



Vlaams
Parlement

stuk **54** (2009-2010) – Nr. 10
ingediend op 23 september 2010 (2009-2010)

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) Grote infrastructuurprojecten

Vijftiende voortgangsrapportage
Juli 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 Rouveroiij;
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;
N.;
de heer Filip Watteeuw.

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
– Nr. 7: Verslag
– Nr. 8: Verslag over gedachtewisseling
– Nr. 9: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM	6
1.	Inleiding	6
2.	Overzicht van de projecten	6
2.1.	Oosterweelverbinding	6
2.2.	Stedelijke ringweg/Groene Singel	7
2.3.	Andere projecten.....	8
2.3.1.	Brabo 1.....	8
2.3.2.	Brabo 2.....	8
2.3.3.	Watergebonden projecten	9
2.3.4.	Fietsprojecten.....	10
3.	Financiën	10
4.	Diversen	10
4.1.	Risicoanalyse	10
4.2.	Talentenwerf	10
4.3.	Minderhinder.....	10
II.	Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof.....	10
1.	Ontwikkelingen sinds de vorige voortgangsrapportage.....	10
1.1.	Uitvoering masterplan	10
1.2.	Uitvoering dubbelbesluit.....	11
1.3.	Masterplan 2020	11
2.	Aandachtspunten	11
2.1.	ESR-neutraliteit.....	11
3.	Voorstel informatieverstrekking Masterplan 2020	12
III.	Toelichting namens de Vlaamse Regering door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	13
1.	Stuurgroep Masterplan 2020	13
1.1.	Principes	13
1.2.	Stuurgroep	14
1.3.	Projectleider.....	14
1.4.	Werkcomité.....	14
1.5.	Plan van aanpak	14
1.6.	Tunnelveiligheid.....	15
1.7.	Diversen.....	15
2.	Advies INR en Eurostat over de voorgenomen herstructurering van het Oosterweelproject.....	15
3.	Besluit	16

IV. Bespreking	16
1. Interventie van de heer Ivan Sabbe	16
1.1. Stedelijke ringweg	16
1.2. Beslissing Oosterweelverbinding	16
1.3. Studiekosten	17
1.4. Noriant	17
1.5. Tol Liefkenshoektunnel	17
2. Interventie van de heer Jan Penris.....	17
2.1. Beslissing Oosterweelverbinding	17
2.2. Stedelijke ringweg	18
2.3. F. Rooseveltplaats	18
2.4. Bredabaan.....	18
2.5. Voortgangsrapportages	18
2.6. ESR-neutraliteit.....	19
3. Interventie van de heer Dirk Peeters	19
3.1. Mortsel	19
3.2. Onderzoek Meccanoscenario	20
3.3. Stedelijke ringweg	20
3.4. ESR-neutraliteit.....	20
3.5. Middenvijver.....	21
3.6. Beslissing Oosterweelverbinding	21
3.7. Sint-Annabos	21
4. Interventie van mevrouw Annick De Ridder	21
4.1. Beslissing Oosterweelverbinding	21
4.2. Voortgangsrapportages	22
4.3. Stedelijke ringweg	22
4.4. Operaplein en Rooseveltplaats	22
4.5. Noorderlaan	22
5. Interventie van de heer Dirk de Kort	22
5.1. Voortgangsrapportages	22
5.2. Beslissing Oosterweelverbinding	23
5.3. Noriant	23
5.4. Middenvijver.....	23
5.5. Brabo 2	23
5.6. Operaplein	24
5.7. Forum stad-rand	24
5.8. ESR-neutraliteit.....	24
6. Interventie van de heer Patrick Janssens	24

7. Interventie van de heer Bart Martens	24
7.1. Operaplein en Rooseveltplaats	24
7.2. Noorderlaanbrug	25
7.3. Bredabaan.....	25
7.4. Stedelijke ringweg	26
7.5. ESR-neutraliteit.....	26
7.6. Voortgangsrapportages	26
8. Interventie van mevrouw Sophie De Wit	27
8.1. Stedelijke ringweg	27
8.2. Stad-rand.....	27
8.3. Beslissing Oosterweelverbinding	27
9. Antwoorden van de heer Jan Van Rensbergen	27
9.1. Stedelijke ringweg	27
9.2. Studiekosten	28
9.3. Tol Liefkenshoektunnel	29
9.4. Operaplein	29
9.5. Middenvijver.....	30
9.6. Sint-Annabos.....	30
9.7. Noorderlaan	30
9.8. Noriant	30
9.9. Brabo 2	30
9.10. Noorderlaanbrug.....	31
10. Antwoorden van de heer Jan Debucquoy	31
10.1. Voortgangsrapportages	31
10.2. ESR-neutraliteit.....	31
11. Antwoorden van minister Hilde Crevits	33
11.1. Beslissing Oosterweelverbinding	33
11.2. Voortgangrapportages	34
11.3. Forum stad-rand.....	34
11.4. Bredabaan.....	34
11.5. Mortsel	35
V. Regeling van de werkzaamheden	37
Gebruikte afkortingen	38
Bijlagen:	
Bijlage 1: De vijftiende voortgangsrapportage van de BAM.....	39
Bijlage 2: Presentatie van de BAM over haar vijftiende voortgangsrapportage..	83
Bijlage 3: De presentatie van het Rekenhof over zijn rapport over de vijftiende voortgangsrapportage van de BAM.....	99

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op donderdag 1 juli 2010 een vijftiende voortgangsrapportage over de grote infrastructuurwerken van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in het kader van het Masterplan Antwerpen. Die gedachtewisseling past in de reeks van voortgangsrapportages 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 vijftiende voortgangsrapportage toe. De leden van de commissie kregen vooraf het rapport toegestuurd. Daarop verstrekt het Rekenhof zijn commentaar op de vijftiende voortgangsrapportage van de BAM. Het verslag van het Rekenhof wordt apart gepubliceerd: *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/9. 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 Stuurgroep Masterplan 2020 (Duurzame Antwerpse Mobiliteit, DAM).

De gedachtewisseling wordt afgerond met een vragenronde waarop door de sprekers wordt geantwoord.

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

1. Inleiding

De heer *Jan Van Rensbergen* wijst erop dat er aan de scope van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen sinds de veertiende voortgangsrapportage² geen wijzigingen zijn aangebracht. Hij herinnert eraan dat het masterplan is geactualiseerd in het Masterplan 2020.

Voor het overige is de rapportage van de BAM in overeenstemming met de voorschriften die het Rekenhof op vraag van de commissie eerder heeft uitgewerkt.

2. Overzicht van de projecten

2.1. Oosterweelverbinding

Voor het project Oosterweelverbinding geldt nu het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering³, zoals al gemeld in de vorige voortgangsrapportage. Op dit ogenblik werkt de BAM een voorontwerp van ondertunneling uit. In de onderhandelingsprocedure met Noriant heeft de raad van bestuur van de BAM de beslissing genomen de onderhandelingen op te schorten. De finale contractbesprekingen kunnen pas al dan niet worden aangevat na een definitieve beslissing van de Vlaamse Regering.

Wat de andere projecten betreft, is de Burchtse Weel in zijn laatste fase. Na de zomer moet het project zijn afgewerkt. Het project met betrekking tot de Schijn is al klaar.

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 Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/6.

³ Besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010 'Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen'.

2.2. *Stedelijke ringweg/Groene Singel*

De heer Van Rensbergen wil van de gelegenheid gebruik maken om een en ander te verduidelijken en historisch in te kaderen met betrekking tot de stedelijke ringweg. Recent zijn daarover vragen gerezen naar aanleiding van plannen die op de website zijn verschenen in het kader van de DAM-onderhandelingen. Het gaat om enkele projecties van de haalbaarheidsstudie van 2004. Die projecties zijn verkeerdelijk geïnterpreteerd als definitieve plannen, wat de heer Van Rensbergen geenszins het geval noemt.

Spreker schetst daarom een kleine historiek. In 1997-1998 ging men in het kader van het Masterplan Antwerpse Mobiliteit op zoek naar de 'prioriteiten van de prioriteiten' met een haalbaarheidsstudie, waarvan het rapport in 2000 is gepubliceerd. In die studie werden er twee scenario's geselecteerd. Het eerste scenario was het sluiten van de kleine ring rond Antwerpen, met de zogenaamde Oosterweelverbinding, maar ook de optimalisatie van de singel. Dat zijn de twee grote prioriteiten die uit de lijst van de prioriteiten zijn gehaald. Wat betreft de optimalisatie van de singel toont de heer Van Rensbergen een overzicht van vier profielen van de R1 ter hoogte van het station van Berchem, zoals die zijn verschenen in de haalbaarheidsstudie. De bovenste doorsnede toont de huidige toestand, met rechts de bestaande singel en links de ring.

Het tweede profiel toont het 'tunnelsingelscenario', waarbij de huidige singel de kruisende steenwegen zou overbruggen. Daarbij zou elk kruispunt geoptimaliseerd worden met een ondertunneling. Aan de Generaal Lemanstraat is er trouwens al een dergelijke ondertunneling. Die ondertunneling vergt een aanzienlijk ruimtebeslag: niet alleen de tunnel zelf maar ook telkens de op- en afritten om op de singel te komen. Omwille van die nefaste ruimtelijke aanslag op het hele gebied rond de huidige singel en op het groen dat daar nog aanwezig is, is dat tunnelsingelscenario in de loop van 2001 verlaten.

In 2002-2003 is het concept Groene Singel uitgewerkt. Dat concept is op vorige voortgangsrapportages al uitvoerig toegelicht⁴. Dat concept heeft een mobiliteitscomponent en een ruimtelijke component. Wat de mobiliteit betreft gaat het concept ervan uit dat de functie van de huidige singel wordt overgenomen door de stedelijke ringweg. Die stedelijke ringweg zou in dat concept worden aangelegd naast de huidige ring. De huidige ring zou dan bestemd worden voor het doorgaande verkeer, dat niet als bestemming de stad heeft. Door die scheiding van verkeersstromen vermijdt men tal van onveilige weefbewegingen die vandaag op de R1 plaatsvinden en vermijdt men het oneigenlijke gebruik van zowel de huidige singel als de huidige R1 en de overbelasting die daarvan het gevolg is. Er was ook een ruimtelijke component. De infrastructuur werden wel gescheiden maar toch ook naast elkaar gelegd in de zate van de huidige R1. Dat alleen al levert ruimtewinst op rond de huidige singel. Uiteraard zou het rond de huidige R1 hier en daar wat breder worden. Maar daarover is momenteel onderzoek bezig.

Gaandeweg stelt men vast dat dit ruimtebeslag geoptimaliseerd kan worden. In dat concept wordt de huidige singel gereduceerd tot een weg voor heel lokaal verkeer voor de bewoners en er wordt ook een trambaan op aangelegd. Daardoor kunnen al de restfracties groen die er nu nog zijn worden verzameld tot een parkgebied. In de haalbaarheidsstudie 2004 werden de concrete slaagkansen van dit concept nagegaan. Meer was die haalbaarheidsstudie niet. Het was geen definitief ontwerp noch een conceptontwerp. De enige bedoeling was na te gaan of het bijeenbrengen van twee verkeerssystemen in de bestaande zate van de ring wel mogelijk was, aldus de heer Van Rensbergen.

Na 2004 zijn drie plaatsen punctueel verder uitgewerkt. Bijvoorbeeld is men in de omgeving van het station van Berchem op vraag van de stad en in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en De Lijn,

⁴ Zie: het verslag van de eerste voortgangsrapportage (juni 2005), *Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 268/2, en het hoorzittingsverslag *Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 268/1, p. 12.

gaan nakijken hoe het concept kan aangesloten worden op het onderliggende wegennet. Uit dat onderzoek is eveneens gebleken dat er optimalisaties mogelijk zijn die ruimtewinst opleveren. Dat is grafisch weergegeven in de besproken profielen.

Een tweede punt waarop is voortgedacht is de aansluiting tussen de R1 en de E313, aan het Rivierenhof. Die aansluiting moet er komen volgens het project-MER Oosterweelverbinding. Door intelligent te ontwerpen kan ook daar een ruimtewinst worden geboekt, van zowat 7 hectare. Een ander project waarvoor in het concept bundeling stedelijke ringweg/ring verder onderzoek is verricht, betreft de 'spaghettiknoop', de zuidelijke knoop ter hoogte van de Kennedytunnel. Daar kan het ruimtebeslag met 16 hectare worden vermindert.

Maar dit zijn telkenmale enkel maar concepten, waarmee wordt aangetoond dat met intelligent ontwerpen – in samenspraak met alle partners – het ruimtebeslag van de initiële haalbaarheidsstudie van 2004 fel kan worden geoptimaliseerd. De uiteindelijke doelstellingen van het concept stedelijke ringweg/Groene Singel kunnen wel degelijk bewaarheid worden, aldus de BAM-manager, namelijk het bundelen van infrastructuur en het creëren van aaneengesloten groene zones omheen die infrastructuur.

In 2008-2009 is men met alle partijen gaan toewerken naar een startnota om dit concept van stedelijke ringweg/doorgaande ringweg Zuid, verder aan te pakken. Naast dat infrastructuurele ontwerp hebben BAM en stad besloten om in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester een open oproep te lanceren om een stedenbouwkundige ontwerper aan te stellen. Het is immers de bedoeling te komen tot een ontwikkeling en ontwerpproces die participatief en gebiedsgericht zijn.

Maar de heer Van Rensbergen benadrukt dat nu eerst de verdere besluitvorming over het Masterplan 2020 moet worden afgewacht vooraleer de ontwerpwerkzaamheden kunnen worden voortgezet.

2.3. *Andere projecten*

2.3.1. *Brabo 1*

Sinds de vorige voortgangsrapportage is er wat Brabo 1 betreft geen enkele vertraging te noteren. Alles zit perfect op schema. De werkzaamheden zijn in uitvoering. Voor de tramlijn Deurne-Wijnegem wordt van de zomer nog overgeschakeld van fase 1 naar fase 2. De tweede fase bestaat uit het gedeelte August Van De Wielelei tussen Ruggeveldlaan en Krijgsbaan-Houtlaan en het gedeelte Ruggeveldlaan tussen Ertbruggelaan en Wim Saerensplein.

Wat betreft de tramstelplaats in Deurne is het terrein bouwrijp gemaakt. De afbraakwerken zijn gebeurd. Na de bodemsanering kunnen de funderingswerken worden aangevat.

Van het traject Mortsel-Boechout eindigt fase 1 in september 2010. Dan kan overgeschakeld worden op fase 2, het gedeelte op de Liersesteenweg tussen de Drabstraat en de Nieuwelei.

2.3.2. *Brabo 2*

Op de vorige voortgangsrapportage is een overzicht gegeven van een aantal knelpunten. Die zijn inmiddels uitgeklaard. Er zijn tal van concrete afspraken gemaakt en de ontwerpwerkzaamheden zijn daarmee in grote mate voortgezet. Een stand van zaken met betrekking tot de ontwerpen van Brabo 2 is te lezen op dia 14. Er is ervoor gekozen om in verband met het Hardenvoortviaduct scenario 3 verder uit te werken. Scenario 3 houdt in dat het Hardenvoortviaduct blijft staan maar dan enkel voor het autoverkeer. De tram-

verbinding wordt gelijkgronds aangelegd over de Kempenstraat en vandaar ofwel naar de westkant ofwel naar de oostkant naar de Noorderlaan en verder naar de vrije tram-busbaan die er vandaag al is. Tegen de volgende stuurgroep (7 oktober 2010) zullen beide subvarianten uitgewerkt zijn; de BAM zal op de stuurgroep een advies formuleren aan de minister voor een definitieve beslissing over de Hardenvoortviaduct.

Wat betreft de Noorderlaan is de BAM akkoord gegaan met de ontwerpuitgangspunten van twee maal twee rijstroken voor zover er voldoende opstelcapaciteit voor voorsorteerstroken is aan de verkeerslichten op het kruispunt.

Voor het Operaplein is er een consensus bereikt over de verkeerscirculatie op het plein en de stationsomgeving. Er zijn geen principiële knelpunten meer tussen alle betrokken partijen, ook wat betreft de ontwikkelingen aan de Rooseveltplaats. Ontwerper De Solà-Morales is na lange tijd nu opnieuw aan het werk getogen, met als eerste opdracht het ontwerp van de Rooseveltplaats aan te passen. Door een gefaseerde aanpak moet het mogelijk worden om tegelijk met de verdere uitbouw van de tramlijnen ook het aantal bussen te verminderen. De stuurgroep Operaplein, gepland in september 2010, zal al die elementen bekrachtigen en zal de nodige beslissingen treffen met betrekking tot het voorontwerp Operaplein.

Voor tramlijn 1 Eilandje is een vraag gekomen naar een alternatief tracé. In plaats van de verbinding op het einde van de Londenstraat over de kaaien richting Kattendijk aan te leggen wil men het tramspoor doortrekken over de Mexicobrug tot aan het nieuwe Havenhuis. Dat zou meteen ook een prachtige ontsluiting bieden aan de nieuwe administratieve centrum. Momenteel wordt nagegaan wat de consequenties zijn van die keuze, en ook dat wordt gerapporteerd op voormelde stuurgroep.

2.3.3. *Watergebonden projecten*

De Noorderlaanbrug is afgewerkt en is op 18 juni 2010 officieel in gebruik genomen. Daar is de opdracht van BAM beëindigd. Na de oplevering draagt BAM de brug nu over in beheer en eigendom aan nv De Scheepvaart, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn. Daarover wordt momenteel onderhandeld.

De IJzerlaanbrug staat on hold, tot er voldoende klaarheid bestaat over de Oosterweelverbinding. Voor de spoorbruggen heeft de raad van bestuur van BAM het bestek goedgekeurd. Het dossier gaat nu naar Infrabel die de coördinatie doet. De heer Van Rensbergen verwacht dat de bouw van de spoorbruggen over het Albertkanaal begin 2011 kan worden gestart.

Geen vertragingen zijn te melden met betrekking tot de Kattendijksluis. Ook is men begonnen aan de Van Cauwelaertsluis. Op de Open Wervendag op 30 mei 2010 trok het project 12.200 bezoekers. Zij konden een uniek moment meemaken, omdat zij de hele bouwput, de te renoveren sluis die droog stond, konden bekijken, de nieuwe houten sluisdeuren konden zien drijven in afwachting dat ze geïnstalleerd worden, en zelfs de grote boorkop waarmee een leidingentunnel onderdoor de sluis zal worden geboord, van nabij in ogenschouw konden nemen. Het gebeurt niet vaak dat men al die elementen op dezelfde dag kan komen waarnemen.

Van de Kattendijksluis zijn de houten sluisdeuren eind juni 2010 aangekomen. Die zijn vrij uniek omdat slechts een enkele opdrachtnemer, in het noorden van Nederland, het eveneens heeft aangedurfd om sluisdeuren van een dergelijke grote omvang en die zo'n zware krachten moet weerstaan, te fabriceren in hout. Ze zijn met de binnenvaart ter plekke gebracht. Ook de stalen deuren zijn aangekomen en worden binnenkort geplaatst.

2.3.4. *Fietsprojecten*

Voor de fietsprojecten Havenroute zijn samenwerkingsprotocol, bouwvergunnings- en onteigeningsdossier klaar en goedgekeurd. De verdere voorbereidingen zijn bezig.

3. **Financiën**

De heer Van Rensbergen wijst erop dat de jaarrekeningen en de begroting van BAM online te vinden zijn op de website van de maatschappij (bamnv.be).

Belangrijk noemt hij het positieve advies van Eurostat betreffende de ESR-neutraliteit van het voorstel om de Oosterweelverbinding te realiseren met een concessieovereenkomst tussen BAM als concessiegever en de maatschappij Tunnel Liefkenshoek (TLH) als concessienemer. Uiteraard zijn er randvoorwaarden zoals een robuust financieel plan waaruit blijkt dat er rendement te halen is uit het project. Eurostat heeft natuurlijk ook gewezen op de vereiste beslissingsautonomie van TLH als autonoom overheidsbedrijf.

4. **Diversen**

4.1. *Risicoanalyse*

Op vraag van het auditcomité en de raad van bestuur van BAM is begonnen aan de actualisatie van de risico-inventarisatie en de risicobeheersingsmaatregelen zoals die in 2008 zijn uitgewerkt. Dat moet resulteren in een geactualiseerde risico-inventaris.

4.2. *Talentenwerf*

De Talentenwerf is een samenwerkingsverband tussen de VDAB, het FVB, het bouwonderwijs, Stad Antwerpen en de BAM om werkzoekenden op korte termijn inzetbaar te maken voor infrastructuurwerken. BAM coördineert daarin de initiatieven in de masterplanprojecten. Een mooi voorbeeld noemt de heer Van Rensbergen de Van Cauwelaertsluis. Op die bouwplaats werd in workshops systembekisting onderwezen.

4.3. *Minderhinder*

De minderhinderactiviteiten worden intensief voortgezet. Voor elk van de lopende projecten wordt doorgedreven communicatie gevoerd met onder meer informatiesessies. Op het terrein zijn ‘werfcommunicatoren’ actief.

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

De heer *Jan Debucquoy* zegt weinig nieuws te vertellen hebben. Het rapport van het Rekenhof⁵ bevat veel herhalingen van het vorige. Toch tracht hij zoals telkens enkele nieuwe aandachtspunten naar voren te brengen. Deze keer zal hij wat dieper ingaan op de ESR-neutraliteit en zal hij wat suggesties doen voor de komende rapporteringen met betrekking tot het Masterplan 2020.

1. **Ontwikkelingen sinds de vorige voortgangsrapportage**

1.1. *Uitvoering masterplan*

In het algemeen stelt het Rekenhof vast dat de informatie vanwege de BAM over de ontwikkelingen sinds april 2010 correct en volledig is.

De heer Debucquoy ziet weinig evolutie in de realisatie van het Masterplan Antwerpen, een dossier van 4,2 miljard euro. Het aandeel BAM in de totaal uitgegeven investerings-

⁵ Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 54/9.

kosten tot 30 april 2010 bedraagt 199 miljoen euro. Wetende dat het aandeel BAM in de volledige uitvoering van het masterplan 3,1 miljard euro is, betekent dit dat de maatschappij tot nu toe 6,3 percent van haar opdracht heeft uitgevoerd.

Het belangrijkste project in het Masterplan Antwerpen is het Oosterweelproject. De onderhandelingen met de voorkeurbieder zijn opgeschort en de afgesproken realisatieprijs van de voorkeurbieder is verlopen. Dat betekent dat als men zou beslissen voort te doen met Noriant, er opnieuw zal moeten worden onderhandeld over de prijs.

Sinds de veertiende voortgangsrapportage constateert de heer Debucquoy een gestadige uitvoering van andere projecten. Er is sindsdien ongeveer 13,58 miljoen euro uitgegeven. Dat is een klein bedrag in het licht van voormelde 3,1 miljard, maar in absolute cijfers toch niet onooglijk. De Noorderlaan is inderdaad voorlopig opgeleverd. Dat project was begroot op 25,5 miljoen euro. Tot heden is al gefactureerd: 22,8 miljoen; en de heer Debucquoy ziet het mogelijk dat men binnen het geraamde bedrag – een realistische raming zo blijkt – blijft.

1.2. *Uitvoering dubbelbesluit*

Ook over de uitvoering van het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010 is er weinig nieuws. Hoewel was aangekondigd dat er een definitieve beslissing zou vallen voor de zomer, is die beslissing, gebaseerd op een onderzoek van het tunnelalternatief, nog niet getroffen. De Vlaamse Regering heeft op 23 april beslist een projectleider aan te stellen en een ministeriële stuurgroep op te richten. Op 2 juni 2010 is een plan van aanpak met inbegrip van de technische randvoorwaarden vastgelegd door de ministeriële stuurgroep.

Het Rekenhof heeft een gesprek gehad met de projectleider. De projectleider heeft daarin gezegd dat hij tegen halverwege juni een basisschetsontwerp zou hebben en een ruwe raming van de kosten van de tunnelvariant, en dat de eindbeslissing zou vallen tegen het einde van de zomer van 2010.

Zoals bij de vorige voortgangsrapportage al is verklaard, wijst de heer Debucquoy erop dat mogelijke aanpassingen aan de procedures gevolgen hebben op de realisatieduur. Die beslissing kan ook leiden tot extra juridische, financiële en organisatorische risico's en het komt erop aan die risico's op schadeclaims zo goed mogelijk te beheersen.

1.3. *Masterplan 2020*

De heer Debucquoy verklaart niet te beschikken over nieuwe informatie over het Masterplan 2020. Hij heeft dan ook nog geen enkel idee over de concretisering van dat plan. Hij heeft wel vernomen dat de administratie volop bezig is met de voorbereiding van indicatieve projectfiches.

2. Aandachtspunten

2.1. *ESR-neutraliteit*

Spreker gaat wat dieper in op het nieuwe advies van Eurostat (9 juni 2010), verstrekt op vraag van de Vlaamse Regering die wou weten of een concessieformule voor het Oosterweelproject ESR-neutraal zou zijn. Die ESR-neutraliteit is opgelegd door het BAM-decreet. De regering is dan ook op zoek naar een formule om de uitgaven voor een Oosterweelverbinding buiten de begroting te houden.

Eurostat heeft inderdaad een positief advies gegeven, maar men moet heel goed het advies lezen met al zijn consequenties, aldus de heer Debucquoy. Er zijn twee belangrijke voorwaarden voor de ESR-neutraliteit, te vervullen door de concessiegever. Vooreerst moet de concessienemer volledig autonoom zijn beslissingen kunnen nemen, zonder inmenging

van de Vlaamse Regering. Dat betekent onder meer dat de concessienemer vrij moet kunnen beslissen de concessie al dan niet te aanvaarden; de regering noch de Vlaamse decreetgever mogen hem de concessie opleggen. De Vlaamse overheid moet een te grote betrokkenheid bij de beslissing vermijden. Moeilijk bij Eurostat ligt bijvoorbeeld ook de aanstelling van een regeringscommissaris bij concessienemer nv Tunnel Liefkenshoek. Ook dat zou kunnen wijzen op inmenging; zeker de benoeming van een regeringscommissaris met vetorecht is volledig uit den boze. De meerderheid van de raad van bestuur van de concessienemer moet autonoom zijn en mag niet bestaan uit afgevaardigden van de Vlaamse overheid.

Een tweede belangrijke voorwaarde voor ESR-neutraliteit is dat de rendabiliteit van de concessie kan gegarandeerd worden met een gezond financieel plan. In principe wordt alleen derdenfinanciering aanvaard. Het project moet financieel alleen gedragen worden door de vergoedingen van de verbruikers, zijnde de vrachtwagens die de Oosterweelverbinding zullen gebruiken. Daarom is het van groot belang dat men de toekomstige toelinkomsten zo realistisch mogelijk inschat uitgaande van realistische verkeersscenario's. Er moet voldoende 'return on investment' zijn. Tevens moet men oppassen om niet te veel randprojecten ten laste te leggen van nv Tunnel Liefkenshoek. Als men op voorhand met een sluitend businessplan Eurostat kan overtuigen, dan is overheidswaARBorg mogelijk; wat betekent dat men een veel goedkopere financiering kan vinden. Maar het moet op voorhand vaststaan dat de kans dat de waarborg wordt uitgewonnen, heel miniem is.

De heer Debucquoy herinnert er overigens aan dat de concessiegever hoe dan ook gebonden is aan de wetgeving op de overheidsopdrachten. Ook andere partners moeten de kans krijgen mee te dingen naar de exploitatie-opdracht. Als men onderhands gunt aan nv Tunnel Liefkenshoek moet dat gemotiveerd gebeuren op basis van de uitzonderingen die de wetgeving toestaat.

Ten slotte staat ook vast dat de ESR-neutraliteit de controlebevoegdheid van het Rekenhof over nv Tunnel Liefkenshoek niet in de weg staat. De bevoegdheid van het Rekenhof strekt verder dan de ESR-consolidatiekring. ESR-neutraliteit belet ook niet een informatievoorziening aan het Vlaams Parlement. En evenmin belet ESR-neutraliteit onderworpenheid aan de wetgeving overheidsopdrachten. Indien de concessienemer een overheidsinstelling zou zijn zoals nv Tunnel Liefkenshoek, dan is die instelling evengoed gebonden aan die wetgeving. Spreker verwijst naar eerdere Rekenhofrapporten over concessies. Nog voor de ESR-regeling en de invoering van de euro, halverwege de jaren negentig, is er veel gepubliceerd over de concessie tunnel Liefkenshoek⁶. Bepaalde aspecten zijn nog altijd heel actueel, zoals het risico van een te grote betrokkenheid van de overheid, de noodzaak aan een realistische raming van verkeersstromen – wat toen niet het geval was –, het ontbreken van een decretale machtiging tot het verstrekken van een gewestwaarborg – toen niet aanwezig. Heel recente publicaties zijn drie Rekenhofrapporten over de concessie van het Waterzuiveringsstation Brussel Noord van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest⁷. Hier heeft men een voorbeeld van een geslaagde poging om uitgaven buiten de begroting te houden met inachtneming van ESR-neutraliteit.

3. Voorstel informatieverstrekking Masterplan 2020

De heer Debucquoy denkt dat het de laatste keer is dat de huidige manier van informatieverstrekking over het Masterplan 2020 wordt gebruikt in de commissie. Het is natuurlijk

⁶ Zie: 7de (Vlaams) boek van het Rekenhof, *Parl. St.* VI. Parl. 1995-96, nr. 11/1, pp. 167-175, en Resolutie betreffende de bespreking van het Boek van het Rekenhof 1995, *Parl. St.* VI. Parl. 1995-96, nr. 376.

⁷ < http://www.ccrek.be/docs/Reports/2009/2009_20_Waterzuiveringsstation.pdf >.

de commissie die moet beslissen welke informatie zij wil krijgen en hoe dat moet gebeuren. Intussen is ook door het Vlaams Parlement een motie goedgekeurd waarin het parlement vraagt om verder geïnformeerd te worden over het Masterplan 2020⁸.

Het Rekenhof heeft daartoe een voorstel uitgewerkt. De informatieverstrekking wordt drieledig gezien. Net zoals andere reguliere uitgaven kan de informatie ingepast worden in de courante jaarlijkse beleidsverantwoording, zoals de jaarbegroting en eventueel beleidsbrieven en pps-beleidsbrief. Bovenop die courante beleidsverantwoording kan men opnieuw ook vragen een eenmalig basisrapport ter beschikking te stellen van de parlementaire commissie. In de bijlage van het rapport van het Rekenhof over de vijftiende voortgangsrapportage is een voorstel opgenomen van de items die een dergelijk basisrapport zou kunnen bevatten. Daarna kunnen er weer op basis van dat basisrapport voortgangsrapportages worden gemaakt. Hoeveel keer per jaar dat moet gebeuren, laat het Rekenhof over aan de commissie. Het Rekenhof heeft daar overleg over gepleegd met de administratie en daaruit is een voorkeur gekomen voor een tot twee keer per jaar.

Een grote wijziging in het voorstel van het Rekenhof is dat de BAM, die in de huidige rapportage coördinator was, in de toekomst een kleinere rol in de rapportage zou krijgen. De rol van andere overheidsagentschappen zou groter worden. Daarom dringt de heer Debucquoy aan op de benoeming van een ambtelijk coördinator voor informatieverstrekking. Het Rekenhof blijft bereid in te gaan op vragen van het Vlaams Parlement om de juistheid en de volledigheid van de rapportering te controleren.

Voor alle duidelijkheid preciseert de heer Debucquoy overleg te hebben gehad met de administratie en het kabinet van minister Hilde Crevits. Daar hebben administratie en kabinet laten weten dat zij zich niet konden engageren namens de hele Vlaamse Regering.

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

Minister *Hilde Crevits* legt er de nadruk op dat ook deze keer de tekst van haar toelichting werd goedgekeurd door de hele Vlaamse Regering. Zij wil ingaan op twee zaken. Voor eerst wil zij uitleg geven over de werkzaamheden van de stuurgroep van het Masterplan 2020. Een tweede punt is het advies van het INR en Eurostat over de voorgenomen herstructurering van het Oosterweelproject.

1. Stuurgroep Masterplan 2020

1.1. Principes

De Vlaamse Regering keurde op 30 maart 2010 het Masterplan 2020 goed. Het Masterplan 2020 stelt dat om de congestie op de ring op te lossen, in de eerste plaats de ring ten noorden van Antwerpen zal moeten worden gesloten: deze nieuwe derde Scheldekruising is bedoeld voor vrachtwagenverkeer en heeft een maximale functionaliteit voor ontsluiting van de stad en de rand en dit alles binnen een context van een leefbare ruimtelijke ontwikkeling. Deze kruising is een deel van het TERN-netwerk (Trans-European road network). De derde Scheldekruising moet prioritair gerealiseerd worden.

⁸ Met redenen omklede motie van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit, de heer Carl Decaluwe en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 20 mei 2010 door de heren Jan Penris en Dirk Peeters in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020, en over de objectiviteit van het onderzoek naar het Meccanoplan voor de Antwerpse mobiliteit, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 554.

1.2. *Stuurgroep*

De Vlaamse Regering wil de ondertunnelde oplossing voor de derde Scheldekruising uitvoeren. De Vlaamse Regering heeft een Stuurgroep Masterplan 2020 opgericht, samengesteld uit de ministers van het ministerieel comité DAM (Duurzame Antwerpse Mobiliteit) of hun vertegenwoordigers, de voorzitter van de BAM en twee vertegenwoordigers van het college van de stad Antwerpen (burgemeester Patrick Janssens en schepen Marc Van Peel).

1.3. *Projectleider*

De Vlaamse Regering heeft de heer Jaak Polen aangesteld als projectleider voor de uitwerking van de tunneloplossing, binnen de gestelde randvoorwaarden. De projectleider rapporteert aan de stuurgroep.

1.4. *Werkcomité*

Voor de uitwerking van de ondertunnelde verbinding doet de Vlaamse Regering een beroep op BAM. Een werkcomité werd opgericht, bestaande uit de voorzitter van de raad van bestuur van BAM en de projectleider. Het werkcomité volgt de uitvoering van het plan van aanpak op. Hierover werd gerapporteerd in de toelichting van de nv BAM.

De Vlaamse Regering wil de uitwerking van de tunneloplossing op korte termijn mogelijk maken en, indien voldaan is aan de gestelde voorwaarden binnen het kader van haar dubbelbesluit, ook overgaan tot verdere uitwerking met het oog op een zo spoedig mogelijke start van de werken. Voorontwerp, raming en planning moeten tegen de zomer van 2010 worden opgesteld, met inbegrip van het voorleggen van de resultaten van de opdracht voor het zomerreces aan de leden van de Vlaamse Regering. De stuurgroep of hun vertegenwoordigers worden op regelmatige basis omstandig geïnformeerd over het verloop van de opdracht.

1.5. *Plan van aanpak*

Het plan van aanpak werd uitgewerkt. De ontwerpuitgangspunten werden opgelijst en de projectzone werd afgebakend. Deze documenten vormen het kader en de basiswerkhypotheses waarbinnen de tunneloplossingen wordt uitgewerkt. Deze documenten werden door de stuurgroep gevalideerd.

De studie werd operationeel opgedeeld in vier deelzones:

- Oosterweelknoop;
- Tunnels;
- Luchtbal;
- Schijnpoort.

De onderzoeksmethodiek is erop gericht om efficiënt het gevraagde geoptimaliseerde concept te kunnen opmaken, en de vooropgestelde criteria waaraan het project moet voldoen op verantwoorde wijze te kunnen aftoetsen. Gezien de vele mogelijke uitvoeringstechnieken en conceptuele uitgangspunten dient vermeden te worden dat in een eerste onderzoeksfase te veel willekeurige varianten naast elkaar onderzocht worden. Daarom zijn samenhangende scenario's van te onderzoeken varianten ontwikkeld. Op basis van een quickscan van scenario's zijn onderzoeksprioriteiten voorgesteld die in het werkcomité werden bevestigd.

Concreet betekent dit bijvoorbeeld voor deelzone 2 (de tunnels) dat gefocust wordt op het onderzoek naar de realiseerbaarheid van parallelle tunnels (dus zonder complexe on-

dergrondse kruising). Binnen de studie van de tunnelvarianten werd Eurostation door de nv BAM gecontracteerd om een peer review uit te voeren. Eurostation is op 22 juni 2010 gestart met zijn opdracht.

In overleg met het Vlaams Verkeerscentrum werd een nota opgesteld: ‘Specificatie Algemeen Verkeersconcept, Oosterweel Tunnelversie’. De nota geeft een overzicht van de karakteristieken van het totaal verkeersconcept voor Antwerpen. Deze karakteristieken zullen gehanteerd worden bij de simulaties die met het Multimodaal Verkeersmodel Antwerpen zullen gebeuren om het ontwerp van de Oosterweelverbinding te sturen, het functioneren ervan te evalueren ten aanzien van de gestelde objectieven. Hiervoor worden zowel een basisscenario als verschillende varianten (uitgaande van het Masterplan 2020) voorgesteld.

Voor het zomerreces zal er een eerste (ruwe) kostprijsraming beschikbaar zijn en zal een eerste globale planning kunnen worden opgemaakt. Deze omvat de tijd nodig voor de vergunningen en de bouwtijd.

1.6. Tunnelveiligheid

Overleg met het Bestuursorgaan voor de tunnelveiligheid heeft intussen plaatsgevonden en eerste werkafspraken werden gemaakt (tweewekelijks overleg). Praktisch wordt gestreefd naar een samenwerking met het Steunpunt Tunnelveiligheid (RWS-Nederland) zoals ook gebeurd is voor het veiligheidsadvies van de Oosterweeltunnel.

Een eerste draft van tunnelveiligheidsdossier is klaar en wordt verder afgewerkt en vertaald in het Engels. Dit dossier zal vóór het zomerreces worden bezorgd aan de heer Enrico Grillo Pasquarelli, expert van de Europese Commissie, met het verzoek om een overleg hierover.

1.7. Diversen

Een juridische werkgroep (bestaande uit Stibbe, Eubelius, het Departement MOW, PPS Kenniscentrum, BAM) heeft de verschillende mogelijke scenario's om tot een overeenkomst te komen met de THV Noriant volledig overlopen op hun risico's (360°-analyse – Stibbe) en is tot het besluit gekomen dat het mogelijk is om de onderhandelingen op te schorten tot de Vlaamse Regering haar definitieve beslissing heeft genomen.

De raad van bestuur van BAM heeft op haar vergadering van 21 mei 2010 beslist de onderhandelingen met Noriant op te schorten totdat de Vlaamse Regering een definitieve beslissing heeft genomen met betrekking tot de Oosterweelverbinding. Dit werd schriftelijk gemeld aan Noriant. Noriant heeft hier op 24 juni 2010 op gereageerd. De reactie is in onderzoek bij BAM.

Intussen werkt men ook aan de opdracht van de Vlaamse Regering om de budgettaire tabel invulling te geven met betrekking tot timing, te doorlopen procedures en ramingen voor de overige projecten van het Masterplan 2020. De daartoe samengestelde ‘task force’ kwam intussen twee keer samen (6 mei en 21 juni). De projectfiches werden in een eerste versie opgesteld en op de vergadering van 21 juni 2010 besproken. De ambtelijke stuurgroep bereidt haar rapportering verder voor om voor te leggen aan de ministeriële stuurgroep.

2. Advies INR en Eurostat over de voorgenomen herstructurering van het Oosterweelproject

Op 9 maart 2010 vroeg de Vlaamse Regering advies aan het INR en Eurostat met betrekking tot de sectorclassificatie van de nv Tunnel Liefkenshoek, rekening houdend met het

feit dat met deze laatste een concessieovereenkomst voor realisatie en uitbating van het wegenproject Oosterweelverbinding in Antwerpen zou worden afgesloten.

Op 9 juni 2010 bracht Eurostat hierover het volgende advies uit: “Concerning the sectoral classification op TLH in national account, taking into account all the information provided bij ICN/INR, Eurostat agrees that this public entity is to be classified outside the general government sector.”. Het advies luidt met andere woorden dat de voorgenomen herstructurering van het Oosterweelproject buiten de overheidssector en als marktproducent kan worden beschouwd. De criteria zijn dat de concessienemer op basis van toelichten een gezond financieel plan moet kunnen voorleggen, en dat beslissingen volledig autonoom genomen moeten kunnen worden

Ook de ontwerpconcessieovereenkomst wordt in ditzelfde advies gunstig geadviseerd. Uiteraard geldt het advies van Eurostat onder voorbehoud van verdere uitwerking van de structuur en de overeenkomsten, maar het toont wel aan dat de voorgenomen herstructurering voor het realiseren van het Oosterweelproject in principe ESR-neutraal is en de begroting dus niet belast.

3. Besluit

De minister verklaart tot besluit dat men uit deze en voorgaande toelichtingen kan vaststellen dat er hard gewerkt wordt aan de uitwerking van de tunnelvariant, inclusief een eerste ruwe raming en inschatting van timing. Vanzelfsprekend gelden daarbij voor tunnel- en brugvariant dezelfde randvoorwaarden en dit werd vertaald in een plan van aanpak. Deze werkwijze moet het mogelijk maken om de technische en financiële haalbaarheid van de tunnelvariant te toetsen en met de hele Vlaamse Regering een formele beslissing te nemen, die uiteraard op het dubbelbesluit van 30 maart 2010 zal gebaseerd zijn.

IV. BESPREKING

1. Interventie van de heer Ivan Sabbe

1.1. Stedelijke ringweg

De heer *Ivan Sabbe* heeft op de DAM-website van de Vlaamse overheid twee documenten opgemerkt waaruit zou blijken dat de Antwerpse ring zou worden uitgebreid tot achttien rijstroken, weliswaar met inbegrip van de stedelijke ringweg die naast de ring zou worden aangelegd. Het opvallendste vindt hij de bouw van een nieuwe viaduct aan het station van Berchem. De brug zou de singel met de ring verbinden en zou op- en afritten hebben in een woonstraat. Het Vlaams Verkeerscentrum en het kabinet van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken beklemtonen dat het viaduct nog geen beslist beleid is en dat er nog inspraakmomenten volgen. De BAM verklaart dat die verbreding van de Antwerpse ring kadert binnen bepaalde visies met betrekking tot de mobiliteitsoplossing voor Antwerpen.

De heer Sabbe wil van de minister horen hoe die twee documenten op de DAM-website passen binnen het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering. Is de minister van mening dat de uitbreiding en verbreding van de Antwerpse ring en de bouw van een nieuw viaduct in Berchem een onderdeel zijn van de mobiliteitsoplossing voor Antwerpen? Past die optie wel in de tunnelkeuze voor de Oosterweelverbinding? Zou die verbreding niet leiden totodeloze kosten aangezien ze meer past in het brugvariant voor de Oosterweelverbinding?

1.2. Beslissing Oosterweelverbinding

Wat is de stand van zaken aangaande het dubbelbesluit? Hoeveel staat het met de beoordeling van de drie voorwaarden waaraan moet worden voldaan opdat effectief wordt gekozen voor een tunnel in plaats van een brug? De minister schuift het einde van de zomer naar voren als datum waarop de Vlaamse Regering de keuze zal maken tussen brug en tun-

nel voor de Oosterweelverbinding. Kan zij geen preciezere datum geven? De heer Sabbe herinnert eraan dat is gesteld dat er voor het zomerreces duidelijkheid zou zijn over de eerste voorwaarde, namelijk de veiligheidseisen en ontwerprichtlijnen voor tunnel en wegen.

Aan welke tunnelautoriteit zal het voorontwerp worden voorgelegd? Wie zijn die mensen die finaal zullen beslissen over de mogelijkheid om daar een tunnel te bouwen?

1.3. Studiekosten

De minister-president heeft op 31 maart 2010 in de plenaire vergadering gezegd dat er geen extra studies worden besteld, aldus de heer Sabbe⁹. Hoe verklaart men dan dat er in het BAM-rapport op pagina 28 en 29 te lezen staat dat het budget van de te activeren studiekosten voor het tunnelalternatief wordt opgetrokken met 5 miljoen euro? Het is bovendien eigenaardig en jammer dat de minister-president eveneens al heeft verklaard geen studiekosten te willen maken met betrekking tot het 'Meccanoalternatief'.

1.4. Noriant

De raad van bestuur van BAM heeft intussen zijn onderhandelingen opgeschort met THV (tijdelijke handelsvereniging) Noriant (Noordelijke Ring Antwerpen) tot de definitieve beslissing van de Vlaamse Regering. Maar hoe moet dat in de toekomst? De heer Sabbe oordeelt dat de bouwmarkt in West-Europa te kampen heeft met een vermindering van de opdrachten. Als men nu de markt kan laten spelen, zijn goedkopere prijzen mogelijk.

1.5. Tol Liefkenshoektunnel

Op 22 juni 2010 verzamelde de Antwerpse Havengemeenschap in de stadsschouwburg en daar is onomwonden gepleit voor de afschaffing van de tolheffing in de Liefkenshoektunnel. De BAM is in die kwestie rechter en partij. De maatschappij leeft van de tolopbrengsten van de Liefkenshoektunnel maar zij is tegelijk verantwoordelijk voor de optimalisering van de mobiliteit in Antwerpen, die alleen maar kan gebaat zijn met de afschaffing van die tol. Die tunnel is onderbenut en een grotere benutting zou veel mobiliteitsproblemen van Antwerpen kunnen oplossen, meent de heer Sabbe. Dat belangenconflict moet worden opgelost.

2. Interventie van de heer Jan Penris

2.1. Beslissing Oosterweelverbinding

Als verslaggever merkt de heer Jan Penris op dat door de minister-president beloofd is vóór het zomerreces uitsluitsel te geven over de technische haalbaarheid van de tunnelvariant. Zonder te willen debatteren over het begin van het reces, gaat hij ervan uit dat met betrekking tot de technische haalbaarheid binnen de veertien dagen klaarheid zal worden gebracht. Er is in het actualiteitsdebat in de plenaire vergadering ook gezegd dat vóór het einde van de meteorologische zomer – en dat is op 21 september – een politieke conclusie zou worden getrokken uit de technische gegevens. Daarom daagt spreker de minister en de commissievoorzitter uit op de eerste vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken na het zomerreces (30 september 2010) de regering te ondervragen over het politieke akkoord dat dan al dan niet zal zijn gekomen.

⁹ Actualiteitsdebat over de door de Vlaamse Regering aangekondigde oplossing voor de Antwerpse Oosterweelverbinding, *Hand.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 29 van 31 maart 2010, p. 10 e.v.

2.2. Stedelijke ringweg

Uit sportiviteit laat de heer Penris het over aan de heer Dirk Peeters om dieper in te gaan op de kwestie van de ring-zuid, de singel-zuid en de stedelijke ringweg. Daarover is in de pers heel wat te doen geweest naar aanleiding van een aantal studiebevindingen afkomstig van de burgergroeperingen. Er is heel wat verwarring over dit deeldossier kunnen ontstaan. De heer Penris noemt dat betreurenswaardig, omdat hij ervan uitging dat de BAM in zijn communicatiebeleid eenduidiger zou zijn. Het feit dat er misverstanden kunnen ontstaan, bewijst dat er aan de communicatie van de BAM een en ander schort. De heer Penris is blij dat er vandaag door de heer Van Rensbergen een verhelderend overzicht is gegeven van de verschillende varianten die door de BAM zijn onderzocht. Maar hij betreurt het dat er is gewacht op een actie van de burgergroeperingen eer dat overzicht bekend is gemaakt. Er is onduidelijkheid over wie wat te zien krijgt van de plannen waarmee de BAM bezig is.

2.3. F. Rooseveltplaats

De Rooseveltplaats is nogal oppervlakkig behandeld door de BAM-spreker, meent de heer Penris. Het Operaplein zou zeer snel worden gerealiseerd en ook over de Rooseveltplaats zijn, sinds de vorige voortgangsrapportage, de nodige inlichtingen verworven voor de heraanleg. In het rapport van de BAM leest de heer Penris evenwel dat over de status van het transferium nog niets bekend is. Blijkbaar weet De Lijn nog altijd niet hoeveel bussen in dat transferium op de Rooseveltplaats zullen blijven aankomen. Dat is toch van groot belang voor de hele verkeersafwikkeling in die omgeving. Graag daarover verduidelijking.

2.4. Bredabaan

Als Merksemnaar is de heer Penris heel benieuwd naar de heraanleg van de Bredabaan, de belangrijkste verkeersas van het district. Voor die heraanleg zijn op de langetermijnbegroting van Openbare Werken geen middelen meer opgenomen. Dat heeft alles te maken met de blijvende onduidelijkheid van de uiteindelijke status van die belangrijke weg. Ook daarover vraagt de heer Penris zo snel mogelijk klaarheid. In Merksem is er momenteel in meerderheid en oppositie heel wat onrust over het uitblijven van de nodige beslissingen ter zake.

2.5. Voortgangsrapportages

Spreker vraagt om rekening te houden met de opmerkingen en voorstellen van het Rekenhof voor de verdere rapportages met betrekking tot het Masterplan 2020. Hij wil derhalve op de eerste vergadering van de commissie na het zomerreces een eenmalige basisrapportering krijgen. Nadien wil hij dan opnieuw regelmatige voortgangsrapportages. Of die rapportage nu jaarlijks, halfjaarlijks of per kwartaal moet worden gehouden, is nog de vraag, maar de heer Penris zelf is voorstander van minstens een paar keer per jaar.

Aan de regering vraagt de heer Penris om voortaan ook, zoals de BAM en het Rekenhof dat altijd perfect doen, op voorhand een rapport te bezorgen van standpunten, beslissingen en stand van zaken. In het verdere verloop van het masterplandossier zal de inbreng van de regering alsmaar belangrijker worden. Om daarop terdege een parlementaire controle te kunnen uitoefenen, moeten de commissieleden op voorhand kunnen beschikken over een document.

De heer Jan Peumans, voorzitter, vraagt eveneens dat in de nieuwe aanpak van de voortgangsrapportages de drie partijen (BAM, Vlaamse Regering en Rekenhof) op voorhand hun stukken aan de commissie zouden verzenden. Op basis daarvan kan dan een gedegen debat worden gevoerd.

2.6. ESR-neutraliteit

De heer Penris is verheugd dat het Rekenhof de kwestie van de ESR-neutraliteit in zijn juiste context heeft geplaatst. Uit de perscommentaren zou het publiek kunnen afleiden dat er geen vuiltje meer aan de lucht is voor een debudgettering van het Oosterweelproject. Maar het Rekenhof benadrukt terecht dat die ESR-neutraliteit toch wel moet voldoen aan een aantal zeer strikte voorwaarden. Zijn die voorwaarden niet zo al te streng om erop in te gaan? Wil men bijvoorbeeld wel een concessionaris waarop de regering weinig of geen vat heeft?

Volgens spreker moet men blijven volhouden met het bewaken van de begroting. Het is niet omdat de Oosterweelverbinding – zij het als tunnel of als brug – buiten het budget kan worden gehouden dat de andere dossiers van het masterplan begrotingstechnisch niet moeten blijven bewaakt worden. Het Rekenhof blijft wat dat betreft de commissie op haar plichten wijzen.

3. Interventie van de heer Dirk Peeters

3.1. Mortsel

De heer *Dirk Peeters* brengt de situatie in Mortsel aan bod. Meermaals al vroeg de stad Mortsel aan de Vlaamse Regering een oplossing voor de gestremde verkeersdoorstroming aan het kruispunt R11/N1 te Mortsel. Zowel R11 als N1 zijn gewestwegen. Het gaat om een onderdeel van het masterplan. De stad kreeg daarover tegengestelde brieven.

Op 28 mei 2009 kreeg Mortsel een antwoord van de minister. In die brief verwees de minister naar een aangehechte nota, opgesteld door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid die de effecten van een overbrugging of ondertunneling van het bewuste kruispunt onderzocht. Conclusie hiervan is: “[...] een oplossing voor het kruispunt R11/N1 kan lokaal de doorstroming verbeteren, maar biedt geen oplossing vermits de problemen zich verschuiven. Best is dus te kiezen voor een globale aanpak of geen ingreep.”. En ook volgens de aangehechte nota: “Een tussenoplossing bestaat uit de afstelling van de verkeerslichten zodat het verkeer doorheen Mortsel vlot verloopt en verkeer buiten de kern wordt opgehouden.”. Eigenaardig is dat de minister in haar brief van 28 mei aan de stad Mortsel enerzijds een nota toevoegt die zegt dat een overbrugging of ondertunneling van het kruispunt de verkeersproblemen verplaatst en anderzijds in dezelfde brief aan Mortsel toch zegt dat ze gevraagd heeft om te onderzoeken of een proefopstelling met een brug haalbaar is.

Anderzijds is er een brief van 12 juni 2009 aan het Mortsels stadsbestuur van het afdelingshoofd van afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen die nota nam van de brief van de minister aan Mortsel van 28 mei en zegt: “Het plaatsen van een noodbrug zal niet te verwaarlozen kosten meebrengen die niet in verhouding staan met de baten. Een oplossing voor het kruispunt R11/N1 kan immers lokaal de doorstroming verbeteren maar doet problemen verschuiven naar daaropvolgende kruispunten [...] Analoge proefopstellingen in het verleden legden gedurende een niet te verwaarlozen periode een esthetische hypotheek op de directe leefomgeving. Het aanwenden ervan dient dus in de eerste plaats ingegeven te zijn door een dwingende noodzaak.”.

Het recent door de Vlaamse Regering goedgekeurde Masterplan 2020 is duidelijk over de R11: “De R11 wordt niet omgebouwd tot een alternatieve snelwegverbinding tussen E313 en E19. Dit houdt in dat er met alle radiale assen degelijke uitwisselingspunten worden voorzien en de capaciteit in Mortsel beperkt moet blijven.”.

Ten vierde wijst de heer Peeters op het overleg tussen de betrokken gemeenten. Verschillende gemeenten uit de Antwerpse Zuidoostrand ondertekenden onder coördinatie van

de Antwerpse provincie een charter waarin ze ten opzichte van mekaar het engagement hebben aangegaan om bij mobiliteitsoplossingen de mobiliteitsproblemen niet op mekaar af te wentelen.

De dubbelzinnigheid in de brief van de minister van 28 mei 2010 heeft ertoe geleid dat in de Mortselse gemeenteraad een resolutie werd aangenomen van de oppositie (Open Vld, Vlaams Belang en Mortsel-Anders), gesteund door CD&V. Een wisselmeerderheid wil dus een noodbrug op het kruispunt in Mortsel plaatsen. Hoe reageert de Vlaamse Regering op de Mortselse wisselmeerderheid die in een resolutie vraagt naar de installatie van een noodbrug over het bewuste kruispunt?

De heer *Dirk de Kort* bevestigt dat er in de gemeenten van de zuidoostelijke rand van Antwerpen wel degelijk grote nieuwsgierigheid bestaat naar de oplossing die wordt uitgedokterd voor de kruising in Mortsel van R11 en de N1. Hij noemt het een dossier van bovenlokaal belang.

3.2. *Onderzoek Meccanoscenario*

Bij de veertiende voortgangsrapportage heeft de heer *Dirk Peeters* vragen gesteld naar een eventueel onderzoek van het 'Meccanoscenario'. Toen heeft minister Crevits nadrukkelijk gesteld dat dit onderzoek was gebeurd. Zij had de heer Eddy Peetermans mee van het Vlaams Verkeerscentrum om dat te bevestigen. De heer Peeters heeft toen betwijfeld of er wel voldoende onderzoek was gewijd aan dat alternatieve scenario, aangezien het Verkeerscentrum maar kon uitpakken met een paar dia's bij zijn toelichting.

Het gebrek aan een ernstig onderzoek van het Meccanoalternatief is ook achteraf gebleken, door artikels in de pers en door gesprekken die de heer Peeters heeft gehad met onder meer de actiegroep stRaten-generaal. Het Meccanoalternatief is meer dan een wegzate waarover auto's kunnen rijden; heel de aansturing van het systeem is niet bekeken. Intussen heeft de minister-president verklaard het alternatieve systeem niet te zullen laten onderzoeken. Dat is niet verantwoord. Er is een duidelijke vraag van het comité Forum 2020 om dat onderzoek wel te voeren. De heer Peeters dringt er dus bij de minister op aan om het Meccanoscenario ernstig te laten onderzoeken.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat het op vraag van de commissie is geweest dat de heer Eddy Peetermans uitleg is komen verstrekken over het onderzoek dat het Verkeerscentrum heeft verricht over het Meccanoscenario.

3.3. *Stedelijke ringweg*

De heer *Dirk Peeters* zegt dat het inderdaad lang geleden is dat het concept stedelijke ringweg en de scheiding tussen doorgaand en stedelijk verkeer is voorgesteld. De plannen waartegen is gereageerd dateren van 2003. Maar de verfijningen in het ruimtegebruik die de heer Van Rensbergen nu voorstelt, zijn toch maar 'pleksgewijze' optimaliseringen. Zo ontbreekt daarin het spoor naar Gent. Spreker vreest dat als er geen effectieve scheiding komt tussen doorgaand en stedelijk verkeer, de veiligheid in het gedrang blijft. Hij vraagt de stukken waarop de visievorming over de ring en stedelijke ringweg zijn gebaseerd. En wanneer komt er definitief uitsluitsel over de gekozen opties voor de ring? Wat de BAM nu heeft laten zien, betreft zeker niet de gehele ring. Er moet een globaal overzicht komen.

3.4. *ESR-neutraliteit*

Uit de toelichting van het Rekenhof heeft de heer Peeters onthouden dat er aangemaand wordt voorzichtig te zijn met de debudgettering. Het onderbrengen van de Oosterweelverbinding bij nv Tunnel Liefkenshoek moet, om ESR-neutraal te zijn, voldoen aan enkele strenge voorwaarden. Het lijkt de spreker niet evident aan die voorwaarden te beantwoorden.

Informatief vraagt de heer Peeters of de Vlaamse overheid wat betreft de Liefkenshoek in orde is met alle engagementen en verplichtingen van de sale-and-lease-backoperatie van vroeger.

3.5. *Middenvijver*

Het is de heer Peeters ter ore gekomen dat het erg is gesteld met de waterkwaliteit in de Middenvijver. Die vijver is aangelegd in het kader van mitigerende maatregelen en is opgeleverd. Er is een vermoeden van vervuiling. Hoe zit dat daarmee?

3.6. *Beslissing Oosterweelverbinding*

Ook de heer Peeters vraagt dringend een verklaring van de Vlaamse Regering – ten laatste bij het begin van de herfst – over haar keuze met betrekking tot de Oosterweelverbinding.

In het voortgangsrapport van de BAM leest de heer Peeters op pagina 19 een zin die laat uitschijnen dat de BAM nog wat heimwee heeft naar de brugvariant voor de Oosterweelverbinding: “Gezien de Schijn hier in een ondergrondse koker stroomt, bestaat de kans dat deze beschadigd wordt door de pijlers van de Lange Wapper.”. Hij hoopt evenwel dat dit een fout is in het rapport.

De heer *Jan Van Rensbergen* verklaart dat het hier gaat om een motivatie waarom het deelproject met betrekking tot de Schijn is losgekoppeld. Men heeft het risico niet willen lopen dat de eventuele bouw van een brug de ondergrondse koker zou beschadigen. Meer moet niet gezocht worden achter die zin.

3.7. *Sint-Annabos*

Gaat het Sint-Annabos nu volledig weg? Of verdwijnt er zestig of veertig percent, wil de heer *Dirk Peeters* weten.

4. Interventie van mevrouw Annick De Ridder

4.1. *Beslissing Oosterweelverbinding*

Mevrouw *Annick De Ridder* is niet tevreden met wat zij heeft vernomen bij de vijftiende voortgangsrapportage. Ook zij herinnert aan de beloften van minister-president Kris Peeters in het actualiteitsdebat in de plenaire vergadering van 31 maart 2010¹⁰. De beslissing over de Oosterweelverbinding door de Vlaamse Regering zou vallen in twee fazen. Tegen het zomerreces zou er een evaluatie komen van de technische haalbaarheid van de tunnelvariant, en tegen het einde van de zomer zou er een politieke keuze gebeuren. Mevrouw De Ridder vindt het bijzonder jammer dat er vandaag niet veel meer dan vage verklaringen worden gegeven. Een week voor de vooruitgeschoven datum van de technische evaluatie zou men aan de commissie die de kwestie al vele jaren opvolgt, toch wel wat meer aanwijzingen kunnen geven over welke richting de evaluatie uitgaat.

Spreekster besluit dat de ongerustheid bij diverse Vlaamse volksvertegenwoordigers over het uitblijven van een regeringsbeslissing over de Oosterweelverbinding terecht blijkt te zijn. De regering haalt haar eigen deadlines niet. Het slachtoffer hiervan is de gewone Antwerpenaar en zelfs de Vlaming in het algemeen die in de dagelijkse files blijft staan. Het besluit van 30 maart 2010 was geen ‘dubbelbesluit’ maar een ‘twijfelbesluit’. De knoop zal niet ontward worden voor de zomer.

Overigens wil mevrouw De Ridder horen of er puur technisch gezien nog geen obstakels zijn opgedoken die de tunneloptie voor de Oosterweelverbinding zouden bemoeilijken.

¹⁰ Zie voetnoot 9.

4.2. Voortgangsrapportages

Het Rekenhof stelt vast dat er weinig evolutie in het dossier zit. Het lid gaat evenwel niet akkoord met de suggestie om de komende voortgangsrapportages te beperken tot een à twee per jaar. Zij vraagt om het ritme van een keer per kwartaal voort te zetten. Een goed voorstel acht zij het om eind september opnieuw een basisrapportage te houden.

Ook mevrouw De Ridder dringt erop aan in het vervolg eveneens van de Vlaamse Regering op voorhand een rapport te krijgen zoals de BAM en het Rekenhof dat al zo lang doen.

4.3. Stedelijke ringweg

Mevrouw De Ridder wil weten wat nu uiteindelijk de concrete opties zijn voor de stedelijke ringweg. Op de vraag van de actiegroepen naar verduidelijking over het aantal rijstroken van ring en stedelijke ringweg kwam meteen een reactie van de burgemeester van Antwerpen, die verklaarde dat dit nog geen beslist beleid was. Toch heeft de heer Van Rensbergen vandaag bevestigd dat de Groene Singel onlosmakelijk verbonden is met het concept stedelijke ringweg, die de functie van de huidige singel zal overnemen. Wat als de plannen voor de stedelijke ringweg zouden worden geschrapt? Zou dat betekenen dat de singel zijn huidige functie blijft behouden? Kan de Groene Singel worden gerealiseerd als de stedelijke ringweg wordt geschrapt? Blijft de stedelijke ringweg behouden in het Masterplan 2020?

4.4. Operaplein en Rooseveltplaats

Het verheugt mevrouw De Ridder dat er een grote overeenstemming is bereikt over het Operaplein. In het verleden waren daar heel veel knelpunten, vooral over de functie die de Rooseveltplaats zou krijgen als verdeelcentrum voor het busvervoer. Maar in die plannen zit ook de doorstroming over de leien en de kaaïen. Wat gebeurt daarmee? Spreekster ging ervan uit dat op de leien een weg van twee maal twee rijstroken zou komen, waarvan een van die rijstroken in elke richting enkel het verkeer van en naar de parking zou opvangen. Als er dan toch een stedelijke ringweg en een sluiting van de ring komt, hoeft er dan geen doorgaand verkeer op de leien meer worden gestuurd.

Maar wat wordt de functie van de leien en het Operaplein als de stedelijke ringweg on hold moet worden gezet omdat men momenteel geen duidelijkheid heeft over stedelijke ringweg en de sluiting van de ring? De Open Vld-fractie heeft op lokaal niveau altijd gepleit voor een oplossing van twee maal twee rijstroken op de leien om alle eventualiteiten te kunnen opvangen. Heeft BAM dat bestudeerd?

4.5. Noorderlaan

De twee maal twee rijstroken die er komen op de Noorderlaan ten noorden van de Groenendaallaan, gaan die er zijn voor het autoverkeer of wordt er in elke richting een strook gereserveerd voor het openbaar vervoer?

5. Interventie van de heer Dirk de Kort

5.1. Voortgangsrapportages

De heer *Dirk de Kort* dringt aan op goede afspraken over het vervolg van de voortgangsrapportages. De behandeling van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen is begonnen als het opvolgen van de werkzaamheden van de BAM. Intussen is dat heel wat ingewikkelder geworden: het ministerieel comité DAM, de Stuurgroep Masterplan 2020, een werkc comité, een projectleider enzovoort.

Bovendien heeft de commissie zich tot nu toe altijd alleen ingelaten met het wegverkeer. Maar hoe zit het met de andere modi in de mobiliteitsproblematiek van Antwerpen en ruimere regio? Het zou goed zijn ook inzicht te krijgen in de plannen voor bijvoorbeeld het vervoer over het water. Zo is nadere toelichting door nv De Scheepvaart aangewezen over de aanpassing van de bruggen op het Albertkanaal. Hoe zit het met de spoorplannen rond Antwerpen? Heel vaak zijn die verschillende kwesties met elkaar verweven. Ook die andere modi zouden aan bod moeten kunnen komen in de voortgangsrapportages over de mobiliteitsproblematiek van Antwerpen.

5.2 *Beslissing Oosterweelverbinding*

Ook de heer de Kort had de verwachting dat er voor het zomerreces wat meer duidelijkheid zou worden verschaft over de tunneloptie. Uit de vorige voortgangsrapportage kon worden opgemaakt dat Vlaamse Regering en stad Antwerpen honderd percent gingen voor de tunneloplossing. Spreker vindt het een beetje jammer dat de commissie dit agendapunt niet een week later behandelt; dan was er misschien meer nieuws geweest over de technische aspecten van de tunnelvariant.

Voor de toekomst bepleit de heer de Kort pas te vergaderen als er werkelijk nieuws is. Daarom zou het misschien beter zijn de volgende masterplanbespreking uit te stellen tot oktober dan onmiddellijk na het zomerreces. Het zou goed zijn te wachten tot na de definitieve evaluatie van de oplossing voor de Oosterweelverbinding in de ene of de andere zin. Bepaalde collega's willen altijd zeer vlug tewerk gaan, maar dat brengt het risico met zich mee dat de commissie voorbarige besprekingen houdt zonder dat alle elementen van de oplossing daadwerkelijk vaststaan.

Spreker is wel teleurgesteld dat vandaag zelfs nog geen duidelijkheid is gebracht over de uitgewerkte randvoorwaarden waaraan de tunneloplossing moet voldoen. Een nadere toelichting over deze opdracht van de projectleider – het uitwerken van de randvoorwaarden – kon men toch al wel geven. Ook had de heer de Kort graag geweten hoe men concreet tunnel- en brugvariant met elkaar zal vergelijken en hoe het verder moet als zou blijken dat de tunnelvariant ondoenbaar is.

5.3. *Noriant*

De heer de Kort heeft met belangstelling kennisgenomen van de beslissing van de raad van bestuur van BAM op 21 mei 2010 om de onderhandelingen met de aannemerscombinatie Noriant op te schorten tot na de definitieve beslissing van de Vlaamse Regering over de Oosterweelverbinding. Maar hoe zit dat dan met de biedingen van Noriant en de termijnen die daarin gesteld zijn en intussen zijn overschreden? Wat zijn de juridische gevolgen van de opschorting van de onderhandelingen?

En als zou beslist worden de tunnelvariant uit te voeren, kan men dan nog voortwerken met de oorspronkelijke biedingen van Noriant?

5.4. *Middenvijver*

Wat betreft de Middenvijver¹¹, vraagt de heer de Kort of daar nu tussen twee organen een verkoop zal plaatsvinden of een eenvoudige overdracht. De nodige contacten zouden zijn gelegd met het Aankoopcomité van de federale overheid, maar zou het niet beter zijn een beroep te doen op de Dienst Vastgoedakten van de Vlaamse overheid?

5.5. *Brabo 2*

In verband met de projecten van openbaar vervoer, verneemt spreker dat de inzichten zijn gewijzigd met betrekking tot de Hardenvoortviaduct. Waarom wijzigt men daar het pro-

¹¹ Zie bijlage Vijftiende voortgangsrapportage BAM, p. 19.

jeet en wie zal de meerkost dragen? Het voortraject van dit Brabo 2-dossier sleept nu wel al heel lang aan, aldus de heer de Kort.

5.6. Operaplein

Wat het Operaplein betreft, vraagt de heer de Kort duidelijkheid, onder andere over de afwikkeling van het busverkeer. Hij dringt aan op een studie die moet nagaan hoe men kan ‘ontbussen’ – het aantal bussen in de binnenstad beperken, zoals ook de heer Bart Martens al diverse keren heeft voorgesteld. Alle betrokken omliggende gemeenten zouden aan de besprekingen moeten kunnen deelnemen, wat De Lijn tot nu altijd weigert. Het dossier van de gefaseerde vermindering van het aantal bussen heeft bijvoorbeeld ook zijn weerslag op de situatie in Merksem.

5.7. Forum stad-rand

Eens te meer dringt de heer de Kort er trouwens op aan om de randgemeenten meer te betrekken bij het mobiliteitsbeleid van Antwerpen. Kan er geen forum stad-rand worden opgericht?

5.8. ESR-neutraliteit

De heer de Kort zegt toch wel verrast te zijn geweest door de toelichting van het Rekenhof over het advies van Eurostat over de ESR-neutraliteit van een concessie voor de Oosterveelverbinding aan nv Tunnel Liefkenshoek. De wetgeving overheidsopdrachten zou hier gelden. Dat verwondert spreker. Kunnen algemene rechtsbeginselen en beginselen van behoorlijk bestuur hier niet leiden tot andere conclusies?

Het lid vraagt of de commissie dat Eurostat-advies niet kan bekomen. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het advies van Eurostat eenvoudig te vinden is op de website van het INR¹².

6. Interventie van de heer Patrick Janssens

Ter attentie van mevrouw De Ridder wil de heer *Patrick Janssens* aantonen dat de ondertunneling van het Operaplein van lokaal belang is. Uit verkeerstellingen is onmiskenbaar gebleken dat de capaciteit van het betrokken kruispunt afhankelijk is van de verkeerslichtenregeling op de rest van de leien. Dat is van veel groter belang dan de keuze voor een of twee rijvakken bij de ondertunneling. Dat moet dus lokaal worden beslist en kan in de gemeenteraad worden besproken, maar het is geen punt voor behandeling in het Vlaams Parlement.

7. Interventie van de heer Bart Martens

7.1. Operaplein en Rooseveltplaats

De heer *Bart Martens* hoort de BAM verklaren dat er een grote consensus is bereikt met betrekking tot het Operaplein en de inrichting van de Rooseveltplaats. Hij meent dat dit in tegenspraak is met wat in het voortgangsrapport zelf staat. Op pagina 22 staat daar letterlijk: “Alleen moet nog dringend het concept voor de Rooseveltplaats zelf nog verder uitgewerkt worden met het oog op een gefaseerde afbouw van het aantal bussen.”. Is daarover al een duidelijke eengemaakte visie bereikt? De heer Martens meent dat het heel belangrijk is dat de Rooseveltplaats in de toekomst wordt ‘ontbust’. Vandaag zijn daar zoveel bussen dat ook de belendende straten worden ingenomen. Die aanschuivende bussen belasten de zijstraten in erge mate terwijl ze staan te wachten op een vrijgekomen plaats op de Rooseveltplaats zelf.

¹² <<http://icn-inr.fgov.be/pdf/Advices/BAM.pdf>>

Die ontbussing hangt volgens de heer Martens in grote mate samen met de doorstroommaatregelen voor de trams die hartje Antwerpen aandoen. In het kader van het masterplan worden die tramlijnen verlengd naar de agglomeratie rond Antwerpen. Die trams moeten een succesnummer worden en dat kan maar als er een betere doorstroming en een verhoging van de commerciële snelheid komen. Pas dan kunnen die trams een concurrentieel vervoermiddel worden en pas dan gaan transferia in de rand van de stad succes hebben. Dan gaan bijvoorbeeld de passagiers die uit het noorden naar Antwerpen komen kunnen overstappen op tram 3 aan de Keizershoek. Maar dan moet die tram 3 wel met een redelijke snelheid tot in het hartje van de stad kunnen geraken. Hoe zit het met die doorstroommaatregelen?

7.2. Noorderlaanbrug

Wat betreft de Noorderlaanbrug leest de heer Martens in het BAM-rapport dat daar op 18 juni 2010 het lintje is doorgeknip na voltooiing van de tweede fase. Na de openstelling van de westelijke brughelft, de eerste fase, was er nogal wat kritiek van de Fietserbond op de afwerking van het fietspad op die brug, onder meer op de antisliplaan en het rijcomfort. Die opmerkingen hebben sindsdien nog niet geleid tot enige aanpassing. Wordt het fietspad nog gebruiksvriendelijker gemaakt? Zo ja, tegen wanneer?

7.3. Bredabaan

Het was voor de heer Martens even schrikken toen hij in de lokale pers las dat de kredieten voor de heraanleg van de Bredabaan in Merksem zouden geschrapt zijn van de begroting ten voordele van de middelen voor de herstelling van het wegennet. In Merksem en ruime omgeving wacht men al lang op die heraanleg. De Bredabaan slikt massaal veel verkeer dat van het noorden van de provincie naar het centrum van de stad wil en is dus een zeer drukke en gevaarlijke verkeersader. Op de meest cruciale stroken is ook helemaal geen fietspad.

De heraanleg van de rijweg en de aanleg van een fietspad laat al lang op zich wachten en wordt steeds maar uitgesteld. Dat geldt ook voor de heraanleg van het voetpad dat door en door versleten en is bezaaid met door de jaren heen onoordeelkundig geplaatste verkeersborden, verkeerslichten, elektriciteitskasten enzovoort en daardoor volstrekt ontoegankelijk is voor oudere mensen, voor mensen die niet goed te been zijn en voor mensen met een handicap. De inwoners en handelaars van Merksem wachten al bijna twintig jaar op een oplossing voor de moeilijke en onveilige verkeerssituatie.

Groot is dan ook het ongeloof en de verbijstering in het district Merksem bij het bericht dat de minister de budgetten 2011 voor de heraanleg van de Bredabaan zou geschrapt hebben en dit ten voordele van de herstelling van het wegennet ten gevolge van de vrieskou. Door het uitstellen van de heraanleg van de Bredabaan worden de veiligheid, de ontwikkeling en de toekomst van het district Merksem en zijn inwoners gehypothecerd.

Uit een eerder antwoord van de minister op een parlementaire vraag blijkt dat de budgetten oorspronkelijk begroot waren voor 2011 maar dat na bilateraal overleg met de stad Antwerpen en de BAM in het licht van de hoogdringendheid van het dossier, de uitvoering van de heraanleg vervroegd werd naar 2010. Later kwam de minister hierop terug en werden de budgetten opgenomen voor 2011. Nu wordt ook hier weer op teruggekomen. De heer Martens verwijst naar een brief die districtsraadvoorzitter Gilbert Verstraelen aan de minister heeft geschreven waarin hij in naam van de hele districtsraad vraagt om toch in 2011 de middelen vrij te maken voor de Bredabaan. Er is een consensus tussen alle betrokken partners over het ontwerp en de profilering van de weg: AWW, De Lijn, Stad Antwerpen, het district. Het studiebureau Vectris heeft zijn werkzaamheden afgerond.

Technum en het studiebureau Omgeving zijn het definitieve ontwerp aan het afwerken tegen het eind van dit jaar. Er is dus geen enkel beletsel om in 2011 tot de aanbesteding over te gaan, aldus spreker.

Klopt het persbericht dat de budgetten voor de heraanleg van de Bredabaan in Merksem geschrapt zijn en wat is daar de reden van? De heraanleg van de Bredabaan is dringend en noodzakelijk. Aan welke criteria moet een dossier volgens de minister voldoen om met de nodige prioriteit behandeld te worden en hoe lang moet een probleem bestaan vooraleer men er een oplossing wil aan geven? Gesteld dat de minister haar beslissing aanhoudt, wat is dan de timing voor het heraanleg van de Bredabaan?

7.4. Stedelijke ringweg

De heer Martens stelt vast dat er inderdaad wat ophef is geweest in de pers en de uitleg van de heer Van Rensbergen heeft niet alle onduidelijkheden weggenomen bij spreker. Hij geeft toe dat de schets uit de optimalisatieoefening er inderdaad beter uitziet dan de schets uit de haalbaarheidsstudie van 2004. Maar de geprojecteerde doorsnedes hebben geen betrekking op dezelfde plaats op de ring. De schets uit de haalbaarheidsstudie van 2004 toont ook een afrit van de ring. De recente schets toont een doorsnede op de ring op een plaats waar geen op- of afrit is te zien. Hoe worden die schetsen verder uitgewerkt? Wordt de stad daarbij betrokken? Een al te grote verhoging van de capaciteit van de ring na scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer kan een bedreiging vormen voor de leefbaarheid van de wijken waar hij doorloopt.

7.5. ESR-neutraliteit

De heer Martens leest in het rapport van het Rekenhof dat er een positief advies is van Eurostat voor wat betreft het opzetten van de constructie waarbij Tunnel Liefkenshoek de concessiehouder zou worden en de BAM de concessiegever voor de Oosterweelverbinding. Maar hij hoorde de vertegenwoordiger van het Rekenhof ook zeggen dat een van de voorwaarden is dat de opbrengsten van de concessie gehaald worden uit de bijdragen van de gebruikers. Wil dat dan zeggen dan men vasthangt aan dat tolconcept voor de financiering van het project?

Spreker was ook aanwezig op de Staten-Generaal van de Antwerpse Havengemeenschap en daar hoorde hij pleidooien om die tol af te schaffen omdat die de concurrentiepositie van de Vlaamse haven zwaar benadeelt. Ook intern havenverkeer moet immers die tol in de Liefkenshoektunnel betalen, wat betekent dat voor heel korte afstanden toch flink moet worden betaald. Er werd eveneens gepleit om geen nieuwe tolheffingen in te voeren in en rond Antwerpen en om met andere systemen van kilometerheffing de nodige gelden op te halen. Bovendien kunnen andere systemen van kilometerbeprijzing veel meer sturend zijn in het verkeersbeleid en in de pogingen om het doorgaand verkeer om Antwerpen heen te leiden.

Uit de uiteenzetting van de heer Debucquoy leidt de heer Martens af dat het zo goed als onmogelijk zou zijn om met enige vorm van terbeschikkingstellingsvergoeding de nieuwe constructie via de nv Tunnel Liefkenshoek ESR-neutraal te gaan financieren.

7.6. Voortgangsrapportages

De heer Martens stelt vast dat het Rekenhof voorstander is van een nieuw basisrapport over het Masterplan 2020. Dat plan behelst ook een aantal projecten die niet in het eerdere masterplan zitten, nieuwe tramprojecten, nieuwe weginfrastructuur enzovoort, die niet door de BAM zullen worden gerealiseerd. Het lijkt de spreker dan ook zinvol om bij de volgende voortgangsrapportages ook de andere operationele partners uit te nodigen. Ook Eurostation, dat de opdracht kreeg een peer review uit te voeren binnen de studie van de tunnelvarianten, een soort 'second opinion', zou het lid graag uitgenodigd zien op de volgende rapportage.

8. Interventie van mevrouw Sophie De Wit

8.1. Stedelijke ringweg

Mevrouw *Sophie De Wit* is van mening dat heel wat misverstanden over de stedelijke ringweg, ring-zuid en singel-zuid het gevolg zijn van ‘spinning’. Zij vindt dat jammer. Er is altijd een duidelijke informatieverstrekking gevoerd op allerlei manieren, door de stad en de BAM, met websites, informatieblad van de stad, tentoonstelling enzovoort. Spreekster wou dat toch eens gezegd hebben.

8.2. Stad-rand

Mevrouw De Wit vraagt zoals de heer de Kort een blijvende aandacht voor de rand van Antwerpen. De gekozen oplossingen moeten ook een meerwaarde hebben voor de randgemeenten.

8.3. Beslissing Oosterweelverbinding

Spreekster wil nadere uitleg van de minister over de randvoorwaarden die de keuze gaan bepalen tussen brug en tunnel voor de Oosterweelverbinding. Overigens doet mevrouw De Wit een warme oproep om niet langer te dralen met de beslissing. Daarbij vraagt zij een grote transparantie van de regering over haar motieven om te kiezen voor de ene of de andere oplossing en over de vergelijking tussen de tunnel en de brug.

9. Antwoorden van de heer Jan Van Rensbergen

9.1. Stedelijke ringweg

De heer *Jan Van Rensbergen* ontkent dat er een relatie is tussen de bouw van een viaduct aan het station van Berchem en de keuze brug of tunnel voor de Oosterweelverbinding. De oplossing voor Berchem-station maakt deel uit van het concept ‘doorgaande ring/stedelijke ring’. Dat concept staat los van de Oosterweelverbinding en is overigens weer opgenomen in het Masterplan 2020.

De heer *Jan Penris* verwijst naar de vraag van mevrouw De Ridder die wil weten wat er met de Groene Singel zou gebeuren als men het concept van de stedelijke ring zou verlaten. Hij vraagt aanvullend wat er met het concept zou gebeuren als zou geopteerd worden voor het Meccanoalternatief met zijn verderaf liggende ‘bretellen’. Een keuze voor het Meccanoalternatief zou zijn invloed hebben op een deel van de ring, die wellicht wat verkeersluwer zou kunnen worden ingericht.

De heer *Jan Van Rensbergen* noemt de vraag van mevrouw De Ridder hypothetisch. Het Masterplan 2020 is daarover heel duidelijk: er moet daar een stedelijke ringweg en een doorgaande ringweg worden aangelegd. En in de huidige visie betekent dat de verbouwing van de huidige singel tot een lokale weg. Het verkeer dat op de bestaande singel zit wordt verlegd naar de stedelijke ringweg in de zate van de bestaande ring. Op de aanvullende vraag van de heer Penris antwoordt de heer Van Rensbergen met een verwijzing naar een lopende studie van het Verkeerscentrum over de verkeersmodellering over het geheel van het Masterplan 2020. Een van de elementen die uit de resultaten van de studie zal blijken is de verkeerscapaciteit op de verschillende onderdelen van de ring en dus ook de densiteit op de zuidelijke ring. Maar de keuze is gemaakt voor het concept stedelijke ring/doorgaande ring en zal daardoor niet worden beïnvloed.

Mevrouw *Annick De Ridder* begrijpt uit het antwoord van de heer Van Rensbergen dat er los van de keuze tussen brug en tunnel voor de Oosterweelverbinding is geopteerd voor de stedelijke ringweg en het loskoppelen van het doorgaand en stedelijk verkeer op de ring. Zij hoort dat graag maar meent dat die uitleg anders is dan wat zij vernomen heeft op de

gemeenteraad van Antwerpen. De burgemeester noemde dat nog geen beslist beleid en opmerde dat misschien die stedelijke ringweg overbodig zou zijn. Mevrouw De Ridder acht de bevestiging van de heer Van Rensbergen heel belangrijk, omdat zij de stedelijke ringweg als onontbeerlijk ziet voor de vermindering van de drukte op de singel en de aanleg van een groene boulevard dicht bij de stadskern.

De heer *Jan Van Rensbergen* verweert zich tegen de kritiek op het communicatiebeleid van de BAM met betrekking tot de ring-zuid – opmerking van de heer Penris en repliek van mevrouw De Wit. Als men terugblijkt vanaf 2003, toen gekozen is voor het concept stedelijke ringweg/doorgaande ring, is dat concept ettelijke keren in de media gekomen – 280 keer telde de BAM. Iedereen was er zeer opgetogen over; men zag er een knappe oplossing in voor de verkeersveiligheid, de congestie, het sluikverkeer enzovoort. De nieuwsgierigheid was evenredig hoog. Over het concept zelf leeft geen enkele twijfel meer. Enkele weken geleden dan hebben actiegroepen een oude studie opgespit en uiteraard heeft de BAM gereageerd op het moment dat de pers daarover berichtte. En inderdaad is dat reactief handelen maar de proactieve voorlichting is veel vroeger wel degelijk gebeurd.

Vandaag heeft de heer Van Rensbergen de grove schets van de haalbaarheidsstudie van 2004 willen verfijnen. Die toets was toen om evidente redenen grof omdat het nog maar ging om een onderzoek naar de haalbaarheid. Hoe het in de realiteit uiteindelijk zal worden, kan dan pas worden uitgewerkt. Daarvoor heeft de BAM samen met de stad, AWV en De Lijn een startnota gemaakt waarin afspraken zijn opgenomen voor de verdere aanpak. Samen met de stad is ervoor geopteerd een open oproep te lanceren om niet alleen het infrastructurele aspect maar ook de stedelijke inbedding te bestuderen, zoals de strategische ruimte Groene Singel. De opdracht volgend uit de open oproep is klaar, maar is onhold geplaatst op vraag van de stad. De commotie rond de Oosterweelverbinding heeft de stad doen beslissen eerst de besluitvorming daarrond af te wachten eer men de gezamenlijke uitwerking van het concept stedelijke ringweg zou voortzetten.

Antwoordend aan de heer Martens beklemtoont de heer Van Rensbergen dat de stad van bij het begin bij elke stap van de uitwerking van het concept is betrokken. Zo is de stad vragende partij geweest voor het verfijnen van het concept van de ring ter hoogte van Berchem-station en Post X. Dit gebied is gedefinieerd als een zone voor stedelijke activiteit. Op vraag van de stad heeft BAM gekeken wat daar de haalbaarheid is op het infrastructurele vlak om te voorzien in een op- en afrittencomplex voor de aansluiting op de stedelijke ringweg. Heel punctueel is dan gekeken in die zone wat het concept daar aan consequenties heeft.

Wat de stedelijke ringweg/doorgaande ring aan de Schijnpoort en dergelijke betreft – vraag van de heer Peeters – legt de heer Van Rensbergen uit dat dit deel uitmaakt van de studie met betrekking tot de ondertunneling. Het concept ligt vast, maar hoe dat in concreto zal worden toegepast, zal blijken uit het onderzoek.

9.2. Studiekosten

De heer *Jan Van Rensbergen* geeft volgende uitleg over de vijf miljoen euro te activeren studiekosten op het investeringsbudget van BAM – vraag van de heer Ivan Sabbe. Die post is ‘studiekosten’ genoemd maar dat gaat om allerhande studies. Als thans bijvoorbeeld TV SAM en Eurostation de opdracht hebben gekregen tot het uitwerken van de ondertunnelde oplossing, dan kost dat geld. Op de begroting staat voor de totaliteit van alle studiewerkzaamheden voor wegeninfrastructuur, waaronder de uitwerking van de tunneloplossing, voor 2010 een budget van 5 miljoen euro.

9.3. *Tol Liefkenshoektunnel*

Spreker wijst erop dat nv Tunnel Liefkenshoek een autonome organisatie is die de tol-inkomsten nodig heeft om haar schulden te betalen. De afschaffing van die tol zou een inbreuk zijn op de concessieovereenkomst waarvan de nv vandaag houder is en zou leiden tot een reeks financiële problemen.

Bovendien is de BAM in haar financieel plan voor de realisatie van de Oosterweelverbinding uitgegaan van tol-inkomsten als financieringsbron. Die inkomsten zullen ook opgenomen worden in de concessieovereenkomst met betrekking tot de Oosterweelverbinding.

9.4. *Operaplein*

Op de vorige voortgangsrapportage heeft de heer Van Rensbergen gemeld dat er onduidelijkheid bestond over de verkeerssituatie op het Operaplein – vragen van de heren Penris en de Kort. Die situatie heeft niet alleen te maken met de bussen maar ook met wagens, fietsers, voetgangers. Die verkeerssituatie op de Rooseveltplaats staat niet op zichzelf. Ook het Operaplein, de De Keyzerlei, de stationsomgeving enzovoort spelen mee. Daaraan is volop gewerkt, met inbegrip van microsimulaties om na te gaan of elke verkeersbeweging van al die componenten mogelijk was in het ontwerp dat Manuel De Solà-Morales anderhalf jaar geleden heeft gepresenteerd.

Die microsimulaties moeten onder andere nagaan of de doorstroming van het verkeer over de leien en de kaaien gegarandeerd kan worden – vraag van mevrouw De Ridder. Dat houdt bijvoorbeeld in dat verkeerslichten moeten vermeden worden. Een belangrijke factor is hoe de verkeerslichten zijn geregeld elders op de leien. De heer Van Rensbergen benadrukt dat het daarom belangrijk is dat de Vlaamse Regering de aanleg van een Oosterweelverbinding in haar Masterplan 2020 heeft bevestigd, wat een aansluiting geeft op de ringstructuur. Hij noemt het van wezenlijk belang dat er in het noorden van Antwerpen voldoende goede aansluitingen zijn op de ringstructuur. Het Oosterweelknooppunt en het op- en afrittencomplex van de Groenendaallaan en de Schijnpoort geven die aansluiting. Daardoor kan het verkeer worden rondgeleid en kan worden voorkomen dat het alsnog over de leien en kaaien een doorgang zoekt.

Volgens mevrouw *Annick De Ridder* bewijst het antwoord de bovenlokale betekenis van haar opmerking. Het duidt erop dat de kaaien en leien enkel maar verkeersluw kunnen worden gemaakt als de ringstructuur in het noorden wordt gesloten, met het Oosterweelknooppunt en de nieuwe Scheldekruising.

Wat de Rooseveltplaats betreft, noemt de heer *Jan Van Rensbergen* iedereen wel voorstander van een ‘ontbussing’ en een ‘vertramming’ – vraag van de heer Martens. Maar die tramlijnen moeten eerst aangelegd geraken. Vooral de lijn naar Ekeren is cruciaal om het aantal bussen te kunnen verminderen. En dan rijst een moeilijkheid. De Rooseveltplaats moet een ontwerp krijgen dat lang in de toekomst kan dienstdoen, en tegelijk moet er gefaseerd te werk worden gegaan om die tramlijn te kunnen aanleggen en De Lijn de mogelijkheid te bieden te ontbussen. Over de lange termijn is er een consensus en er zijn geen principiële knelpunten meer om gezamenlijk de gefaseerde aanpak uit te werken. De heer Van Rensbergen verwacht tegen de volgende vergadering (september 2010) van de stuurgroep Operaplein, die wordt voorgezeten door de stad, de resultaten te kunnen presenteren van de lastige oefening die de fasering is geweest.

De heer *Jan Penris* wil even de consequenties horen van het worstcasescenario, de situatie waarin er van ontbussing geen sprake kan zijn. Stel dat de Rooseveltplaats het transferium moet blijven dat het nu is, kan De Solà-Morales dat inpassen in zijn ontwerp? De heer *Jan Van Rensbergen* preciseert dat het ontwerp van het Operaplein al definitief is; de Rooseveltplaats moet gefaseerd worden aangepakt. Hoe de haltes en de bewegingen van de bus-

sen daar moeten gebeuren, zal in stappen worden uitgewerkt. Maar elke stap zal moeten voldoen aan de uitgangspunten.

9.5. *Middenvijver*

De heer Van Rensbergen wijst erop dat de BAM voor de waterkwaliteit van de Middenvijver een milieumonitoringsprogramma volgt – vraag van de heer Peeters. Die monitoring is bezig. De heer *Leo Van der Vliet*, manager Bestuurlijke Zaken van de BAM, verneemt van de projectleider van de monitoring dat er momenteel geen gegevens voorhanden zijn die zouden wijzen op een verslechtering van de waterkwaliteit. Maar rond de vijver lopen grachten en beken. Een van die beken is de Donkersbeek, die het afvalwater van Linkeroever verzamelt en dus vervuild is. Maar die beek is afgekoppeld van de Middenvijver. Wel kunnen de klimatologische omstandigheden tot problemen leiden en dat wordt nu onderzocht.

Wat betreft de vraag met betrekking tot de rol van het Aankoopcomité – vraag van de heer de Kort – antwoordt de heer Van der Vliet dat het hier gaat om een overdracht en niet een of andere commerciële operatie. Hij heeft ook vernomen dat er in de Vlaamse administratie een nieuwe administratieve eenheid Vastgoedzaken is opgericht. De BAM gaat er contact mee opnemen. Het duurt allemaal zo lang omdat om het bos te vervreemden, zelfs naar Bos en Natuur, er een machtiging moest zijn. Voorts moest men ook nog eens de plannen hertekenen omdat bepaalde stroken in het kader van het Regattaproject zijn vervreemd.

9.6. *Sint-Annabos*

De heer *Jan Van Rensbergen* herhaalt op de vraag van de heer Peeters dat de uiteindelijke bestemming van heel het gebied dat Sint-Annabos wordt genoemd, onder algemene consensus een opgewaardeerd natuurgebied is. Er komen ook waterpartijen. De Nieuwe Dijk wordt meer binnengaats op Sigmahoogte aangelegd en aan de Schelde komt een slikken- en schorregebied en ontstaat een hooibos. De discussie gaat erover hoe men die doelstelling, waarover iedereen het eens is, zal realiseren. Het was de bedoeling de grond van het Sint-Annabos, die redelijk schraal is, te verrijken. Tegelijk zou dit een oplossing bieden voor het slib van de Schelde dat opgebaggerd wordt voor de afgezonken tunnel. Intussen wordt er onderzocht of er andere afzetmogelijkheden zijn voor dat slib en zand.

9.7. *Noorderlaan*

De heer Van Rensbergen bevestigt dat de Noorderlaan inderdaad twee maal twee rijstroken voor het autoverkeer zal bevatten en een vrijliggende tram-busbaan die deel uitmaakt van de tramlijn naar Ekeren – vraag van mevrouw De Ridder.

9.8. *Noriant*

Op de vraag van de heer de Kort of de termijnen van de biedingen van Noriant al verstreken zijn, antwoordt de heer Van Rensbergen bevestigend: sinds begin 2010 al. Maar er is met de aannemerscombinatie afgesproken dat als dit zich zou voordoen, men te goeder trouw zou gaan samenzitten en de consequenties van een termijnverlenging op de prijs zou bespreken. Er is een engagement van beide partijen om de afspraken van de design sign-off overeind te houden en enkel te kijken naar de implicaties van de vertraging.

9.9. *Brabo 2*

De heer Van Rensbergen bevestigt – op vraag van de heer de Kort – dat de afbraak van het Hardenvoortviaduct is heroverwogen door stad Antwerpen gelet op het succes van Park Noord en omdat men dan een zachte onderdoorgang heeft die meteen ook de link kan leggen met de waterpartijen van het Asiadok. Of de heroverweging van de afbraak van het Hardenvoortviaduct extra kosten met zich mee zal brengen, kan de heer Van Rensbergen

nu nog niet zeggen, want de sloop van het viaduct moet ook worden gefinancierd. Als men het viaduct gewoon behouden had, zoals ook is overwogen, had men het in een DBFM moeten steken. En in dat geval had een aannemer die een oude constructie van 35 jaar had moeten overnemen, dat heel duur aangerekend. De eventuele meerkost is een vraag in het onderzoek dat lopende is.

De derde variant, het laten staan van het Hardenvoortviaduct voor het autoverkeer in combinatie met een gelijkgrondse trambedding via de Kempenstraat, waarvoor de stuurgroep Brabo 2 heeft geopteerd, is gebaseerd op een opknapbeurt voor het viaduct zonder dat dit werk deel uitmaakt van Brabo 2.

9.10. Noorderlaanbrug

De kritiek van de Fietsersbond op de afwerking van de Noorderlaanbrug – vraag van de heer Martens – had volgens de heer Van Rensbergen vooral te maken met de ruwheid van een deel van het fietspad. BAM had zelf de Fietsersbond ingeschakeld om met een trilfiets te komen vaststellen of de effenheid voldoende was. De andere segmenten van het fietspad zijn uitgevoerd volgens het bestek, met de juiste gladheid, in beton. Die keuze voor beton was op voorhand met iedereen overwogen. Intussen zijn er met de aannemer afspraken gemaakt om het bewuste ruwe segment de gewenste gladheid te geven.

10. Antwoorden van de heer Jan Debucquoy

10.1. Voortgangsrapportages

Voor de verdere voortgangsrapportage met betrekking tot het Masterplan 2020 verklaart de heer *Jan Debucquoy* dat het Rekenhof zich schikt naar de opdrachten van het parlement. Of het nu een, twee, drie of vier keer per jaar moet zijn, beslist de commissie.

10.2. ESR-neutraliteit

De raadsheer van het Rekenhof meldt dat de sale-and-lease-backovereenkomst met betrekking tot de Liefkenshoektunnel afloopt in 2012 – vraag van de heer Peeters. De heer *Jan Van Rensbergen* preciseert dat er in de LILO-operatie (lease-in lease-out) een clause opgenomen is van een ‘early buy-out’ in 2012. De operatie zelf loopt af in 2036.

De heer *Bart Martens* dringt erop aan om dan toch eens na te gaan of niet moet worden gebruik gemaakt van die mogelijkheid van een early buy-out in 2012. Hij wil dat de financiering eens op een andere manier wordt bekeken en dat er wordt gezocht naar een manier die meer sturend kan werken en die tegemoet komt aan het verzoek van de Antwerpse Havengemeenschap om af te stappen van het verouderd tolconcept en over te stappen naar elektronische vormen van kilometerheffing. Europa biedt trouwens de kans om die heffing te verhogen in stedelijke gebieden voor de financiering van projecten.

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat de Liefkenshoektunnel-operatie niet alleen is gefinancierd door die LILO-operatie; de Vlaamse overheid heeft toen cash nog een paar miljard Belgische frank op tafel gelegd als uitkoopsom. De gemeenschap heeft daarvoor grotere financiële inspanningen geleverd dan alleen die LILO-operatie. Ook dat staat te lezen in het Boek van het Rekenhof 1995¹³.

Als antwoord aan de heer de Kort, die zich verbaasd noemde over het feit dat de wetgeving overheidsopdrachten ook zou gelden voor concessies, bevestigt de heer *Jan Debucquoy* dat dit inderdaad zo is. De Europese richtlijn ter zake is heel duidelijk. Ook in het verle-

¹³ 7de (Vlaams) boek van het Rekenhof, *Parl. St.* VI. Parl. 1995-96, nr. 11/1.

den is de concessie Liefkenshoektunnel onderworpen geweest aan een marktmededinging, idem dito met het waterzuiveringsstation Brussel-Noord. Niets belet evenwel om ook een concessie te geven aan een publiekrechtelijke partij. Maar als men zou gunnen aan nv Tunnel Liefkenshoek – de politieke beslissing moet nog worden genomen – dan moet men er nauwgezet op letten de wetgeving overheidsopdrachten te respecteren. In die wetgeving is duidelijk bepaald welke gevallen men onderhands kan gunnen zonder de markt te raadplegen. Als men een beroep doet op die uitzondering, moet dat uitdrukkelijk worden gemotiveerd.

Er bestaat daarover ook jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie. Daarin wordt gepreciseerd in welke mate men gebonden is aan de wetgeving overheidsopdrachten als een overheidsinstelling een overheidsopdracht geeft aan een andere overheidsinstelling. In casu gaat het om de exploitatie van een tunnel en het innen van tolinkomsten en de heer Debucquoy is van mening dat dit veeleer een marktactiviteit is, die derhalve gebonden is aan de regels van mededinging. Spreker blijft evenwel heel voorzichtig omdat er nog nauwelijks elementen zijn bekendgemaakt van die eventuele concessie.

De heer *Dirk de Kort* vraagt wat het voorwerp zal uitmaken van die concessie. De heer *Jan Debucquoy* verduidelijkt dat een concessie ook het uitvoeren van openbare werken kan inhouden in ruil waarvoor men dan het gerealiseerde, de tunnel, kan exploiteren. De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat het voorwerp van de concessie het exploiteren van de Scheldekruising is en dus het recht om tol te innen. De heer *Jan Debucquoy* voegt eraan toe dat het toch wel de concessienemer is die de bouwheer zal zijn van die Scheldekruising en in die zin gaat de concessie zowel over de bouw als de exploitatie van de tunnel. Vandaar dat men zich kan inbeelden dat ook grote bouwondernemingen belangstelling zouden kunnen hebben voor die concessie.

De heer *Dirk de Kort* vraagt toch meer duidelijkheid over de kwestie, die hij essentieel vindt. Het gaat immers om investeringen die men buiten de begroting wil houden. De heer *Jan Debucquoy* herhaalt dat het advies van Eurostat stelt dat een concessie ESR-neutraal is op twee voorwaarden: een sluitend businessplan en autonome beslissingsbevoegdheid voor de concessienemer. Voorts heeft de ESR-neutraliteit niets te maken met het al dan niet onderworpen zijn aan de regelgeving op de overheidsopdrachten. De heer *Jan Peumans* zegt de bezorgdheid van de heer de Kort te begrijpen, verwijzend naar pagina 8 van het rapport van het Rekenhof waar te lezen staat: “De impact van het nieuwe Masterplan 2020 op de toekomstige begroting van de Vlaamse overheid is nog onvoldoende duidelijk.”

Mevrouw *Hilde Crevits*, minister van Mobiliteit en Openbare Werken bevestigt dat men kan onderworpen zijn aan de regelgeving overheidsopdrachten zelfs al heeft men een ESR-neutrale activiteit. De wetgeving overheidsopdrachten moet dus nageleefd worden. Maar die wetgeving biedt ook mogelijkheden om bijvoorbeeld iets onderhands toe te wijzen. Wel blijft het een voorwaarde voor ESR-neutraliteit dat er geen controle van de overheid mag zijn op de concessienemer. Eigenlijk heeft dat niet zo veel te maken met de financiële impact van het hele Masterplan 2020. De minister bevestigt dat zij op basis van de budgettaire tabel een operationeel plan met timing, budgetten en studietrajecten aan het opstellen is voor de Vlaamse Regering.

Op de vraag van de heer Martens of de concessie gebonden is aan het tolconcept, verklaart de heer *Jan Debucquoy* dat het antwoord heel duidelijk ja is. Er is een onderscheid tussen concessie en pps. Bij concessie gebeurt de financiering door derden, is er een sluitend businessplan en wordt de infrastructuur volledig gefinancierd met de tolinkomsten.

De heer *Jan Penris* vraagt of het begrip tol hier ‘schaduwtol’¹⁴ kan inhouden. De heer *Jan Debucquoy* zegt dat uit het advies van Eurostat blijkt dat de overheid kan voorzien in een systeem van beschikkingsvergoedingen of schaduwtol om de tekorten te dekken. Als men in het kader van de concessie zou besluiten daartoe over te gaan en de beschikkingsvergoedingen of schaduwtolen bedragen méér dan vijftig percent van de inkomsten, dan valt men onder de Eurostatregels van pps. Het grote nadeel van pps is dat het bekomen van een gewestwaarborg veel moeilijker is. De zoektocht naar goedkope financiering wordt dan bijna onmogelijk omdat de banken dan een enorme risicopremie zouden vragen.

De heer *Jan Peumans* weet dat het systeem van de schaduwtol wordt toegepast door de Waalse Regering voor de Cointe-tunnel in Luik. Concessiehouder is nv Sofico, die ook enkele andere autostrades in Wallonië heeft gerealiseerd.

De heer *Jan Debucquoy* is overigens van oordeel dat de meest orthodoxe – en goedkoopste voor de belastingbetaler – oplossing voor de realisering van infrastructuur nog altijd de klassieke openbare aanbesteding is, gefinancierd op de gewone manier met overheidsmiddelen. In de voorbije jaren waren er voldoende overschotten op de Vlaamse begroting om dit voor de economie heel belangrijke project te financieren en als men dat had gedaan dan had men misschien veel minder tijd verloren laten gaan bij de zoektocht naar externe middelen en naar een ESR-neutrale oplossing.

11. Antwoorden van minister Hilde Crevits

11.1. Beslissing Oosterweelverbinding

De *minister* geeft een tijdschema van de beslissingsprocedure in de Vlaamse Regering met betrekking tot de Oosterweelverbinding. Op 30 maart 2010 is het dubbelbesluit genomen. Vier weken later volgde de benoeming van de projectleider en werd een structuur uitgewerkt met een stuurgroep en een werkomité. Thans is men de technische aspecten van de tunneloplossing aan het bekijken. Dat kan niet op drie dagen. Het engagement van de regering is om tegen het einde van de zomer een beslissing te nemen.

De structuur met de DAM-werkgroepen, de stuurgroep, de projectleider en het werkomité is niet zo verwarrend als op het eerste gezicht lijkt. De DAM-comités waren er om de beslissing voor te bereiden van 30 maart 2010. Op 30 maart heeft de Vlaamse Regering het dubbelbesluit genomen met het Masterplan 2020. De BAM heeft de opdracht gekregen dat dubbelbesluit uit te voeren. Namens de Vlaamse overheid is ook een projectleider benoemd, de heer Jaak Polen. BAM en projectleider werken aan het project vanuit hun eigen invalshoek. De projectleider bewaakt de contouren van het dubbelbesluit, de BAM voert het project uit. Om beide participanten bijeen te brengen is er nu het werkomité, bestaande uit de voorzitter van de raad van bestuur van BAM, de heer Karel Vinck, en de projectleider. De projectleider rapporteert over de voortgang aan de stuurgroep, gevormd door het ministerieel comité DAM en vertegenwoordigers van de stad en de BAM. De minister noemt dat de meest eenvoudige structuur die kon worden opgezet om alle betrokken instanties te laten participeren.

De vraag van mevrouw De Wit voor transparantie over de randvoorwaarden die in aanmerking worden genomen voor de aftoetsing tussen tunnel en brug, noemt minister Crevits terecht.

¹⁴ Het systeem van schaduwtol bestaat erin dat de tolwegexploitant de infrastructuur financiert en bouwt en dat de overheid de exploitant terugbetaalt over een lange periode per voertuigpassage.

11.2. Voortgangsrapportages

De minister stelt vast dat de commissie eens te meer op voorhand een uitgebreide nota vraagt van de Vlaamse Regering. Dat is nog niet gebeurd om diverse redenen. Bij de voorbije voortgangsrapportages brachten BAM en het Rekenhof lijvige nota's en zat de minister bij de behandeling in de commissie erbij om commentaar te geven en te antwoorden op vragen. Toen werd er van de regering geen rapport verwacht. De minister was aanwezig om te luisteren en te antwoorden.

Er worden momenteel twee sporen gevolgd. Er is het dubbelbesluit met betrekking tot de tunneloplossing en de budgettaire, vergunningsmatige en financiële aftoetsing met de brugoptie. Opdracht nummer twee is het Masterplan 2020. Daarvoor heeft de minister zelf haar administratie de opdracht gegeven opnieuw alle nodige projectfiches te maken, samen met een realistische budgettaire raming. Bij een volgende rapportering worden die fiches meegedeeld. Vanaf dan heeft minister Crevits er geen probleem mee dat die beide sporen structureel worden opgevolgd.

Er is intussen een overleg geweest tussen het Rekenhof en het kabinet van minister Crevits om na te gaan hoe een zinvolle rapportering kan opgesteld worden die het Rekenhof kan beoordelen. Er moet daarbij wel een onderscheid worden gemaakt tussen beleidsvoorbereiding en beleidstoets en -opvolging.

Overigens is de minister van oordeel dat de voortgangsrapportages tot nu toe telkenmale kwaliteitsvolle werkstukken hebben opgeleverd die geleid hebben tot inhoudelijk goed debat. Ze wil eraan meewerken om dat in de toekomst zo voort te zetten.

11.3. Forum stad-rand

Minister Crevits is bereid een initiatief te nemen om de zuidrand bij de uitvoering van het Masterplan 2020 te betrekken – vragen van de heer de Kort en mevrouw De Wit. Maar zij acht het wel van essentieel belang dat eerst de projectfiches klaar zijn, dat de timing is gekend, de projecten zijn uitgewerkt en de verfijnde budgettaire raming is gemaakt. Pas dan is het zinvol om het overleg op te starten.

11.4. Bredabaan

De minister vindt het dossier Bredabaan belangrijk – vraag van de heer Martens. Zij beklemtoont dan ook dat de noodzakelijke budgetten voor de heraanleg van gewestweg N1, de Bredabaan dus, niet zijn geschrapt maar zijn verschoven binnen de meerjarenbegroting. Het is haar bedoeling om een realistisch investeringsprogramma op te stellen. Dat betekent dat een project slechts wordt opgenomen voor een bepaald jaar als er ook kans toe bestaat dat het project dat jaar kan worden aanbesteed. Voor de Bredabaan is er zelfs nog geen goedgekeurde startnota, wat de minister zelf jammer vindt. Op basis van de startnota moet ook nog een projectnota worden opgesteld enzovoort.

Minister Crevits maakt bekend dat zij aan haar administratie, AWW, een brief heeft geschreven om zich in te spannen voor een snelle voortgang van dit dossier. Het feit dat dit project momenteel niet op het indicatief driejarenprogramma staat, mag geen excuus zijn om het dossier niet verder aanbestedingsklaar te maken.

De raming waarover de minister vandaag beschikt laat uitschijnen dat het project zes miljoen euro zou kosten. Dat is tien percent van het jaarbudget van AWW Antwerpen. Als zou blijken dat het project kan versneld worden, is de minister eventueel nog bereid te schuiven in haar reservebudgetten. Maar eerst moeten de knelpunten zijn weggewerkt. Het heeft geen zin dat aanslepende discussies het project vertragen.

De heer *Bart Martens* zegt dat de consensus er ondertussen is voor wat betreft de profilering. Eind 2010 uiterlijk zal het ontwerp waaraan studie bureau Omgeving en Technum nu werken, definitief klaar zijn. Als het lid de minister goed heeft begrepen, zegt zij dat op het moment dat het dossier aanbestedingsklaar is, het niet langer zal worden uitgesteld wegens een gebrek aan middelen. Klopt het dat de minister bereid is desnoods uit haar budgettaire reserves te putten?

De heer *Dirk de Kort* is verheugd dat er eindelijk een consensus is bereikt over het profiel van de weg. Daarover is bij de stad jarenlang onenigheid geweest. Dat is het probleem geweest. Maar volgens de heer *Jan Penris* gaat het om veel meer dan over de profilering van de weg. Er moeten met betrekking tot die weg fundamentele verkeerstechnische keuzes worden gemaakt. Wat zal bijvoorbeeld het statuut van de Keizershoek worden? Wordt dat een transferium? Hoeveel trams wil men over die Bredabaan laten rijden? Kunnen die trams eventueel over andere wegen worden afgeleid? Hoe lang moeten er bussen blijven rijden op de Bredabaan? Die en andere vragen moeten eerst worden opgelost en pas later kan men over de profilering in commissies van de gemeenteraad en de districtsraden gaan praten. De heer Penris denkt dat het probleem van de Bredabaan samenhangt met het uitblijven van een fundamentele beslissing in het hele BAM-operatie.

Minister *Hilde Crevits* verwijst nogmaals naar haar brief aan de administratie waarin staat dat het niet-voorkomen op het indicatief driejarenprogramma geen voorwendsel mag zijn om er niet dringend aan voort te werken. Maar als er een project wordt opgenomen op het indicatief programma, wenst de minister dat het dan ook zoveel mogelijk wordt uitgevoerd. Ze gaat ermee akkoord dat men moet durven knopen doorhakken. Ook aan moeilijke dossiers moet voortgewerkt worden.

Zij beklemtoont nogmaals dat het hier gaat om een financieel zwaarwichtig dossier. Maar zij engageert er zich toe om, zodra de knelpunten uit de weg zijn geruimd, de werken te laten aanvatten. De Bredabaan scoort immers heel hoog in de prioritaire doortochtenprogramma's. Het is inderdaad heel nodig dat de weg onder handen wordt genomen.

11.5. *Mortsel*

Antwoordend op de vraag van de heer Peeters meldt de minister dat zij over het dossier van de noodbrug in Mortsel ook al overleg heeft gepleegd met de burgemeester van Mortsel. Voor het kruispunt N1/R11 zijn in het verleden al verschillende opties bestudeerd.

Er was de oplossing 'streefbeeld met korte bypass'. Binnen het afgesproken streefbeeld wordt met die bypass een tunnel bedoeld, gelegen onder het huidige tracé van de R11, meer bepaald vanaf het kruispunt met de Jozef Hermanslei tot de spoorlijn 25. Deze bypass kruist dus de N1, de Antwerpsestraat, ondergronds. De lengte ervan bedraagt ongeveer 1350 meter.

De kosten van een dergelijke tunnelconstructie, uitgevoerd in een open sleuf en aanvankelijk berekend op twee rijbanen met één rijstrook, eenvoudig uitbreidbaar naar twee maal twee rijstroken, werden geraamd op 375.000 euro per strekkende meter. Dat is inclusief elektromechanica maar zonder herinrichting van de bovengrond en exclusief btw. Voor een dergelijke korte bypass zou dit dus een geraamde kost impliceren van 50.557.000 euro (exclusief btw). De minister noemt dat een enorm bedrag.

Er was ook een oplossing met een lange bypass. Binnen het streefbeeld wordt hiermee een tunnel bedoeld, gelegen onder het huidige tracé van de R11, meer bepaald vanaf het kruispunt met de N173 tot spoorlijn 27. Die bypass kruist dus de N1 (Antwerpsestraat) ondergronds. De lengte is ongeveer 2800 m. Voor deze lange bypass en uitgaande van dezelfde randvoorwaarden als de korte bypass, zou dit een geraamde kost met zich meebrengen van 105.000.000 euro (exclusief btw).

De minister ging op zoek naar valabele alternatieven met een kleinere budgettaire weerslag. In dat kader werd het voorstel onderzocht van een brugconstructie ter hoogte van het kruispunt N1/R11. Die brug zou gebruik maken van de bestaande groene berm die de R11 ten noorden flankiert. Het betreft gronden in eigendom van het Vlaamse Gewest, waarbij voor het groenonderhoud een onderhoudsconvenant is afgesloten met stad Mortsel. Een inname van die grond zou dus geen onteigeningen impliceren. De kosten werden begroot op vijf miljoen euro in eerste aanname (exclusief btw).

De effecten op de doorstroming zijn daar gesimuleerd met een quick-scan. Er werd eveneens een doorrekening gemaakt van een nieuwe verbindingsweg tussen de Boechoutsesteenweg (N10) en de R11 om na te gaan of deze soelaas zou kunnen bieden voor het kruispunt R11/N1. Dat onderzoek leverde volgende conclusies op. Een brug of tunnel trekt extra verkeer aan op de R11 ter hoogte van Mortsel. Zeer lokaal wordt het knelpunt R11/N1 opgelost maar de problemen verschuiven naar de aanliggende kruispunten. Een nieuwe verbindingsweg tussen de Boechoutsesteenweg en de R11 ter hoogte van het Fort van Borsbeek kan zo goed als alle doorgaande verkeer door het centrum van Borsbeek opvangen. De sluikverkeersproblemen voor het centrum van Borsbeek en de Fortwijk van Wommelgem kunnen opgelost worden door die nieuwe verbindingsweg. Ook het kruispunt R11/N1 kan hierdoor mogelijks ontlast worden maar daarover moet nog meer doorgedreven onderzoek worden uitgevoerd.

Uit die conclusies hebben de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, alsook het Agentschap Wegen en Verkeer enkele aanbevelingen naar voren geschoven. Vooreerst kan een oplossing voor het kruispunt R11/N1 lokaal de doorstroming verbeteren. Maar de problemen verschuiven zich. Het is dus beter te kiezen voor een globale aanpak of voor geen ingreep. Ten tweede is er een tussenoplossing die bestaat uit de afstelling van de verkeerslichten zodat het verkeer door Mortsel vlot verloopt en het verkeer buiten de kern wordt opgehouden. De zoektocht voor een dergelijke oplossing gebeurt binnen MOZO (Overlegplatform Mobiliteit Zuid-Oostrand Antwerpen). En ten derde: voor de problematiek Borsbeek, Wommelgem en aansluiting biedt de nieuwe verbindingsweg een oplossing.

Die aanbevelingen maken het voor de minister duidelijk dat de problematiek R11 in zijn geheel moet worden bekeken en dat is ook wat het Masterplan 2020 aangeeft. Minister Crevits citeert: “Het huidig functioneren van de R11 is momenteel problematisch waardoor de omliggende woonzones negatief worden belast. Een verdere uitbouw van de corridor wordt gehypothekeerd waardoor een uitbreiding van het openbaar vervoer via deze as moeilijk kan verwezenlijkt worden. Om deze reden is een volledige herorganisatie en herinrichting van de corridor noodzakelijk. Op het deel vanuit het noorden tot de spoorlijn naar Lier kan een mogelijke synergie gevonden worden met de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse Haven richting Lier. De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de snelwegen E313 en E19) degelijk kan vervullen. Tussen de Turnhoutsebaan en de Herentalsebaan moet dit gecombineerd worden met de realisatie van de tramlijn langsheen E313. De R11 wordt niet uitgebouwd als een alternatieve snelwegverbinding tussen E313 en E19. Dit houdt in dat er met alle radiale assen degelijke uitwisselingspunten worden voorzien en de capaciteit in Mortsel beperkt moet blijven.”.

Uit de besprekingen binnen MOZO en de beslissing van de gemeenteraad van Mortsel kan minister Crevits enkel vaststellen dat er nog geen volledige consensus is over eender welke infrastructurele ingreep op het kruispunt N1/R11. Daarom acht zij het net van belang om een oplossing voor dat kruispunt te bekijken in het grotere geheel. Eerst moet de vraag worden gesteld naar de gewenste verkeersstromen volgens de functie van de R11 zoals geciteerd uit het Masterplan 2020. Een oplossing dient dus te worden gezocht voor de gehele problematiek en voor de R11 is er ook de problematiek van de eventueel te her-

bepalen categorisering. Die categorisering is volgens het MOZO niet gelijk over het hele tracé. Het is een lokale weg in Mortsel en een primaire verbinding in Borsbeek. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een ongelijkvloerse kruising niet in overeenstemming met de categorisering van de R11 op die plek als lokale weg, aldus de minister.

V. REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De heer *Jan Peumans*, commissievoorzitter, stelt voor dat de volgende voortgangsrapportage eind september/begin oktober 2010 wordt gehouden, vroeger – in het zomerreces – als dat noodzakelijk zou zijn. Bij een volgende regeling van de werkzaamheden kan de commissie beslissen hoe zij de reeks voortgangsrapportages voort zal zetten en hoe zij de aanbevelingen van het Rekenhof ter zake verwerkt.

De heer *Jan Penris* wil nu al de aanbeveling van het Rekenhof volgen in die zin dat de eerstvolgende voortgangsrapportage de basisrapportage is op basis van de fundamentele beslissing die de Vlaamse Regering gaat nemen. Het zou tijdverlies zijn om pas in oktober nogmaals te bekijken hoe de voortgangsrapportages worden voortgezet. Die principiële beslissing om dat advies van het Rekenhof te volgen, kan nu al worden genomen. De voorzitter zegt daar op het eerste gezicht geen probleem mee te hebben, maar vraagt zich af of die aanbeveling niet eerst wat meer getoetst en geconcretiseerd moet worden in overleg met de regering.

Maar minister *Hilde Crevits* wil toch graag eerst heldere afspraken binnen de Vlaamse Regering over de verdere voortgangsrapportages. Zij beaamt dat zij overleg heeft gepleegd met het Rekenhof daarover, maar daarover is nog niet teruggekoppeld met de hele Vlaamse Regering. Zo moeten er nog werkafspraken worden gemaakt, want ook andere ministers, bijvoorbeeld bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Financiën, zijn betrokken in het dossier.

De *voorzitter* verwoordt de consensus in de commissie om de aanbevelingen van het Rekenhof als referentiekader te nemen voor de verdere voortgangsrapportages, onder voorbehoud van de terugkoppeling van minister Crevits met de Vlaamse Regering. Hij herinnert eraan dat bij de behandeling van de eerste voortgangsrapportages aan de besprekingen werd deelgenomen door drie ministers – van Openbare Werken, Financiën en Mobiliteit. De regering moet intern afspreken wie zij naar de commissievergaderingen afvaardigt.

Mevrouw *Annick De Ridder* dringt er nogmaals op aan dat in het vervolg ook de Vlaamse Regering op voorhand een schriftelijk rapport aan de commissie zou bezorgen. Minister *Hilde Crevits* verklaart zich bereid op de eerstvolgende voortgangsrapportage een basisdocument te leveren. Zij vraagt zich evenwel af of de regering iedere keer met een document moet komen. Misschien is een gedocumenteerd rapport van de administratie beter om telkens een gedetailleerd overzicht te geven van de voortgang van de vele projecten van het Masterplan 2020. De minister wil vermijden dat met de publicatie op voorhand van een voortgangsrapport van de Vlaamse Regering de kritiek opdoemt dat de regering stelling neemt zonder dat het parlement zich erover heeft kunnen beraden. Als de administratie een technisch werkdocument voorbereidt, kan op basis daarvan dan een politieke discussie worden gevoerd. Voorzitter *Jan Peumans* rondt de discussie af met de vaststelling dat de minister zich er in elk geval toe verbindt dat van regeringswege op voorhand een of ander document wordt bezorgd aan de commissie.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
DAM	Duurzame Antwerpse Mobiliteit (ministerieel comité)
DBFM	Design Build Finance Maintain
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	Statistical Office of the European Communities
FVB	Fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
LILO	lease-in lease-out
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MOZO	Overlegplatform Mobiliteit Zuid-Oostrand Antwerpen
pps	publiek-private samenwerking
RWS	Rijkswaterstaat
TERN	Trans-European road network
THV Noriant	tijdelijke handelsvereniging Noordelijke Ring Antwerpen
TLH	nv Tunnel Liefkenshoek
TV SAM	Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

BIJLAGE 1

De vijftiende 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

15de voortgangsrapportage
01.07.2010

INHOUD

1. Hoofdstuk 1- Basiskenmerken masterplan	44
1.1. Algemeen.....	44
1.2. Globaal overzicht masterplanprojecten	46
2. Hoofdstuk 2 – Scopewijzigingen van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen..	47
2.1. Overzicht van de scopewijzigingen.....	47
2.2. Evolutie in selectie en concretisering van projecten.....	47
2.3. Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten	47
3. Hoofdstuk 3 – De masterplanprojecten.....	48
3.1. Overzicht van de belangrijkste genomen en geplande beslissingen door BAM (raad van bestuur)	48
3.2. Beslissingen Vlaamse Regering	48
3.2.1. Masterplan.....	49
3.2.2. Oosterweelverbinding	49
3.2.3. Brabo I-projecten	49
3.2.4. Brabo II-projecten.....	49
3.2.5. Watergebonden projecten.....	49
3.3. Beschrijving stand van zaken projecten	51
3.3.1. Oosterweelverbinding	51
3.3.2. Openbaar vervoerprojecten Brabo	57
3.3.3. Waterinfrastructuur	62
3.3.4. Fietsprojecten	64
4. Hoofdstuk 4 – Financiën: kostprijs en financiering van het Masterplan Antwerpen	65
4.1. Actuele uitgaven en kostprijsraming investeringskosten verschillende infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen	65
4.2. Actuele uitgaven en budgettering voor voorbereidingskosten, overheadkosten, exploitatiekosten en kosten flankerend beleid	65
4.2.1. Jaarrekening 2009	65
4.2.2. Budget 2010	65
4.3. Overzicht nieuw aangegane verbintenissen (overheidsopdrachten, gronden, ...)	68
4.3.1. Onteigeningen.....	68
4.3.2. Gunningen.....	68
4.4. Overzicht onvoorziene kosten: aanwending van ‘budget onvoorzien’, provisies en reservefondsen, indicaties van dreigende kostenoverschrijdingen	68
4.5. Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaalinbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoelagen, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectivering	68
4.5.1. Financieringsstructuur en ESR-neutraliteit	68
4.5.2. Kapitaalinbreng Vlaams Gewest.....	69
4.5.3. Subsidies	69
5. Hoofdstuk 5 – Risico's van het Masterplan Antwerpen en risicobeheersing..	70
5.1. Resultaten van recente risicoanalyses: nieuwe risico's en gewijzigde risico's.....	70
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. Brabo I-projecten.....	76
5.3.3. Brabo II-projecten.....	77
5.3.4. Watergebonden projecten.....	77
5.3.5. Fietsprojecten.....	78
5.4. Risicobeheersing volgens gekozen aanpak.....	78
5.4.1. Inrichting van een overkoepelend risicomanagementsysteem.....	78
5.4.2. Risicomanagement BAM en projectorganisatie OWV.....	79
6. Hoofdstuk 6 – Projectorganisatie voor het Masterplan Antwerpen.....	80
6.1. Wijzigingen in organen BAM en overlegorganen.....	80
6.1.1. Organen van BAM.....	80
6.1.2. Overlegorganen.....	80
6.2. Overzicht bijkomende bijzondere opdrachten BAM.....	80
6.3. Overzicht uitbestede taken in opdrachten.....	80
6.4. Evolutie in de samenwerking met andere partijen of overheden.....	81
6.4.1. Protocollen m.b.t. Oosterweelverbinding.....	81
6.4.2. Protocollen m.b.t. andere projecten.....	81

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 oude 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

Geen wijzigingen t.o.v. de vorige rapportage.

HOOFDSTUK 2 – SCOPEWIJZIGINGEN VAN HET MASTERPLAN MOBILITEIT ANTWERPEN

2.1. Overzicht van de scopewijzigingen

Geen wijzigingen t.o.v. de vorige rapportage.

2.2. Evolutie in selectie en concretisering van projecten

Geen wijzigingen t.o.v. de vorige rapportage.

2.3. Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten

Geen wijzigingen t.o.v. de vorige rapportage.

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 16 april, 21 mei en 18 juni.

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

- Oosterweelverbinding
 - Goedkeuring beslissing tot opschorting onderhandelingen Noriant tot definitieve beslissing Vlaamse Regering
 - Goedkeuring overeenkomst BAM nv –Eurostation voor peer review ondertunnelde oplossing
- Bruggen Albertkanaal
 - Goedkeuring bestek Spoorbruggen
- Fietsprojecten:
 - Goedkeuring onteigeningsplannen en onteigeningsbesluit Havenroute
- Interne organisatie
 - Goedkeuring enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekening boekjaar 2009
 - Goedkeuring budget tweede semester 2010
 - Goedkeuring deelcontract 33bis en 34 TV SAM
 - Goedkeuring vrijwaringsovereenkomst nieuwe bestuurders

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 14^{de} voortgangsrapportage).

Overzicht planning

3.2.1. Masterplan 2020

De projectfiches voor de diverse projecten van het Masterplan 2020 zijn momenteel in opmaak. Op dit ogenblik kan geen indicatie van timing gegeven worden.

3.2.2. Oosterweelverbinding

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.

Op dit ogenblik kan nog geen indicatie van timing gegeven worden.

3.2.3. Brabo I-projecten

Actie	14° VR	15° 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.

3.2.4. Brabo II-projecten

De studies omtrent de resterende principiële knelpunten werden verder gezet, en hebben op niveau stuurgroep tot concrete afspraken geleid omtrent de finale beslissingen (zie punt 3.4.3.2). Dit betekent dat er nu met een contractsluiting begin 2013 kan gerekend worden.

3.2.5. Watergebonden projecten

Actie	14 ^{de} VR	15 ^{de} VR
Noorderlaanbrug		

Werken gestart	18 februari '08	18 februari '08
Einde der werken	Juni 2010	18 juni 2010 (officiële opening)
Van Cauwelaertsluis		
Werken (hoofdphase) gestart	07 april 2008	07 april 2008
Einde der werken	Voorjaar 2011	Voorjaar 2011
Kattendijksluis		
Offertevraag	15 april 2008	15 april 2008
Gunning	november 2008	november 2008
Start der werken	februari 2009	februari 2009
Openstelling sluis	Februari 2011	Februari 2011

3.3. Beschrijving stand van zaken projecten

3.3.1. Oosterweelverbinding

3.3.1.1. Onderzoek ondertunnelde oplossing

Scope van de opdracht

De Vlaamse Regering keurde op 30 maart jl het Masterplan 2020 goed. Het Masterplan 2020 stelt dat om de congestie op de Ring op te lossen, in de eerste plaats de Ring ten noorden van Antwerpen zal moeten worden gesloten: deze nieuwe derde Scheldekruising is bedoeld voor vrachtwagenverkeer en heeft een maximale functionaliteit voor ontsluiting van de stad en de rand en dit alles binnen een context van een leefbare ruimtelijke ontwikkeling. Deze kruising is een deel van het TERN netwerk. De derde Scheldekruising moet prioritair gerealiseerd worden.

De Vlaamse Regering wil de dubbele ondertunnelde oplossing voor de derde Scheldekruising uitvoeren. Dit betekent dat in twee fasen zal worden gewerkt: in de eerste fase wordt de af te zinken Scheldetunnel en het Oosterweelcomplex gerealiseerd zodat op korte termijn alvast een ontsluiting voor stad en haven naar het westen tot stand komt. Onmiddellijk aansluitend wordt volgens het Oosterweeltracé de Oosterweelknoop met 4 geboorde tunnels verbonden met de R1 in Merksem. Indien deze tunnelvariant technisch niet haalbaar blijkt, niet kan voldoen aan de tunnelrichtlijn, duurder is of in uitvoering meer tijd in beslag neemt, is de Oosterweelverbinding met een brugverbinding tussen Oosterweelknoop en R1 zoals ontworpen door de nv BAM de terugvalpositie.

De opdracht van de Vlaamse Regering bestaat uit volgende onderdelen:

- Opmaken van een voorontwerp voor deze tunnelvariant binnen de randvoorwaarden van de Vlaamse regering. De graad van uitwerking moet de Vlaamse Regering toelaten te oordelen of voldaan kan worden aan de veiligheidseisen en ontwerprichtlijnen voor tunnels en wegen, de eisen m.b.t. de kostprijs en m.b.t. de timing om deze oplossing te realiseren.
- Opmaken van een raming van de tunnelvariant
- Opmaken van een tijdsplanning die nodig is om de tunnelvariant uit te voeren
- Aftoetsen van de veiligheid en voorleggen van het voorontwerp aan een tunnelautoriteit
- Vergunningsklaar maken van het project. Het betreft enerzijds het aftoetsen of het project (in fase van voorontwerp) vergunbaar is. Anderzijds moet het traject uitgewerkt worden voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning nadat de Vlaamse Regering haar definitieve beslissing heeft genomen.

- Coördineren van het financieringstraject. Het betreft enerzijds het aftoetsen van de financierbaarheid van het project op basis van het voorontwerp. Anderzijds het uitwerken van het traject om financiering te bekomen nadat de beslissing over de uit te voeren variant genomen is door de Vlaamse Regering.
- Opvolgen van de voorbereiding tot realisatie van het project en de eventuele deelprojecten.

Modaliteiten voor de uitvoering

De Vlaamse Regering heeft een **stuurgroep** opgericht, samengesteld uit de ministers van het ministerieel comité DAM of hun vertegenwoordigers, de voorzitter van de BAM en twee vertegenwoordigers van het college van de stad Antwerpen (Burgemeester Patrick Janssens en schepen Marc Van Peel).

De Vlaamse Regering heeft Jaak Polen aangesteld als projectleider voor de uitwerking van de tunneloplossing, binnen de gestelde randvoorwaarden. De projectleider rapporteert aan de stuurgroep.

Voor de uitwerking van de ondertunnelde verbinding doet de Vlaamse regering beroep op BAM. Binnen BAM is een werkcomité opgericht, bestaande uit de voorzitter van de Raad van bestuur van BAM en de projectleider.

De Vlaamse regering wil de uitwerking van de tunneloplossing op korte termijn mogelijk maken en, indien voldaan is aan de gestelde voorwaarden, ook overgaan tot verdere uitwerking met het oog op een zo spoedig mogelijke start der werken. Voorontwerp, raming en planning moeten tegen de zomer van 2010 worden opgesteld, m.i.v. het voorleggen van de resultaten van deze opdracht voor het zomerreces aan de leden van de Vlaamse regering.

De stuurgroep wordt op regelmatige basis omstandig geïnformeerd over het verloop van de opdracht.

Plan van aanpak

Om de opdracht van de Vlaamse Regering tot een goed einde te brengen binnen de opgelegde termijn, is er een Plan van Aanpak uitgewerkt met een beschrijving van de gewenste resultaten, de uit te voeren taken, de timing, de werkafspraken en de optimale inzet van mensen en middelen van BAM en TV SAM, met peer review door Eurostation.

Het werkcomité vervult binnen deze opdracht een coördinerende rol tussen de betrokken instanties enerzijds en BAM anderzijds.

TV SAM werkt als studiebureau in opdracht van BAM. TV SAM krijgt de welomlijnde opdracht om het voorontwerp voor deze tunnelvariant op te maken binnen de opgelegde deadlines, en binnen de randvoorwaarden van de Vlaamse regering. De graad van uitwerking moet de Vlaamse Regering toelaten om haar keuze voor een tunneloplossing te bevestigen indien voldaan is aan de veiligheidseisen en

ontwerprichtlijnen voor tunnels en wegen, de eisen m.b.t. de kostprijs en m.b.t. de timing om deze oplossing te realiseren.

Plan van aanpak - principes

Volgende principes liggen aan de basis van de werkafspraken binnen het Plan van Aanpak:

- De aanpak is resultaatgericht en verloopt **in twee fases**: een evaluatie van de technische haalbaarheid voor het zomerreces en een finale evaluatie tegen het einde van de zomer (einde september 2010). Tevens zullen in ditzelfde tijds kader (einde september 2010) de **trajecten** uitgewerkt worden voor het vergunningsklaar maken van het project en voor de financiering.
- De aanpak is grondig en kwaliteitsvol, conform de ontwerprichtlijnen en uitgangspunten, met borging inzake **objectiviteit en transparantie**.
- De aanpak volgt een **risicobenadering** waarbij de grootste risico's eerst worden aangepakt.
- De werking is **multidisciplinair** waarbij de juiste disciplines vanuit de ontwerpopdracht op het juiste moment worden ingezet (tijdig en proactief): techniek, veiligheid (Seveso TPE/TPA, Tunnelveiligheid), kostprijs (ruwe inschatting van kostprijsconsequenties bij keuzes), stedenbouw (implicaties en potenties t.a.v. stadsontwikkeling), mobiliteit, e.d.m.
- Het Plan van aanpak voorziet in een **interactie met de Stad** (diensten van de Stad zijn betrokken bij de uitwerking van de ondertunneling, in de stad is een aanspreekpunt aangesteld voor het betrekken van de diverse diensten (Stadsplanning, Brandweer, ...), e.d.m.)
- **Regelmatig overleg** wordt voorzien op het vlak van Tunnelveiligheid, waarbij naar analogie met de destijds opgerichte stuurgroep Tunnelveiligheid voor de Antwerpse regio, de betrokken actoren samengebracht worden : Vlaams gewest (Dept., AWW, Tunnelautoriteit), Provincie (coördinatie calamiteiten), Stad Antwerpen, brandweer, verkeerspolitie teneinde het concept en voorontwerp af te toetsen op de diverse veiligheidsaspecten.

Een tweede thema voor regelmatig overleg betreft – nadat de initiële haalbaarheid is verzekerd - het aftoetsen met de stakeholders (stad en districten, De Lijn, De Scheepvaart, AWW) van de ruimtelijke en andere implicaties en potenties van het ontwerp ter hoogte van de aansluitingen in Merksem Noord en het Sportpaleis.

Het Plan van Aanpak werd voorgelegd op de stuurgroep van 12 mei 2010 en schriftelijk gevalideerd dd. 2 juni 2010.

Het Plan van Aanpak bevat de afbakening van de projectzone, het vastleggen van de ontwerputgangspunten en de fysieke begrenzings waarmee het project dient rekening te houden.

3.3.1.2. **Bouwvergunning**

Geen wijziging t.o.v. vorige voortgangsrapportage.

3.3.1.3. **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 contractbesprekingen 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 zijn vergadering van 21 mei j.l. heeft de Raad van Bestuur van BAM formeel de door het management voorgestelde houding bekrachtigd om de toekomstige definitieve beslissing van de Vlaamse regering in verband met het project af te wachten alvorens verdere initiatieven te nemen in de lopende onderhandelingsprocedure.

Vanuit dit gegeven heeft de Raad van Bestuur besloten om de onderhandelingen met Noriant verder op te schorten.

In die zin wordt de toestand van schorsing van de finale contractbesprekingen bestendigd zoals die met akkoord van Noriant sinds 27 november 2009 van kracht is en waarbij sindsdien door partijen geen initiatieven meer zijn genomen.

Deze opschorting geldt als bewarende maatregel in het belang van beide partijen.

De Raad van Bestuur zal na kennisname van de toekomstige definitieve beslissing van de Vlaamse regering een gemotiveerd besluit nemen over het al dan niet hernemen van de finale contractbesprekingen.

Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding

3.3.1.4. 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 gebeurd op 10 juni 2010; aansluitend zal het gebied in eigendom overgedragen worden aan het Agentschap Natuur en Bos. De nodige contacten werden reeds gelegd met het aankoopcomité.

3.3.1.5. 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 werken aan de dijken rondom Burchtse Weel zijn quasi afgewerkt, in een volgende fase zal de asfaltverharding van de dienstweg aangebracht worden. De werken voor de verbinding van de Schelde met Burchtse Weel onder de Beatrijslaan door zijn in de laatste fase. En de bouwkundige werken aan het pompstation (om het water eventueel versneld weg te pompen) zijn afgerond. Momenteel wordt de elektromechanische uitrusting aangebracht worden, waarna het testen kan starten..

Het slib van de aanleg van het schorregebied is afgevoerd. Het slib van het bufferbekken stroomopwaarts van het pompstation werd momenteel gelaguneerd en zal in een volgende fase afgevoerd worden. Het einde van de werken is voorzien na de bouwvakantie 2010.

3.3.1.6. 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.

3.3.1.7. **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.

3.3.2. **Openbaar vervoerprojecten Brabo**

3.3.2.1. **Brabo I**

De vorige Voortgangsrapportage meldde dat ondanks de uitzonderlijke winteromstandigheden de werken volledig op schema zaten. Dit is nog steeds het geval.

Fase 1 voor tramlijn Deurne – Wijnegem moet beëindigd zijn in augustus 2010. De huidige vooruitzichten gaan echter reeds uit van een aanvang van fase 2 onmiddellijk na de bouwvakantie 2010. Deze tweede fase bestaat uit het gedeelte August Van De Wielelei tussen Ruggeveldlaan en Krijgsbaan - Houtlaan (beide kruispunten niet inbegrepen) en het gedeelte Ruggeveldlaan tussen Ertbruggelaan en Wim Saerensplein.

De tweede fase wordt ook in twee deelfasen uitgevoerd. De eerste deelfase (fase 2a) die de aannemer zal uitvoeren is de Noordkant van de August Van De Wielelei en de Westkant van de Ruggeveldlaan. De werken aan deelfase 2a zullen ongeveer 5,5 maanden in beslag nemen. Na voltooiing van deelfase 2a zal de andere kant worden aangepakt (tijdsduur ongeveer 3,5 maanden).

Voor de tramstelplaats werd het archeologisch vervolgonderzoek ook grotendeels afgerond. Ondertussen lopen ook nog de bodemsaneringswerken, en werden ook de bestaande gebouwen afgebroken. Midden juni 2010 worden de werken voor de paalfunderingen aangevat.

Fase 1 voor tramlijn Mortsel - Boechout moet beëindigd zijn in september 2010, maar er wordt naar gestreefd om reeds einde augustus 2010 naar fase 2 over te schakelen. De tweede fase omvat het gedeelte vanaf het kruispunt van de N10 Liersesteenweg met de Drabstraat / Kerkstraat (kruispunt inbegrepen) tot aan de Nieuwelei (kruispunt reeds aangelegd in fase 1).

3.3.2.2. **Brabo II**

Tijdens de vorige Voortgangsrapportage werd gemeld dat er nog enkele principiële knelpunten verder werden onderzocht. Ziehier een samenvatting van de gemaakte vooruitgang en nieuwe inzichten:

A) *Hardenvoortviaduct*

Ter herinnering:

Op 8 februari 2010 nam de stuurgroep Brabo 2 kennis van de tussentijdse stand van zaken omtrent de heroverweging van de beslissing van 15 mei 2009 tot afbraak van dit viaduct. Buiten de scenario's 'behoud van het viaduct' (autoverkeer en tram) en 'afbraak viaduct' (autoverkeer en tram gelijkvloers langsheen de dokrand), werd toen 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. Tijdens zijn zitting van 27 mei 2010 opteerde de stuurgroep Brabo 2 voor dit laatste als voorkeursscenario.

Daarbij worden nu nog twee subvarianten onderzocht voor het tracé dat het viaduct in noord-zuid richting volgt tussen de IJzerlaan en de bocht westwaarts naar de Noorderplaats:

- ofwel loopt de trambaan komende van de Noorderplaats verder langs de westkant van het viaduct om de Noorderlaan te kruisen op het kruispunt met de IJzerlaan en daar aan te sluiten op de oostelijk excentrisch gelegen tram- en busbaan,
- ofwel rijdt de tram verder onder het viaduct (ter hoogte van de BMX-bowl) om verder – mits realisaties van de nodige keermuren - langs de oostkant op het bestaande viaduct aan te sluiten naar de de IJzerlaan toe.

Tegen de volgende stuurgroep, op 7 oktober 2010, worden voor beide subvarianten de consequenties op de kostprijs, de eventueel nodige onteigeningen en opzeggingen van bestaande concessies verder geëvalueerd. Bovendien wordt ook onderzocht welke de technische mogelijkheden en hun financiële implicaties zijn voor een eenmalige "upgrade" van het bestaande viaduct (dat reeds een respectabele leeftijd heeft) buiten een PPS-structuur, ervan uitgaande dat het Vlaams Gewest vervolgens het "ge-upgrade" viaduct zal overdragen aan de Stad Antwerpen.

De huidige vooruitzichten zijn dat de stuurgroep Brabo 2 na finalisering van deze onderzoeksopdrachten op 7 oktober 2010 een door alle betrokken actoren (AWV, De Lijn,

Stad Antwerpen, BAM) gedragen advies zal formuleren aan minister Hilde Crevits, teneinde haar toe te laten de nodige beleidsbeslissingen te treffen in antwoord op de vraag van de Stad Antwerpen tot heroverweging van de vroegere beslissing tot afbraak van het Hardenvoortviaduct.

B) Noorderlaan (ten noorden van Groenendaallaan):

In het licht van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010 met betrekking tot het Masterplan 2020 besliste de stuurgroep Brabo 2 op 27 mei 2010 op basis van de studie van het Vlaams Verkeerscentrum dat voor het gedeelte ten noorden van de Groenendaallaan een oplossing met 2x2 rijstroken, maar met een voldoende opstelcapaciteit (voorsorteerstroken) ter hoogte van de kruispunten, voldoet.

C) Operaplein

Op basis van de in een werkgroep vastgelegde verkeerskundige randvoorwaarden, werd – zoals aangekondigd in de vorige Voortgangsrapportage - een verkeerskundige doorrekening gemaakt. Op de werkgroepvergadering van 26 mei j.l. werd de doorrekening van het mobiliteitsconcept besproken.

Daarbij werd een principiële consensus omtrent de verkeersafwikkeling in de omgeving van het Operaplein en de stationsomgeving bereikt. Alleen moet nog dringend het concept voor de F. Rooseveltplaats zelf nog verder uitgewerkt worden (met oog voor de gefaseerde afbouw van het aantal bussen).

Op 27 mei 2010 stelde de stuurgroep Brabo 2 vast dat er – op een aantal aandachtspunten na - geen fundamentele knelpunten meer zijn. Op uitdrukkelijke vraag van BAM bevestigden trouwens alle actoren (AWV, De Lijn, Stad Antwerpen) dat er nu geen items meer over zijn die later aanleiding kunnen geven tot echte knelpunten. Er is nu een voldoende basis om binnen de vastgelegde krijtlijnen en binnen het taakstellend budget het concept verder te laten uitwerken.

Dit werd aan Manuel De Solà-Morales bevestigd tijdens een vergadering op het stadhuis te Antwerpen op 8 juni 2010.

De stuurgroep Operaplein zal (in september 2010) bijeengeroepen worden om deze principes formeel te bekrachtigen en de nodige beslissingen te treffen. Alle actoren benadrukten tenslotte ook nog eens het ‘keurslijf’ van het taakstellend budget.

D) Tramlijn Eilandje

Ter herinnering, Brabo 2 voorziet in de aanleg van enkel de traminfrastructuur (deel tram) in de betrokken straten op het Eilandje evenals in de aanleg van een nieuwe Londenbrug, zonder dewelke hier geen tram mogelijk zou zijn. De Stad Antwerpen zelf legt (voordien), om verschillende redenen en in ruil voor de nieuwe Londenbrug, de wegenis (deel niet-tram) in de betrokken straten aan, waarbij rekening wordt gehouden met de nog aan te leggen traminfrastructuur.

Stad Antwerpen heeft evenwel bij collegebeslissing van 23 april 2010 een voorkeurtracé goedgekeurd waarbij het gedeelte tramlijn langsheen de Scheldekaaien tussen de Amsterdamstraat en de Kattendijksluis verplaatst wordt naar de Kattendijk Oostkaai van aan de Mexicobrug tot aan het nieuwe Havenhuis (Kaai 63). Door de aanleg van deze tramlijn kan een ambitieuze “modal shift” bereikt worden bij de opening van het vernieuwde Havenhuis.

Beide tracé's hebben een identieke lengte zodat deze verschuiving, op dit vlak, in principe binnen de financiële enveloppe van Brabo2 valt (let op: alleen Deel Tram).

Dit nieuw voorgestelde tracé loopt evenwel over de Mexicobrug. Na een eerste controle en na overleg met Monumenten en Landschappen blijkt dat de Mexicobrug verstevigd moet worden. Deze versteviging dient bij voorkeur uitgevoerd met behoud van de oorspronkelijke uitvoeringstechnieken (klinknagels). De kostprijs voor deze aanpassing en renovatie is niet begrepen in het budget Brabo 2. Omwille van de leeftijd van de brug is het overigens, net zoals bij het Hardenvoortviaduct, niet opportuun om het onderhoud mee in de DBFM constructie te voorzien.

Daarom besliste de stuurgroep Brabo 2 op 27 mei j.l. om een voldoende ver uitgewerkte conceptstudie uit te voeren zodat de technische en financiële consequenties van de aanpassing en renovatie kunnen ingeschat worden.

De nodige financiële afspraken zullen dienaangaande moeten worden gemaakt. Hierbij zullen ook de mogelijkheid tot subsidies en de daaraan verbonden voorwaarden worden beschouwd (bvb. tot 80% subsidie voor renovatie indien de aanvraag door een overheid gebeurt).

E) Samenvattende stand van zaken der ontwerpen

De huidige situatie kan als volgt worden samengevat:

- Operaplein: aan Manuel De Solà-Morales werd de opdracht gegeven voor de volgende fase van zijn conceptontwikkeling,
- Leien fase 2 (tussen Operaplein en Noorderplaats): het reeds eerder uitgewerkte voorontwerp blijft in zijn huidige status nog even ‘on hold’ in afwachting van een finale beslissing omtrent het Hardenvoortviaduct (impact op ontwerp Noorderplaats),
- Hardenvoortviaduct (tussen Noorderplaats en IJzerlaan): verder onderzoek naar de beide bovenvermelde subvarianten (tegen stuurgroep 7 oktober 2010),
- Noorderlaan tussen IJzerlaan en Groenendaallaan: dit omvat het apart door BAM aanbestede en deels geprefinancierde project Noorderlaanbrug, dat midden op 11 juni 2010 voorlopig werd opgeleverd,
- Noorderlaan (ten noorden van Groenendaallaan) en Ekersesteenweg (tot aan ‘De Mieren’): het voorontwerp zal worden opgestart,
- Brusselstraat: de voorstudie werd uitgevoerd; het voorontwerp voor deze “missing link” in het tramnetwerk tussen de keerlussen van de Bolivarplaats en de Brederodestraat (met

aansluitend beperkte wegeniswerken) zal worden opgestart,

- Eilandje: het technisch bestek voor inpassing van de traminfrastructuur in de ontwerpen van de Stad Antwerpen ligt niet op het kritiek pad voor de planning van het globale project Brabo 2. Wel dient eerst een beslissing getroffen omtrent het alternatieve tracé Mexicobrug – nieuw Havenhuis. Ondertussen wordt verdergewerkt aan het ontwerp voor de Londenbrug.

De Stuurgroep besliste overigens op 27 mei 2010 ook om een actualisatie van de startnota op te stellen, het geheel kaderend in het globaal verhaal. Tevens zal de Project MER opgestart worden.

3.3.3. Waterinfrastructuur

3.3.3.1. 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.

3.3.3.2. 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.

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 de nieuwe OV-brug (openbaar vervoerbrug) op die vrijgekomen zone gebouwd.

Begin 2008 gingen de werken van start. Op 11 juni 2010 werden de werken door BAM voorlopig opgeleverd en werd de brug voor openbaar vervoer opengesteld.

Op 18 juni 2010 werden de Noorderlaanbruggen plechtig ingehuldigd door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De eindafrekening wordt opgemaakt.

3.3.3.3. IJzerlaanbrug

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.

3.3.3.4. **Spoorbruggen**

Tussen BAM, Infrabel en NV De Scheepvaart is op 19 februari 2009 een overeenkomst gesloten voor de vernieuwing van de spoorbruggen voor de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal.

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 Merksemsestraat 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.

Het bestek werd op 18/06/2010 goedgekeurd op de Raad van Bestuur van BAM. De ramingen vallen binnen de voorzien budgettering.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag werd ingediend op 16/04/2010 en ontvankelijk en volledig verklaard op 20/05/2010.

De start van de werken is voorzien begin 2011.

3.3.3.5. **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 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 centreringsconcept 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 reeds ver gevorderd.

De sluisdeuren zijn reeds gebouwd en ter plaatse gebracht (in de week van 14 juni). De houten sluisdeuren van het bovenhoofd worden nog in juni geplaatst. De stalen sluisdeuren van het benedenhoofd worden geplaatst in de loop van de maand augustus. Eind augustus zou de rolbrug naar de werf getransporteerd en geplaatst worden.

3.3.3.6. **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 gebouwen 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.

3.3.4. **Fietsprojecten**

De Vlaamse regering heeft in het kader van het Masterplan Antwerpen in totaal 12,4 miljoen euro gebudgetteerd voor fietsprojecten (excl. BTW, prijspeil 2005). In het Masterplan 2020 werden de projecten die hiervoor reeds werden opgestart behouden en uitgebreid met enkele bijkomende routes van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Voor de Havenroute werd het samenwerkingsprotocol, bouwvergunningsdossier en onteigeningsdossier opgemaakt.

Voor de route Vlle Olympiadelaan-Hoboken-Hemiksem is na uitgebreid overleg met de partners het voorontwerp en de projectnota geagendeerd voor PAC in juni 2010.

Voor de route Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht werden de opmetingen voltooid en een aanzet gemaakt voor het voorontwerp.

Voor de Districtenroute werden de opmetingen voltooid en staat het voorontwerp voor deel 1 van de Boekenberglei hetwelk gecombineerd wordt met een volledige heraanleg door het district geagendeerd voor PAC in juni 2010.

Aan de projecten die op linkeroever aansluiten op de Oosterweelverbinding werd niet gewerkt.

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} Voortgangsrappor tage).
Aanvullingen Masterplan 2020 : zie investeringstabel Masterplan 2020.

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

4.2.1. **Jaarrekening 2009**

De enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekeningen van BAM over het boekjaar 2009 werden afgesloten.

De enkelvoudige jaarrekening van BAM over het boekjaar 2009 wordt afgesloten met een balanstotaal van € 1.133.626.476 en met een winst van het boekjaar van € 3.319.309.

De geconsolideerde jaarrekening van BAM over het boekjaar 2009 wordt afgesloten met een balanstotaal van € 1.303.275.000 en een winst van het boekjaar van € 243.985.

4.2.2. **Budget 2010**

De Raad van Bestuur heeft op 21 mei 2010 het budget voor het tweede semester van 2010 vastgelegd.

We hernemen hieronder op hoofdlijnen de samenstelling van het volledige jaarbudget. Alle bedragen in duizenden, tenzij anders vermeld.

4.2.2.1. **Investeringsbudget**

Budget voor de te activeren studiekosten:

Investeringen	Budget 1ste semester 2010	Budget 2 ^{de} semester 2010	Totaal Budget 2010
Wegenwerken			5.000
Openbaar Vervoer			2.000
Waterinfrastructuur			200
Algemeen			200

Totaal	1.264	6.136	7.400
---------------	--------------	--------------	--------------

De studiekosten wegenwerken hebben betrekking op het uitwerken van het tunnelalternatief voor de Oosterweelverbinding in opdracht van de Vlaamse regering.

Investeringsbudget projecten:

<i>bedragen in 'miljoen EUR</i>	Budget 1ste Semester 2010	Budget 2 ^{de} Semester 2010	Totaal Budget 2010
1. Oosterweelverbinding			
- Burchtse weel	1,50	1,50	3,00
- Afbraak gebouwen	0,08	0,08	0,16
- Schijn	0,04	0,06	0,10
- Site Vaartkaai (huur)	0,04	0,06	0,10
- Concessie grond stad Antwerpen	0,04	0,06	0,10
Totaal Oosterweelverbinding	1,70	1,76	3,46
2. Openbaar vervoer			
- Noorderlaanbrug tramgedeelte	4,16	0,00	4,16
Totaal Openbaar vervoer	4,16	0,00	4,16
3. Bruggen Albertkanaal			
- Noorderlaanbrug	5,20	0,01	5,21
- Spoorbruggen	0,00	4,97	4,97
- Ijzerlaanbrug	0,00	0,00	0,00
- Huur Noorderlaanbrug (concessie GHA Asiadok)	0,01	0,00	0,01
- Onteigeningen Spoorbruggen	0,24	0,26	0,50
- Andere onteigeningen waterwegen	0,06	0,04	0,10
Totaal Bruggen Albertkanaal	5,51	5,28	8,79
4. Sluizen			
- Van Cauwelaertsluis (fase 1)	11,72	11,70	23,42
- Kattendijksluis (fase 1)	3,64	5,91	9,55
Totaal Sluizen	15,36	17,61	32,97
5. Overige			
- Fietsprojecten	0,44	0,44	0,88
Totaal Overige	0,44	0,44	0,88
TOTAAL Masterplan Projecten BAM	27,17	25,09	52,26

In het investeringsbudget wordt voornamelijk ruimte voorzien voor de lopende of nakende (deel)projecten waarvan de uitvoering onverwijld wordt verdergezet (Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis, Kattendijksluis, onteigeningen, Spoorbruggen).

Er wordt in dit budget 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 lopende DBfM-procedure en de procedure voor de financiering, werden geen bedragen opgenomen.

Investeringsbudget informatica

	Budget 1 ^{ste} semester 2010	Budget 2 ^{de} semester 2010	Totaal budget 2010
Informatica	0,00	71,00	71,00

Dit betreft voornamelijk vervangingsinvesteringen van werkstations.

4.2.2.2. Algemene kosten (exploitatiebudget)

Het exploitatiebudget voor 2010 ziet er als volgt uit:

	Budget 1 ^e semester 2010	Budget 2 ^e semester 2010	Totaal 2010
Diensten en diverse goederen	972	941	1913
Communicatie	479	324	803
Permanente omkadering TVSAM	358	358	716
Brabo I (inclusief niet-aftrekbare BTW)	611	529	1140
Financieel advies	260	240	500
Juridisch advies	320	300	620
Personeelskosten	1.532	1.533	3065

In de evolutie van het budget 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.

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

4.3.1. *Onteigeningen*

Voor de realisatie van de Havenroute keurde de Raad van bestuur de onteigeningsplannen goed voor een geraamd bedrag van 150.000 €.

4.3.2. *Gunningen*

BAM heeft een overeenkomst afgesloten met Eurostation voor de opdracht 'Peer review ondertunnelde oplossing'.

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

Geen wijzigingen t.o.v. 14^{de} voortgangsrapportage

4.5. *Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaal-inbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoelating, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectivering*

4.5.1. *Financieringsstructuur en ESR-neutraliteit*

Het is reeds geruime tijd bekend dat het negatieve advies vanwege Eurostat inzake de ESR-neutraliteit van BAM en van de oorspronkelijke opzet van het Masterplan, alsook de kredietcrisis in de internationale financiële markten, BAM hebben genoodzaakt om de financieel-juridische structuur van het Masterplan te hertekenen.

Essentieel betekent dit dat er niet langer wordt uitgegaan van één integrale financiering van het Masterplan. De financiering moet eerder beschouwd worden per individueel project of per groep van logisch met elkaar gerelateerde projecten. Ook de ESR-neutraliteit dient vervolgens per project te worden geanalyseerd.

Voor de Oosterweelverbinding, die veruit het grootste project is met de grootste financieringsbehoefte, en waarvan aldus de sectorclassificatie het meest doorweegt, werd een nieuwe structuur uitgetekend waarbij de OWV door de NV Tunnel Liefkenshoek zou worden gerealiseerd in een concessiefiguur waarbij BAM optreedt als concessiegever en TLH als concessienemer. Het is logisch dat TLH haar activiteiten zou uitbreiden met een bijkomende concessie voor een nabij gelegen Scheldeoeververbinding. TLH is een autonoom overheidsbedrijf en wordt niet geconsolideerd met het Vlaams Gewest. De bijkomende schuldfinanciering die TLH zou

aangaan voor de realisatie van OWV blijft dan op die basis ook buiten de overheidsschuld.

In het voorjaar van 2010 werd terzake een dossier voorbereid en besproken met het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) binnen de Nationale Bank van België, en met Eurostat. Ondertussen werd vanwege Eurostat de bevestiging ontvangen dat het project op deze wijze gestructureerd ESR-neutraal is.

4.5.2. Kapitaalinbreng Vlaams Gewest

Het volstorte kapitaal bedraagt 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.

4.5.3. Subsidies

Geen wijzigingen t.a.v. de 14^e voortgangsrapportage.

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 risico-analyse 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.

Op vraag van het Auditcomité en de Raad van Bestuur van BAM werd de actualisatie van de Risico-inventarisatie en beheersmaatregelen opgestart.

Kenmerkend voor project risicomanagement is het dynamische karakter, onder andere van de risico-inventarisatie. Elk project bestaat uit meerdere fases en afhankelijk van de fase waarin men zich bevindt beschikt men al dan niet over voldoende informatie om risico's gedetailleerd in kaart te brengen en van daaruit de gepaste beheersingsmaatregelen te treffen.

De oefening tot risico-actualisatie die momenteel loopt in het kader van het goedgekeurde plan van aanpak concentreert zich in hoofdzaak op wat het management van BAM beschouwt als belangrijke risico's in deze fase van de werkzaamheden. In het plan van aanpak voor de uitwerking van de ondertunnelde oplossing "Oosterweelverbinding" wordt trouwens de nadruk gelegd op het aspect "risicobenadering" waarbij de grootste risico's eerst worden aangepakt en dit op een multidisciplinaire basis.

Bij de actuele oefening wordt rekening gehouden met de RIL van 2008. Daarnaast wordt rekening gehouden met de verslagen van de DAM werkgroepen en de beschikbare documenten/informatie rond de werkzaamheden Masterplan 2020. Naast het inventariseren van de risico's op zich wordt ook aandacht besteed aan de maatregelen die reeds werden getroffen of die op korte termijn moeten getroffen worden om deze risico's te beheersen.

De actualisatie-oefening bevindt zich momenteel nog in de fase van gegevensverzameling, inventarisatie van reeds getroffen maatregelen en het formuleren van voorstellen voor bijkomende beheersingsmaatregelen. Het is de bedoeling deze oefening op korte termijn te formaliseren onder de vorm van een geactualiseerde risico-inventarislijst.

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

Zie 4.5.1.

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.

Actueel aan de orde in het doelgroepenoverleg sedert de vorige voortgangsrapportage zijn de eindfase van de werken aan de Noorderlaanbrug, de fasering en verkeersafwikkeling bij de tramprojecten Brabo1, de impact en minder hinder maatregelen bij de nieuwe spoorbruggen over het Albertkanaal en de werken aan de sluizen Van Cauwelaert en Kattendijk.

Talentenwerf (voorheen Job- & Opleidingscentrum)

Talentenwerf 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 de aannemer. BAM streeft ernaar om in al haar bestekken een engagementsclausule tussen aannemer en Talentenwerf in te lassen. Bovendien worden afspraken gemaakt over complementaire communicatie over de tewerkstellingsinitiatieven en is er permanente aandacht voor synergie en samenwerking.

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

Initiatieven op voorstel van of in overleg/samenwerking met BAM sedert 23/3:

- Week van 23 maart 2010 – 4 interactieve workshops “Systeembekisten” op de BAM-werf Van Cauwelaertsluis, een initiatief van Talentenwerf, Regionaal Technologisch Centrum, FVB, Edutec, i.s.m. de aannemer Roegiers.
- 30 mei 2010 – gedeelde infostand op de BAM-werf Van Cauwelaertsluis i.h.k.v. de Open Wervendag.
- 17 juni 2010 – geleid bezoek BAM-werf Kattendijksluis.

23 juni 2010 – infosessie van Talentenwerf in de BAM werfkeet in Deurne (Brabo 1 tramprojecten); vervolgsessie gepland op 4/8/2010.

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.

Communicatie

De communicatie over het Masterplan 2020 is momenteel vooral gericht op de verschillende projecten die lopen. Vast aanspreekpunt voor vragen of problemen bij deze projecten 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 verschijnen bewonersbrieven om infosessies aan te kondigen, de start van nieuwe fases in de werken van lopende projecten te melden en wijzigende 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 van de projecten kan de bevolking op de werf ook terecht in een infopunt voor meer informatie en waar de werfcommunicatoren zelf regelmatig aanwezig zijn. (Voor concrete communicatieacties bij projecten, zie verder).

De twee websites van de BAM (bamnv.be en antwerpen.be) worden permanent geüpdatet.

In de maand juni is een onlineversie van het financieel en administratief jaarverslag van 2009 op de website bamnv.be geplaatst.

Oosterweelverbinding en DBfM

5.3.1.3. Risicomanagement

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

Zoals aangegeven onder de rubriek 5.1. concentreert het risicomanagement van BAM zich momenteel rond de belangrijke risico's verbonden aan de ondertunnelde oplossing voor de Oosterweelverbinding en de werkzaamheden rond de uitwerking hiervan. Daarbij wordt rekening gehouden met de vastgestelde randvoorwaarden op het vlak van technische uitvoerbaarheid, timing en kostprijs/financierbaarheid.

5.3.1.4. Financiering

We verwijzen naar de toelichting bij hoofdstuk 4.5

5.3.1.5. Schadeclaims

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3.1.6. 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.

5.3.1.7. Vergunningen

Bouwvergunning

Zie punt 3.4.1.1. Oosterweelverbinding.

5.3.1.8. Samenwerkingsovereenkomsten

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

5.3.1.9. **Veiligheid/ Technische risico's**

Geen wijzigingen t.o.v vorige voortgangsrapportage.

5.3.1.10. **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 voornaamste nog hangende 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 OWV. 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.

Voor het overige loopt nog sinds 2007 een nietigverklaringsprocedure tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne-Wijnegem. De schorsingsprocedure tegen deze vergunning werd afgewezen.

d. Tenslotte werd een geding in schadevergoeding, ingesteld door een intussen gefailleerde onderneming, onbepaald uitgesteld. Dit geding werd nog niet hernomen door de curator.

5.3.2. Brabo I-projecten

5.3.2.1. 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.

5.3.2.2. Samenwerkingsovereenkomsten

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

5.3.2.3. 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

De werfcommunicatoren hebben de bewoners en handelaars via o.a. bewonersbrieven en communicatie in de pers op de hoogte gehouden van een nieuwe deelfase in de eerste fase van de beide Brabo 1-projecten.

In mei is de adviescel van Deurne samengekomen om o.a. de omschakeling naar fase 2 te bespreken.

Voor het district Deurne werden ook 2 infosessies gepland op 22 en 24 juni in het kader van de omschakeling naar fase 2 van de tramlijnwerken Deurne – Wijnegem op 26 juli 2010. Tijdens de infosessies geeft men concrete informatie over de werken tijdens fase 2, zal een animatiefilm over het toekomstige tramtraject worden getoond en kunnen de

plannen worden ingekeken. Deze infosessies werden aangekondigd met een bewonersbrief en een persbericht. De dienst communicatie ontwikkelde roll-ups met daarop schoolbereikbaarheidskaarten en kaarten voor de omleidingen om de infosessies aanschouwelijk te maken.

Ook voor de tramlijnwerken Mortsels-Boechout werden voorbereidingen getroffen om de tweede fase aan te kondigen. De dienst communicatie ontwikkelde hiervoor ook roll-ups met schoolbereikbaarheidskaarten en kaarten voor omleidingen. De omschakeling zal gebeuren op 23 augustus 2010. De infosessies hiervoor zijn begin augustus voorzien..

Juridische procedures

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

5.3.3. Brabo II-projecten

5.3.3.1. Samenwerkingsovereenkomsten

De op 15 mei 2009 door de Vlaamse Regering goedgekeurde principsovereenkomst Brabo 2 zal wellicht nog verder dienen geactualiseerd in functie van bovenvermelde evoluties.

5.3.4. Watergebonden projecten

5.3.4.1. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Minder Hinderaanpak

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Communicatie

Het project Noorderlaanbrug is in juni 2010 afgerond. In de eindfase van de werken zijn er nog een aantal wisselende verkeerssituaties geweest waarvoor via de werfcommunicator de nodige communicatie naar buurtbewoners en pers is gebeurd. De inhuldiging van de Noorderlaanbrug heeft plaatsgevonden op vrijdag 18 juni 2010. De dienst communicatie en de werfcommunicator organiseerden tijdens de middag een picknick voor de lokale handelaars, werknemers en buurtbewoners. Hierop kwamen zo'n 100 mensen af. In de namiddag heeft minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits de brug officieel geopend in aanwezigheid van de verschillende partners in het project en de pers.

Met het project Van Cauwelaertsluis namen we op zondag 30 mei 2010 deel aan de Open Wervendag van Confederatie Bouw. De organisatie van de dag lag in handen van de dienst communicatie van BAM en de partners in het project. Ondanks het minder goede weer hebben zo'n 1200 mensen een bezoekje gebracht aan de werf. Ze kregen toelichtingen over het project in het algemeen en meer in het bijzonder over de sluisdeuren, de

renovatie van de saskom, het boren van een leidingentunnel en het machinegebouw. Naar aanleiding van de Open Wervendag heeft de communicatiedienst een folder en infopanelen over het project van de Van Cauwelaertsluis gemaakt.

Op donderdag 17 juni 2010 zijn de nieuwe houten sluisdeuren aangekomen aan de Kattendijksluis. Deze gebeurtenis werd door de dienst communicatie aangegrepen om het project onder de aandacht te brengen van de pers. Het gaat immers om de grootste houten sluisdeuren van Europa, waarvan het productieproces zeer arbeidsintensief is. Tegelijkertijd werd er aandacht besteed aan de levering van de stalen sluisdeuren. Tevens is beslist om met deze belangrijke historische sluis deel te nemen aan Open Monumentendag op 12 september 2010.

5.3.5. Fietsprojecten

5.3.5.1. Maatschappelijk draagvlak

Communicatie

Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage.

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 aspecten “risico-identificatie” en “risico-analyse” waarvan de resultaten zijn vastgelegd in de risico-inventarislijst – RIL dd. 28 oktober 2008.

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.

Onder de rubriek 5.1. van dit voortgangsrapport werd melding gemaakt van de stand van zaken rond de oefening tot actualisatie van de risico-inventarisatie en genomen/te nemen beheersingsmaatregelen.

Bij deze oefening wordt gebruik gemaakt van dezelfde methodiek als deze die werd toegepast bij de risico-inventarisatie van 2008, nl. de RISMAN methodiek. Wel wordt bij de beoordeling van de risico's rekening gehouden met de specifieke randvoorwaarden vermeld in het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010, nl. technische haalbaarheid, timing, en kostprijs/financierbaarheid.

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

Er werden twee nieuwe bestuurders benoemd in de Raad van Bestuur: Koen Kennis (kabinetschef Minister Bourgeois) en Patrick Verjans (kabinetschef Minister Lieten). Er werd tevens een nieuwe regeringscommissaris aangesteld, dhr Bart Van Camp.

- 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

N.a.v. de beslissing Masterplan 2020 werd een nieuwe ambtelijke stuurgroep o.l.v. de secretaris-generaal opgericht om de voorbereiding en de coördinatie te doen voor de nieuwe Masterplanprojecten.

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 33bis en 34 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 insteekdok SAMGA
- TPE/TPA
- ANB (Sint-Annabos)

Protocollen in onderhandeling:

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

Stand van zaken:

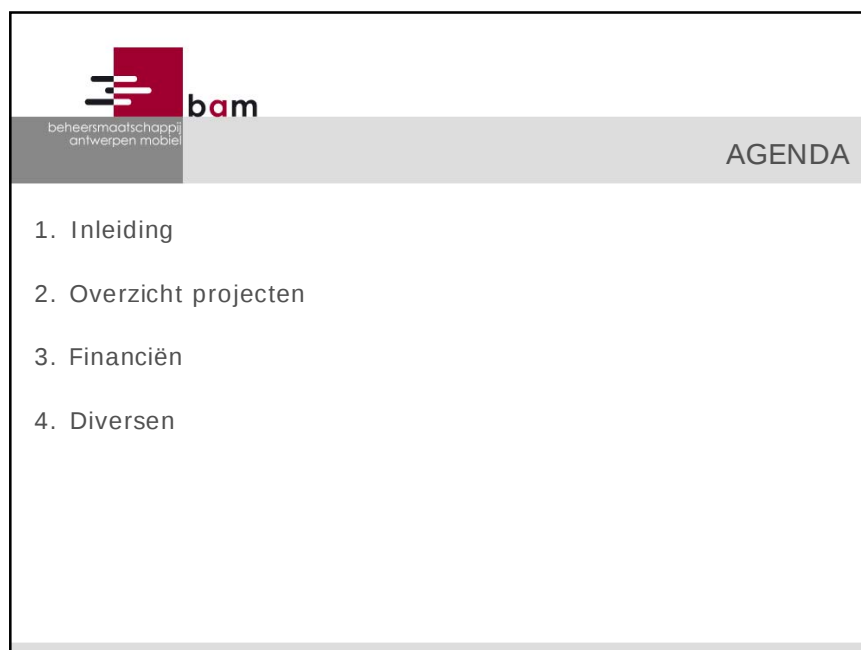
Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

6.4.2. Protocollen m.b.t. andere projecten

Geen wijzigingen tov vorige voortgangsrapportage.

BIJLAGE 2

Presentatie van de BAM over haar vijftiende voortgangsrapportage







bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Overzicht projecten

Oosterweelverbinding

- Uitwerking ondertunneling
 - » cfr. dubbelbesluit Vlaamse regering van 30 maart 2010
 - » Opdracht bestaat uit
 - Opmaken voorontwerp tunnelvariant
 - Raming tunnelvariant
 - Opmaken tijdsplanning tunnelvariant
 - Aftoetsen van veiligheid en voorleggen aan tunnelautoriteit
- Design Sign-off Noriant
 - » verdere opschorting van finale contractbesprekingen
- Middenvijver, Burchtse Weel, de Schijn, Stedelijke Ringweg



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Overzicht projecten

Stedelijke ringweg

- Profiel R1 thv. Berchem
 - » Bestaande toestand
 
 - » Tunnelsingelscenario
 
 - » Haalbaarheidsstudie 2004
 
 - » Recente ruimtelijke optimalisaties
 

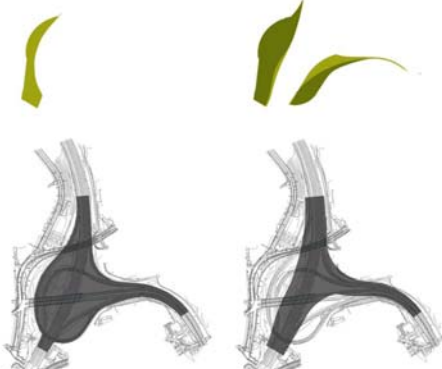


beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Overzicht projecten

Stedelijke ringweg

- Conceptontwerp knoop R1/E313 met ca. 7 ha ruimtewinst





beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Overzicht projecten

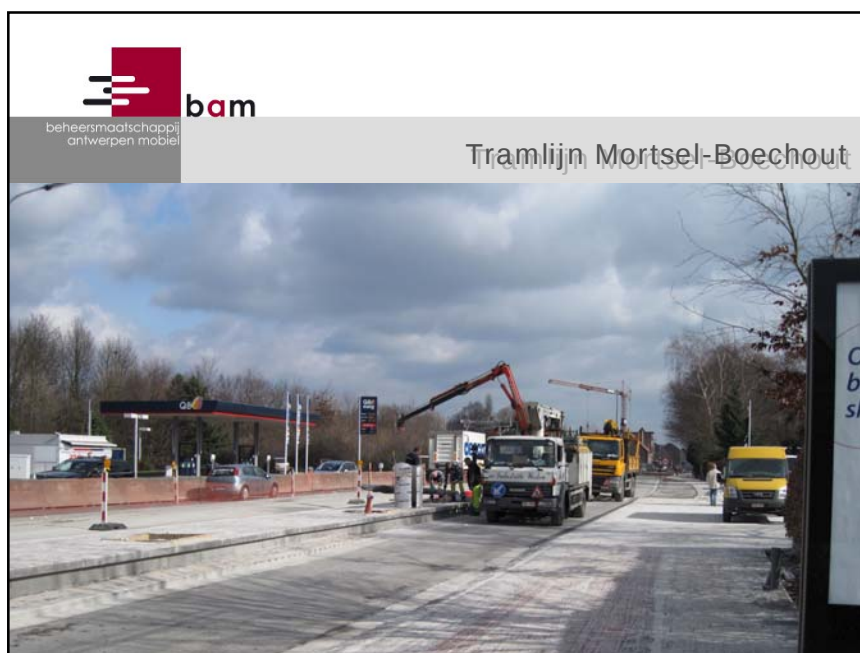
Stedelijke ringweg

- Concept zuidelijke knoop aan Kennedytunnel met ca. 16 ha ruimtewinst



 beheersmaatschappij antwerpen mobiliteit	bam	Overzicht projecten
Brabo 1		
Actie	14de VR	15de 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		









beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Tramlijn Mortsel-Boechout

Brabo 2

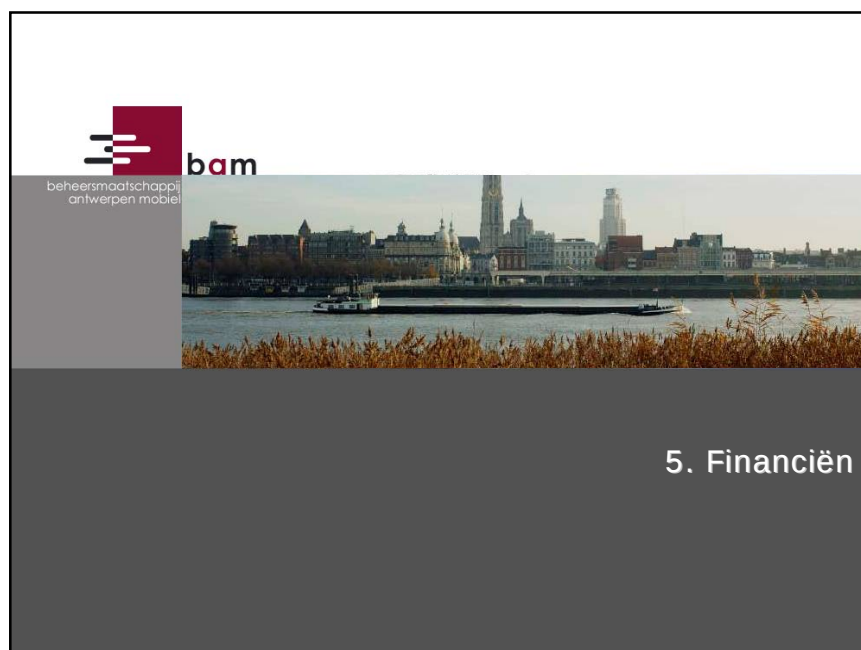
- Voortzetting studies omtrent resterende knelpunten
- Concrete afspraken omtrent finale beslissingen
- Contractsluiting:
 - » Begin 2013
- Stand van zaken ontwerpen
 - » Operaplein: Opdracht gegeven voor volgende fase van conceptontwikkeling aan De Solà-Morales
 - » Leien fase 2: On hold in afwachting beslissing Hardenvoortviaduct
 - » Hardenvoortviaduct: onderzoek naar twee subvarianten
 - » Noorderlaan tot Ekersesteenweg: opstarten voorontwerp
 - » Brusselstraat: opstarten voorontwerp
 - » Eilandje: Wachten op beslissing alternatieve tracé

 bam beheersmaatschappij antwerpen mobiliteit			Overzicht projecten
Watergebonden projecten			
Actie	14de VR	15de VR	
Noorderlaanbrug			
Werken gestart	18 februari '08	18 februari '08	
Einde der werken	Juni 2010	18 juni 2010 (officiële opening)	
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	









**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Financiën

ESR-neutraliteit

- Realisatie van de Oosterweelverbinding op basis van een concessieovereenkomst tussen BAM N.V. als concessiegever en TLH als concessienemer
- Positief advies vanwege Eurostat
- Randvoorwaarden:
 - » Robuust financieel plan
 - » Bestellingsautonomie in hoofde van TLH als autonoom overheidsbedrijf

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit



6. Diversen

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Risicobeheersing

Risicoanalyse

- Actualisatie-oefening bevindt zich momenteel in fase van
 - » gegevensverzameling
 - » inventarisatie van getroffen maatregelen
 - » voorstellen voor bijkomende beheersingsmaatregelen
- Dit moet op korte termijn resulteren in een geactualiseerde risico-inventarislijst

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Maatschappelijk draagvlak

Talenterf

- 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

- Corporate communicatie
 - » Online versie jaarverslag 2009
- Projectcommunicatie
 - » Noorderlaanbrug, Brabo 1 en sluizen
- Voorbereiding communicatie Havenfietsroute

BIJLAGE 3

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



Vijftiende voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen

Verslag van het Rekenhof

01/07/2010 1



Uitvoering masterplan sinds april 2010

- ➡ Informatie vanwege BAM over de ontwikkelingen sinds april 2010 is correct en volledig
- ➡ Weinig evolutie in realisatie masterplan Antwerpen (4,2 MIA euro)
 - Totaal uitgegeven investeringskosten tot 30 april 2010: 199 MIO euro (aandeel BAM)
 - Oosterweelproject: onderhandelingen met voorkeurbieder zijn opgeschort + afgesproken realisatieprijs voorkeurbieder verlopen
 - Gestadige uitvoering andere projecten: sinds 14^{de} voortgangsrapportage : 13,58 MIO euro uitgegeven

01/07/2010 2

Uitvoering dubbelbesluit 30/03/2010 (onderzoek tunnelalternatief)



- Nog geen eindbeslissing
 - VR 23.04.2010 : Projectleider en Ministeriële Stuurgroep
 - 2 juni 2010: Plan van aanpak en technische randvoorwaarden
 - Basis schetsontwerp tunnel variant tegen begin zomerreces
 - Evaluatie en technische+financiële uitwerking tegen einde zomer 2010
- 🖐 Eventuele aanpassingen aan procedures hebben invloed op realisatietermijn
- 🖐 Bijkomende juridische, financiële en organisatorische risico's zo goed mogelijk beheersen

01/07/2010

3

Masterplan 2020



- Operationeel plan met concretisering planning, kostprijs en financiering projecten Masterplan 2020 nog niet beschikbaar
- Voorbereiding indicatieve projectfiches

01/07/2010

4

ESR neutraliteit



- Antwoord Eurostat 9 juni 2010 op vraag Vlaamse regering naar ESR-neutrale oplossing
- Concessieneming Oosterweelverbinding door NV Liefkenshoektunnel is ESR-neutraal mits
 - Volledige beslissingsautonomie concessienemer: vrije keuze over aanbestedingsvorm, financieringsvorm, toltarieven,...
 - ☞ Oppassen voor te grote betrokkenheid van de Vlaamse overheid
 - Rendabiliteit moet aangetoond worden: in principe de vergoeding uitsluitend betaald door de gebruikers
 - ☞ Belang berekening toekomstige tolinkomsten vanuit realistische verkeersscenario's

01/07/2010

5

ESR- neutraliteit



- Mits sluitend businessplan is overheidswaarborg mogelijk - geen contractuele waarborg zonder decretale machtiging
- Concessie door BAM aan NV Tunnel Liefkenshoek is onderworpen aan de wetgeving overheidsopdrachten
- ESR-neutraliteit belet niet
 - controlebevoegdheid Rekenhof over NV Tunnel Liefkenshoek
 - Informatievoorziening aan Vlaams Parlement
 - Onderworpenheid aan wetgeving overheidsopdrachten
- Meer ①: zie rapporten Rekenhof over concessie tunnel Liefkenshoek en concessie Waterzuiveringsstation Brussel Noord

01/07/2010

6

Voorstel informatievoorziening Masterplan 2020

- Aanpassing commissiebeslissing 22.03.2005
- Drieledig
 - Inpassen courante jaarlijkse beleidsverantwoordingen (begrotingsdocumenten, meerjarenbegrotingen, beleidsbrieven,...)
 - Nieuwe (éénmalige) basisrapport over Masterplan 2020 (operationeel plan)
 - Voortgangrapportages: ritme te bepalen door de commissie



01/07/2010

7

Voorstel informatievoorziening Masterplan 2020

- voortgangrapportages
 - evoluties in referentiekader, doelstellingen en reikwijdte, planning, kostprijs en financiering en risicobeheersing
 - volgens vaste structuur, met overzichtelijke vergelijkingen en verklaring van wijzigingen of afwijkingen
- Belang aanstelling ambtelijk coördinator informatievoorziening
- Controle op de juistheid en volledigheid van rapportering kan door Rekenhof



01/07/2010

8