezig
 - File
 - Spitsverbreding*
 - Andere routes
 - Andere modi
 - Andere bestemming*
 - Afzien van verplaatsing*
 - (*: niet gemodelleerd)
 - Voorbeeld file Kennedytunnel
 - Doorstroming ochtendspitsuur: 6600 vte/u (capaciteit)
 - File tot Haasdonk: 9km * 3 rijstroken * 100 vte/km/rs = 2700 vte in wacht
 - Daluren zijn volgestroomd: op werkdag 6-18u
 - Overloop naar Waaslandtunnel, Liefkenshoektunnel, N16, R0
 - Hoge aandelen OV naar kernstad vanuit Linkeroever (LO: 50%, Beveren 40%, alle herkomsten: gemiddeld 24%)

Modelresultaten

- Autonoom effect nieuwe tunnel volstaat niet om Kennedytunnel filevrij te maken
- Tol op nieuwe tunnel verzwakt autonoom effect
 - Extra stimulus nodig om effect te vergroten
 - Vrachtverbod
 - Heffing Kennedytunnel
 - Sterk aanbod openbaar vervoer
 - Sterke modale verschuiving (hoe?)
 - Congestie als fijnregeling? (reikwijdte beperkt)

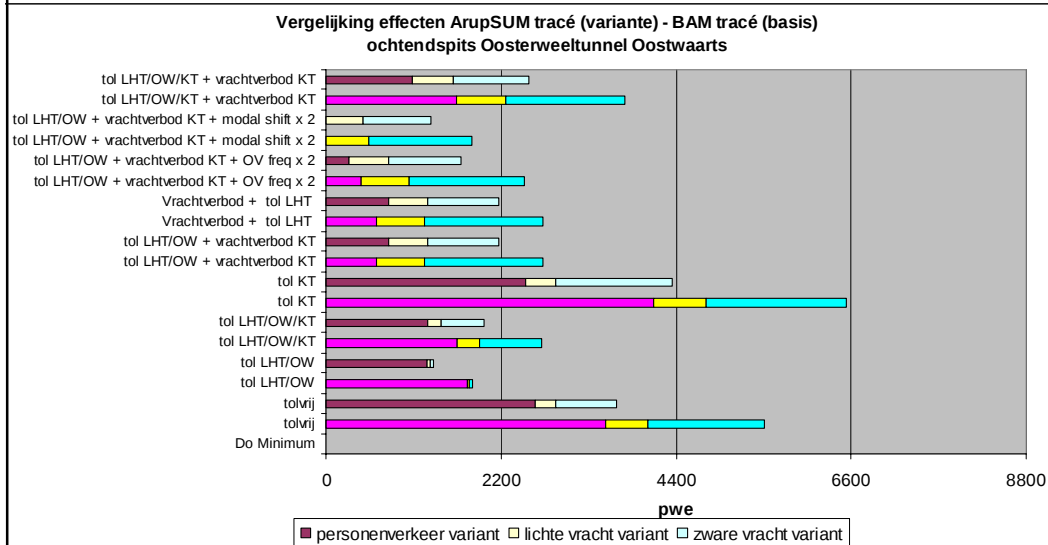
Vergelijking variantes ochtendspits R1 Kennedytunnel richting 2 (Oost)

* Tol LHT/OW + vrachtverbod KT is zelfde scenario als Vrachtverbod + tol LHT



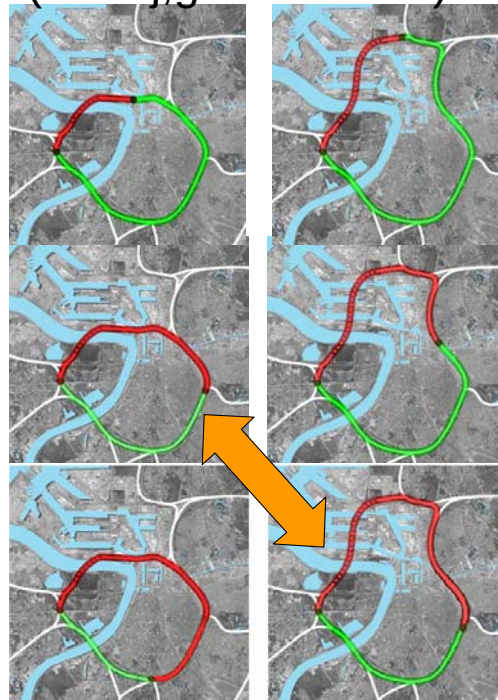
Vergelijking variantes ochtendspits Oosterweeltunnel richting 1 (Oost)

* Tol LHT/OW + vrachtverbod KT is zelfde scenario als Vrachtverbod + tol LHT



Evenwichtspunten R1 (filevrij, geen verbod)

- Tol Oosterweel
 - Oosterweel enkel als overloop
 - Congestie, verbod of andere stimulans nodig om systeem te laten functioneren
- Tolvrij/gelijke tol
 - Grotere ontlastend effect bij BAM-tracé
- Tol Kennedytunnel
 - ArupSUM tracé heeft een extra stimulus van deze grootte-orde nodig om een analoge ontlasting op te leveren als BAM-tracé zonder tol.



Modale verschuiving

- Frequentie OV x 2
 - Openbaar vervoer aandeel neemt toe met 4% (verdubbeling aanbod, gebruik OV neemt toe met 25%, personenverkeer daalt met 10%)
- Modaal aandeel OV x 2
 - Daling personenverkeer met 17%
 - Sterke maatregelen nodig om dit te bereiken
- Effect op personenverkeer is globaal!

Inrichting knoop R1 - Oosterweeltunnel

- Aansluiting op 2 rijstroken per tak volstaat comfortabel in normale omstandigheden
- Bij calamiteit in spitsuur en omleiding via Oosterweeltunnel kan een file van 1 tot 3 km optreden.
 - Aanvaardbaar in uitzonderlijke stress-situatie
 - absoluut vermijden overlast bij falen 1 tunnel kan enkel door overdimensioneren alle overige tunnels

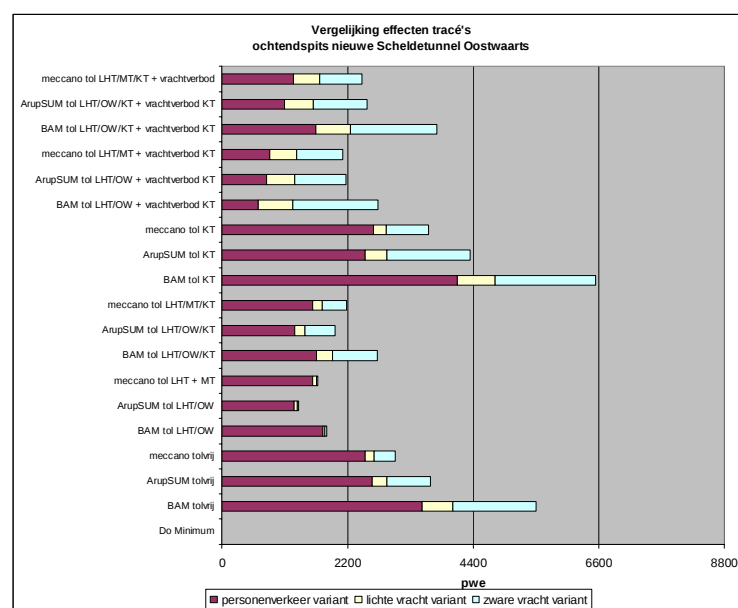
Aandachtspunten

- ArupSUM tracé: volledige herinrichting Antwerpen Noord noodzakelijk
 - Hoofdrichting R1 – A12 op 2 x 4 rijstroken
 - (voeding haven/A12 op 2 x2, OWT op 2x3)
- Knopen met radiale snelwegen uitbreiden om rerouting mogelijk te maken (concentratie verkeer van/naar 1 richting)

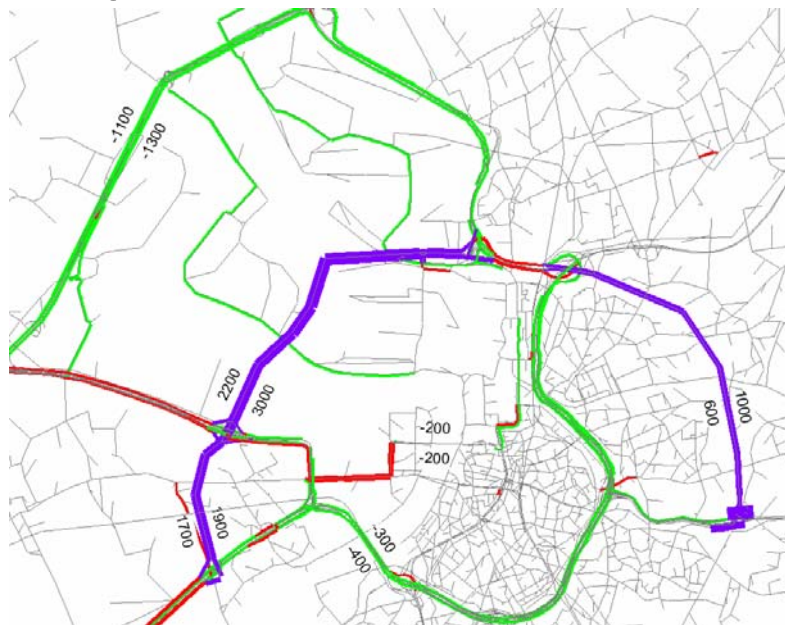
Impact Oosterweelknoop

- Versterkt autonoom effect Oosterweelverbinding
 - Ontlast KT, LHT, Waaslandtunnel
- Onlast stadsnet, vooral in buurt van knopen Ekeren, Groenendaallaan, Schijnpoort
- Stadsnet zonder Oosterweelknoop in 2020 kritisch op noord-zuid as
 - Debieten sterk afgetopt door lichtenregeling
 - Rerouting naar Stedelijke Ringweg
 - Druk op parallelle alternatieven Leien
 - Knelpunten (vertraging > 6 min) aan knopen Schijnpoort, Groenendaallaan, Noorderplaats, Londonstraat, Siberiabrug
 - Sterke verbetering door Oosterweelknoop

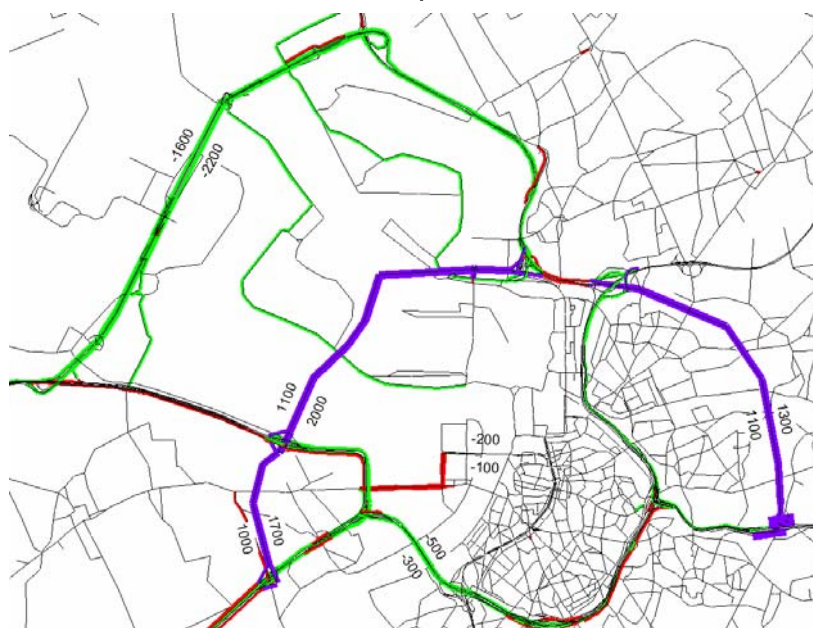
Autonoom vermogen meccanotracé vs BAM en ArupSUM



Autonome impact Meccanotracé tolvrij, verschil met Do Minimum



Mecanno vs DoMin vrachtverbod KT, tol OW/LHT

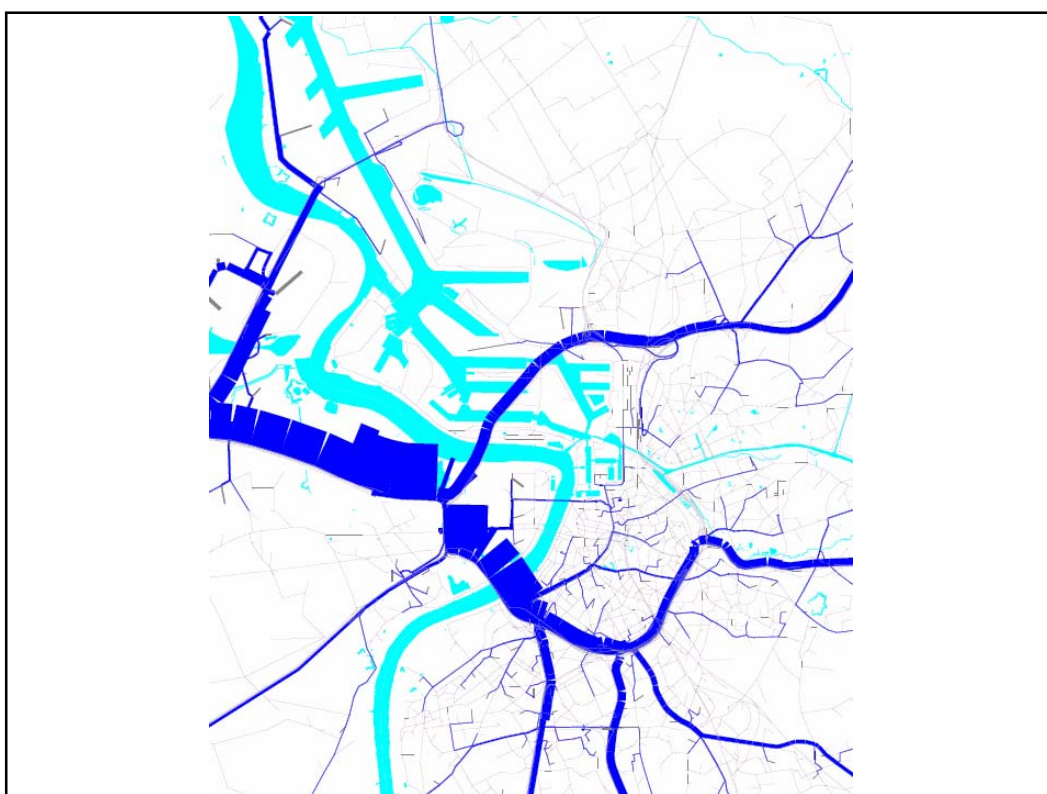


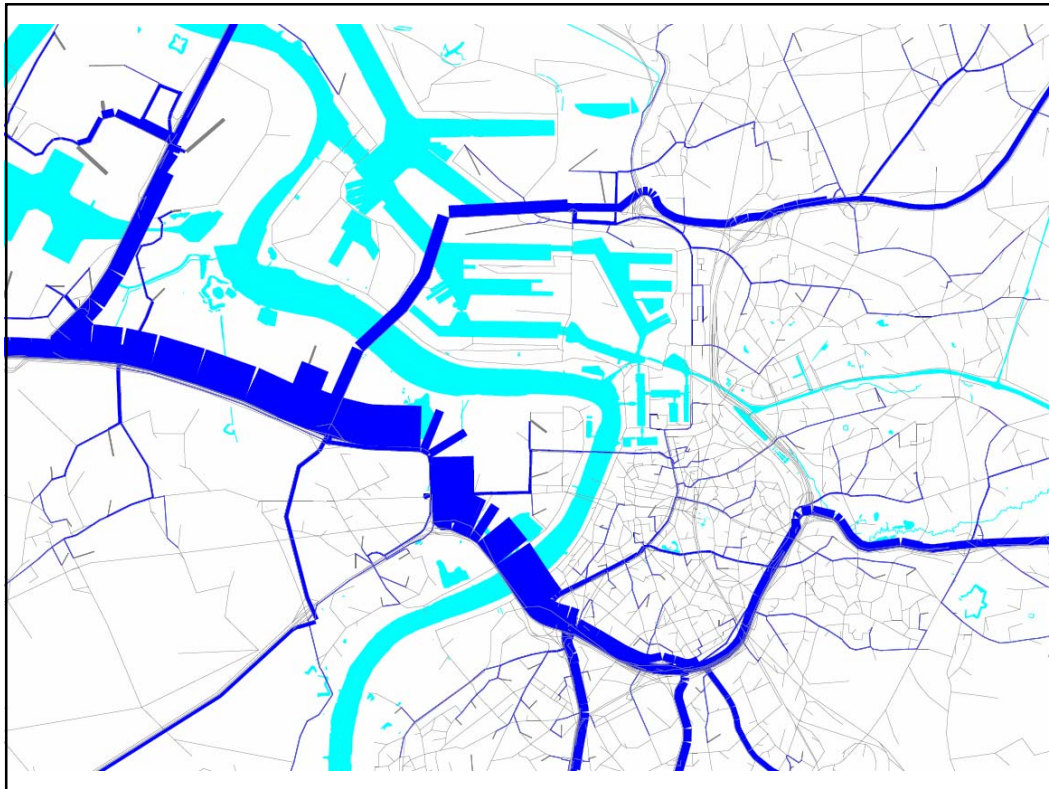
Meccanotracé

- Haven
 - Congestievrije ontsluiting naar Oost en West
 - Ontlasting Liefkenshoektunnel
- Stad
 - Beperkte ontlasting Kennedytunnel en Waaslandtunnel

Natuurlijke verdeling verkeer tunnelvariantes

- Selected link op N49 net na aansluiting Oosterweeltunnel
 - Tolvrije situatie





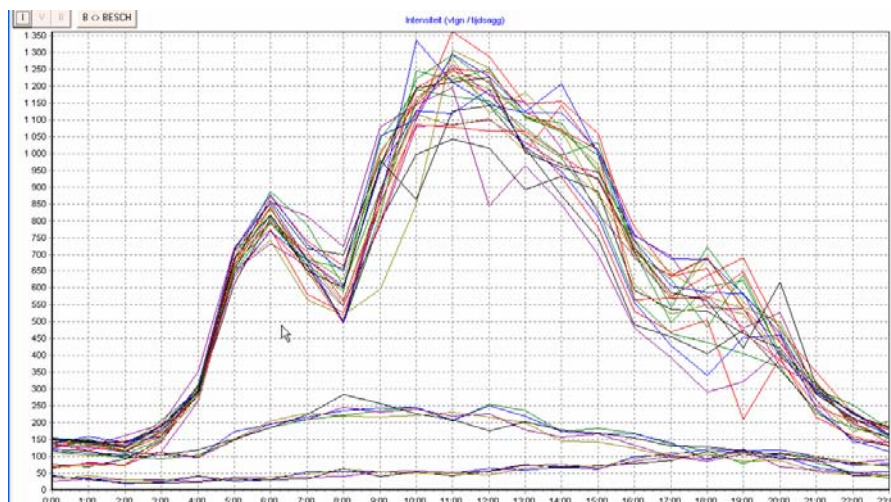
Potentieel A102 vrachtverkeer

- Inrichting als bypass E313 – A'pen Noord
 - Primair potentieel: 28% vrachtverkeer van E313 (bestemming A12 Noord, E19 Noord, haven rechteroever)
 - Voorbehoud verkeer haven zuid via Groenendaallaan
 - Max. ontlasting viaduct 280 ww/uur per rijrichting (buiten spits)
 - Secundair potentieel: 29% oeverkruisend vrachtverkeer van E313
 - Extra stimulans nodig, nu gebruikt, afhankelijk van bestemming, slechts 0.4% (E17) tot 11,2% (Deurganckdok) Liefkenshoektunnel
 - Dit secundair potentieel leidt slechts beperkt tot ontlasting van de huidige belasting viaduct (grootste deel gebruikt vandaag dit viaduct niet).
 - Maximale ontlasting E313 tussen Wommelgem en R1: -56% vrachtverkeer

A102 potentieel incl. vrachtverbod Kennedytunnel

- Verdwijnt
 - verkeer van/naar E313
 - Oeverkruisend verkeer van/naar noorden (E19, A12, haven)
- Toegevoegd
 - Oeverkruisend verkeer van/naar zuiden (A12/E19)
- Globaal effect: -49% vrachtverkeer op viaduct
- Spitsuur: -300 vrachtwagens/uur/richting
- Daluren: tot -650 vrachtwagens/uur/richting

Viaduct Deurne verdeling vrachtverkeer over dag



A102

potentieel personenverkeer

- Primair potentieel (noord, haven RO): 10%
- Secundair potentieel (oeverkruisend): 22%
- Inrichting als stedelijke ringweg
 - Sterke ontlasting Deurne en Merksem
 - Ontlasting E313 tussen Wommelgem en R1 wordt teniet gedaan door opgevangen regionaal verkeer
 - Netto effect: toename personenverkeer met 5% tov Do Minimum