



Vlaams
Parlement

stuk **2516** (2013-2014) – Nr. 2
ingediend op 9 april 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heren Dirk de Kort en Bart Martens,
de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens,
de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers

betreffende de aanpak en communicatie
van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
mevrouw Ulla Werbrouck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

2516 (2013-2014) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

2508 (2013-2014) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

I. Toelichting door de indieners	4
1. Toelichting van het voorstel van resolutie van de heren Björn Rzoska en Dirk Van Mechelen, mevrouw Elisabeth Meuleman en de heer Bart Tommelein betreffende een nieuwe aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblemen op basis van een open en moderne bestuursstijl en structurele maatregelen op korte termijn (<i>Parl.St.</i> VI.Parl. 2013-14, nr. 2508/1)	4
2. Toelichting van het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers betreffende de aanpak en communicatie van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen (<i>Parl.St.</i> VI.Parl. 2013-14, nr. 2516/1)	5
II. Bespreking	5
III. Gedifferentieerde tol op Oosterweel-noord en op Meccano – doorrekeningen Vlaams Verkeerscentrum	8
IV. Stemming	9
Gebruikte afkortingen	10
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 3 april 2014 het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers betreffende de aanpak en communicatie van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2516/1).

Het voorstel van resolutie werd samen behandeld met het voorstel van resolutie van de heren Björn Rzoska en Dirk Van Mechelen, mevrouw Elisabeth Meuleman en de heer Bart Tommelein betreffende een nieuwe aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblemen op basis van een open en moderne bestuursstijl en structurele maatregelen op korte termijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2508/1).

Naar aanleiding van deze bespreking werden door het Vlaams Verkeerscentrum de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's van een gedifferentieerde tol voor het Oosterweel-noordtracé en het Meccanotracé voorgesteld. De hierbij gebruikte presentatie is terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENERS

- 1. Toelichting van het voorstel van resolutie van de heren Björn Rzoska en Dirk Van Mechelen, mevrouw Elisabeth Meuleman en de heer Bart Tommelein betreffende een nieuwe aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblemen op basis van een open en moderne bestuursstijl en structurele maatregelen op korte termijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2508/1)**

Besluitvorming

De heer *Björn Rzoska* stelt dat de indieners de regering vragen om bij de verdere afhandeling van de besluitvorming rond de Oosterweelverbinding actief de dialoog aan te gaan met de actiegroepen om een nieuwe polarisatie te vermijden.

Verder wil men dat alle voorgestelde tracés op gelijke wijze worden doorgerekend en dat met name de verkeersmodellering voor een scenario met gedifferentieerde tol voor alle tracévarianten wordt doorgevoerd. In dit kader vraagt hij bijkomend aan de aanwezige minister of er naast de kwalitatieve ook een kwantitatieve doorrekening van de scenario's is gebeurd. Zo ja, weet de dienst Mer daarvan? Is die berekening gemaakt na het actualiteitsdebat en de opmerkingen van een aantal actiegroepen of was ze er al bij de MKBA en op het ogenblik dat over het tracé beslist is (actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding, *Hand.* VI.Parl. 2013-14, 19 februari 2014, 5-44)? Gaat het dan enkel over de kwantitatieve effecten op het vlak van mobiliteit of ook op de gezondheid? Als de doorrekening bestond voor de opmerkingen van de actiegroepen, waarom heeft de minister het parlement er geen inzage in gegeven?

Ten slotte willen de indieners dat men de gezondheidseffecten op korte afstand van de grote verkeerswegen alsnog onderzoekt en wil men een maximale openbaarheid van bestuursdocumenten verzekerd zien.

Structurele maatregelen

De heer *Dirk Van Mechelen* vindt het belangrijkste aspect van zijn voorstel van resolutie de vraag om een nieuwe polarisatie te vermijden.

Daarnaast informeert hij hoeveel tijd de minister denkt nodig te hebben voor de in het voorstel van resolutie gevraagde doorrekening.

De volledige Antwerpse regio en de haven hebben dringend structurele maatregelen nodig, vandaag staat het verkeer er stil wegens de aanleg van één van de minderhindermaatregelen, namelijk de spitsstrook aan de E19 aan Brasschaat. De indieners vragen de regering te onderzoeken of het niet mogelijk is de vrachtwagens zoveel mogelijk te verplichten tijdens de spits gebruik te maken van de Liefkenshoektunnel en de toltarieven te verlagen of zelfs op nul te brengen, in de mate dat dit kan zonder de latere ESR-neutraliteit conform Eurostat van de Oosterweelverbinding te hypothekeren. Daarnaast stellen de indieners voor om met variabele snelheidsbeperkingen op de ring de capaciteit en ook de verkeersveiligheid te verbeteren. Tot slot vraagt het voorstel van resolutie de regering meer te investeren in openbaar vervoer en fiets(snel)wegen.

2. Toelichting van het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers betreffende de aanpak en communicatie van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen (Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 2516/1)

Bij de toelichting van het voorstel van resolutie verwijst de heer *Dirk de Kort* naar de belangrijke beslissing van 14 februari 2014 voor het Oosterweeltracé als derde Scheldedekruising. Iedereen in de Antwerpse regio is opgelucht dat er een beslissing genomen is en dat de werken zo spoedig mogelijk zullen beginnen.

De indieners vragen de Vlaamse Regering om de verdere doorlooptijd van de procedures en uitvoering van de beslissingen van de Vlaamse Regering goed op te volgen zodat de aangekondigde timing gevolgd wordt. Het draagvlak moet daarbij nog verder worden versterkt door een proactieve communicatie op maat van de verschillende groepen van stakeholders en bewoners. De quick wins en de minderhindermaatregelen moeten zo vlug mogelijk verder worden uitgewerkt om de mobiliteit en verkeersveiligheid in de regio te vergroten, en in dat kader moeten de mogelijkheden worden onderzocht om de Liefkenshoektunnel beter te benutten. Ten slotte vragen de indieners een centralisering en betere ontsluiting van alle studies en documenten tot stand te brengen om iedereen op de hoogte te houden van de lopende procedures en voorbereidingswerken.

II. BESPREKING

Wat het voorstel van resolutie van de oppositie betreft, beaamt de heer *Bart Martens* dat niet alle hardwarevarianten met alle softwarevarianten gekruist zijn. Dat bleek al op de vierde voortgangsrapportage van 30 mei 2013, toen de aanvullende richtlijnen voor de plan-MER net klaar waren. De heer *Stevens* van de dienst Mer heeft toen gezegd dat alle exploitatievarianten op alle scenario's doorrekenen – zes varianten op 28 scenario's – veel tijd en geld zou kosten. Hij heeft toen uitgelegd dat het volstond om enkele goedgekozen scenario's door te rekenen om dan op een kwalitatieve manier de combinatie van exploitatievarianten met de niet-modelmatig doorerekende scenario's in te schatten. De heer *Martens* nam met die uitleg vrede.

Uit het plan-MER blijkt trouwens dat de verschillen op het vlak van luchtkwaliteit niet dermate groot zijn. In het ene deelgebied scoort het Oosterweeltracé wat beter, in het andere het Meccanotracé. Als de exploitatievarianten ingebracht worden, liggen de resultaten soms iets anders. Dezelfde exploitatievariant op de verschillende tracés geeft, ook op de meest uitgesproken parameter, stikstofdioxide, slechts minimale verschillen in de deelgebieden. Het Oosterweeltracé, gecombineerd met tangenten, gecombineerd met trajectheffing, geeft in Deurne-Noord-Merksem-Luchtbal – het voor dit tracé meest negatieve deelgebied – een concentratie van 32,8 microgram stikstofdioxide per m³. Zonder derde Scheldedekruising is dat 32,6 microgram, dus 0,2 microgram hoger. Terwijl de stikstofdioxide-

concentratie in het Meccanotracé, met tangenten en een trajectheffing 0,2 microgram lager ligt. Dat zijn minieme verschillen, zeker omdat door het generieke milieubeleid de concentraties al met 5 microgram per m³ lucht zullen afgenomen zijn tegen 2020.

Voor gezondheid, lawaaioverlast en luchtvervuiling, valt er geen grote winst te verwachten van een derde Scheldekruising, in gelijk welk tracé. Deze is er enkel op het vlak van mobiliteit. Zowel bij Meccano als bij Oosterweel zal de nachtrust van nog altijd 41.000 Antwerpenaren door lawaai verstoord worden. 400.000 mensen in de bredere regio zullen in beide tracés bloot staan aan fijnstofconcentraties boven de Europese norm. De studies leren dat vooral de flankerende maatregelen, de overkappingen, het overkragen, het stedelijk plein, de snelheidsverlagingen op de ring enzovoort, op die vlakken betekenisvol zijn. Het ondertunnelen van het Albertkanaal is alvast één flankerende maatregel die al beslist is op 14 februari 2014.

Alle tracés combineren met alle exploitatievarianten, dus 28 scenario's gecombineerd met zes exploitatievarianten, is onbegonnen werk. Voor het lid mag het Vlaams Verkeerscentrum gerust de invloed van een gedifferentieerde tol op het Meccanotracé doorrekenen, maar dat zal niet afwijken van het resultaat van de plan-MER. Die bevat immers genoeg gegevens om een beslissing te nemen. Het doorrekenen van bijkomende scenario's mag dan ook zeker niet gezien worden als een motie van wantrouwen tegen die plan-MER. Geen enkel parlements lid heeft zich daar bij de vierde voortgangsrapportage tegen verzet.

Wat de quick wins betreft stelt de oppositie voor om in de spitsperiodes bepaalde trajecten om te leggen naar de Liefkenshoektunnel. Sp.a heeft ooit voorgesteld om internationaal doorgaand vrachtverkeer helemaal te verbieden de Kennedytunnel te nemen, wat op de R1 8000 vrachtwagens minder per dag betekent. Zijn partij is daar nog altijd voor. De oppositie lanceert nu een afgezwakt voorstel om alleen in de spitsperiodes de trajecten om te leggen naar de Liefkenshoektunnel, wat voor sp.a niet ver genoeg gaat. De zone rond de R1 is op alle momenten van de dag zwaar overbelast, de lawaaioverlast is ook 's nachts groot. Groen en Open Vld stellen daarnaast een snelheidsverlaging voor tijdens de spits of overdag, terwijl de lawaaidrempel net 's nachts overschreden wordt. Die mag dus voor sp.a ook 's nachts gelden. Om die reden zal sp.a dit voorstel van resolutie niet goedkeuren.

Het is moeilijk tegen het meerderheidsvoorstel te zijn, aldus de heer *Egbert Lachaert*, alleen is het gebaseerd op een tracékeuze waar Open Vld het niet helemaal mee eens is. Om die reden zal zijn partij zich onthouden bij de stemming. Hij is verrast door wat de heer Martens zegt over de Liefkenshoektunnel. De meerderheid schermde er altijd mee dat studies van het Vlaams Verkeerscentrum het nut van het inschakelen van die tunnel tegenspreken maar vraagt nu toch nog de mogelijkheden verder te onderzoeken. Het vurige pleidooi van de heer Martens voor een verplicht gebruik van de tunnel verbaast hem zeer.

Mevrouw *Annick De Ridder* hoort tegenstrijdige signalen van Open Vld. De heer Lachaert zegt dat zijn partij het niet helemaal eens is met het door de Vlaamse Regering gekozen tracé, de heer Van Mechelen pleit voor verder onderzoek over Oosterweel-noord, de Antwerpse Open Vld keurt dan weer het advies van de stad Antwerpen goed dat volledig de kaart trekt van het Oosterweeltraject van de Vlaamse Regering. Drie verschillende stemmen bij Open Vld. Voor N-VA is de keuze gemaakt: het Valentijnsakkoord kiest voor Oosterweel. Uit enquêtes in Antwerpen blijkt dat de burger het gehakketak beu is, hij wil een beslissing en wil dat de werken starten. Onverschilligheid is nu het grootste risico. Om die reden wil de meerderheid met haar voorstel van resolutie de communicatie verbeteren en ervoor zorgen dat de timing gevolgd wordt. Aan de beslissing valt voor de meerderheid niet meer te tornen, dus geen studiewerk meer dat voor de zoveelste keer voor vertraging zal zorgen. Voorts vraagt de meerderheid minderhindermaatregelen, quick wins en een betere ontsluiting van de studies en documenten. N-VA steunt dus de meerderheidsresolutie maar niet die van Groen en Open Vld.

De heer *Björn Rzoska* heeft het gevoel dat de heer Martens de resultaten van de doorrekening wel al kent, want hij koppelt er conclusies aan. Daarnaast ziet hij niet veel eensgezindheid over de Liefkenshoektunnel bij de meerderheid. De heer Martens doet een heel concreet voorstel, iets wat de oppositie ook al meermaals vroeg, maar in het huidige voorstel van de meerderheid wordt gewoon gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken om de tunnel beter te benutten. De centralisatie en betere ontsluiting van de studies en documenten streeft het lid zelf proactief na, op dit vlak kan hij het meerderheidsvoorstel dan ook kan steunen.

De meerderheid vraagt daarnaast wel duidelijke communicatie, maar geen overleg. Met de Nieuwe Antwerpenaar, een publicatie van de BAM, is dat al gestart. Het lid las daarin dat het openbaar onderzoek van het GRUP in de vakantieperiode, van 16 juni tot 15 augustus, zal plaatsvinden: voor hem geen goede periode om alle Antwerpenaren te bereiken.

De heer *Dirk Van Mechelen* verduidelijkt dat zijn partij in geen geval een vertraging in het dossier wil veroorzaken. Dat is de reden waarom Open Vld zich, tijdens de plenaire vergadering over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, solidair verklaard heeft met het stadsbestuur. Open Vld heeft de afgelopen weken tal van vragen gesteld om zeker te zijn dat er geen hinderpalen meer zijn. Men wil immers zeker zijn dat de risico's op vlak van gezondheid, mobiliteit, kostprijs, bouw enzovoort afgedekt zijn. De heer Van Mechelen zal in ieder geval nooit vergeten dat het gezondheidsrisico vorige keer het struikelpunt was. Daarnaast is het essentieel om nieuwe polarisatie te vermijden. Of er een referendum komt of niet, zal niet het parlement maar wel de Antwerpenaar over beslissen. Het zou een horrorscenario zijn als er opnieuw, na enkele jaren aan een bouwaanvraag ter hebben gewerkt, gestruikeld wordt over een gebrek aan maatschappelijk draagvlak. In plaats van Open Vld te beschuldigen van bochtenwerk, zou de regering er beter aan doen het volledige parlement en de Antwerpenaar ervan te overtuigen dat ze dit keer wel juist zit. Hoe meer communicatie hoe liever. Het lid dringt aan op doordacht handelen, de kwestie is te belangrijk.

De heer *Bart Martens* heeft helemaal geen extra doorrekeningen gezien, maar tabel 61 van het deelrapport Mens en Gezondheid van het MER geeft de gemiddelde concentraties per deelgebied voor de scenario's die wel zijn doorgerekend. De verschillen zijn gewoon heel klein, zeker in het licht van de algemene verbetering van de luchtkwaliteit tegen dan: verschillen van minder dan 1 microgram stikstofdioxide per m³ terwijl de algemene verbetering minstens 5 microgram zal bedragen. Bijkomende berekeningen zullen die conclusie niet veranderen.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft de gevolgen van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel al onderzocht. Dat zou minder uithalen dan verwacht, daarom is sp.a voor routedwang. Volgens studies van het Gemeentelijk Havenbedrijf zou dat in het spitsuur meer dan drie keer zoveel vrachtwagens uit de Kennedytunnel halen dan het louter tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Dat de meerderheid onderzoek vraagt, is omdat routedwang juridisch en praktisch niet evident is. Het Europese Hof van Justitie heeft immers voor een vergelijkbare maatregel in Oostenrijk een betere motivering gevraagd, onder meer met de luchtkwaliteitsmotieven.

Kortom, de meerderheid wil onderzoek naar hoe de benutting van de Liefkenshoektunnel best verhoogd wordt. Dat de ene tunnel overbezet en de andere onderbezet is, is niet logisch. Tolvrij maken alleen is geen oplossing, zo bewijzen de verkeersmodellen. Routedwang is nodig, zo denkt ook Voka. Meer verkeer door de Liefkenshoektunnel levert heel wat sneller resultaten op dan een nieuwe Scheldeverbinding.

De heer *Dirk Van Mechelen* benadrukt dat zijn voorstel van resolutie net vraagt om het gebruik van de Liefkenshoek tunnel tijdens de spitsperiode te verplichten en de toltarieven te herzien, zo mogelijk op nul te brengen als dat de ESR-neutraliteit niet in het gedrang brengt. Voor hem mag er zelfs staan “minstens” in de spitsperiode.

Hij vraagt de minister hoeveel tijd het zou vergen om de verkeersmodellering door te voeren voor een scenario met gedifferentieerde tol voor alle tracévarianten.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat het MER een aantal scenario's kwantitatief heeft doorgekeurd. Op basis daarvan zijn enkele scenario's kwalitatief doorgekeurd. Die kwalitatieve berekeningen kunnen probleemloos op andere scenario's toegepast worden maar, alle scenario's op die manier doorrekenen zou een jaar extra werk vergen. Het MER is gevalideerd en wordt door niemand in vraag gesteld. De minister heeft aanvullend aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om de doorrekeningen uit te voeren voor de scenario's van de gedifferentieerde tol toegepast op Oosterweel-noord en op Meccano. Die extra cijfers zijn gewoon achtergrondinformatie, die niet toegevoegd worden aan het afgewerkte rapport. Het gaat ook niet om cijfers die tijdens het MER berekend zijn.

III. GEDIFFERENTIEERDE TOL OP OOSTERWEEL-NOORD EN OP MECCANO – DOORREKENINGEN VLAAMS VERKEERSCENTRUM

De heer *René Grispén* zegt dat het rapport van het Vlaams Verkeerscentrum over de doorrekeningen van de scenario's voor de gedifferentieerde tol toegepast op Oosterweel-noord en Meccano binnen afzienbare tijd klaar zal zijn. Hij licht nu enkel de resultaten voor de indicatoren die ook in het plan-MER geëvalueerd zijn, toe.

De eerste prestatie-indicator is de verhouding van de intensiteit, of de belasting van de weg, op de capaciteit (I/C-verhouding). Zowel bij de Oosterweelverbinding – als referentiepunt toegevoegd, maar niet opnieuw berekend – als bij de Meccanoverbinding en de Oosterweel-noordverbinding reageren de scenario's op dezelfde manier en is het effect tijdens de avondspits (ASP) meer uitgesproken dan tijdens de ochtendspits (OSP). Kortom, de gedifferentieerde tolheffing op Meccano en Oosterweel-noord heeft dezelfde effecten als die in de MER op de Oosterweelverbinding vastgesteld zijn.

De volgende prestatie-indicator is de gepresteerde snelheid op de R1. Een gedifferentieerde tolheffing wijzigt de snelheid tijdens de ochtendspits in de drie tracés nauwelijks, bij de Meccano- en Oosterweel-noordverbinding stijgt ze licht maar blijft lager dan de Oosterweelverbinding met gedifferentieerde tol. Tijdens de avondspits verhoogt een gedifferentieerde tolheffing de snelheid in de drie tracés. In ieder geval blijft de gepresteerde snelheid bij Meccano en Oosterweel-noord gevoelig onder die van de Oosterweelverbinding.

De belastingsfiguren en de verschilplotten wijzen uit dat de verschuivingen in de verkeersstromen bij het toepassen van de gedifferentieerde tol dezelfde zijn voor de drie scenario's. Dat bevestigt deels de conclusies getrokken op het einde van fase 3 van het plan-MER, de fase waarin enkele scenario's doorgekeurd zijn zonder exploitatievarianten, de zogenaamde 'naakte' versie. Op basis daarvan is besloten dat de Oosterweelverbinding beter scoort dan de Meccanoverbinding en Oosterweel-noord.

Wat de Kennedytunnel betreft, wijzen de doorrekeningen op een aanzienlijke afname van de verhouding intensiteit/capaciteit bij gedifferentieerde tolheffing met de Oosterweelverbinding. Ook bij Meccano en Oosterweel-noord is er een afname, maar het eindresultaat is dat de Kennedytunnel in die scenario's net iets minder congestievrij is dan bij de Oosterweelverbinding. Bij de Oosterweelverbinding evolueert de congestieverhouding tussen de versie zonder en met gedifferentieerde tol van 100 naar 70 in de avondspits, bij de Meccanoverbinding van 105 naar 90, bij Oosterweel-noordverbinding van 105 naar 87.

Om de heer Van Mechelen toe te staan de tijd in te schatten, zegt de heer Grispen dat er nu twee scenario's zijn berekend. In fase vier zijn er evenwel 45 scenario's doorgerekend en fase drie en fase vier hebben samen meer dan anderhalf jaar in beslag genomen. Het doorrekenen en rapporteren van de twee voorliggende scenario's kostte het Verkeerscentrum vier tot zes weken.

Kortom, de doorrekeningen van het Verkeerscentrum wijzen uit dat de gedifferentieerde tol op de Meccanoverbinding en de Oosterweel-noordverbinding gelijkaardige effecten geeft als bij de Oosterweelverbinding, wat de kwalitatieve evaluatie van beide scenario's in het plan-MER bevestigt.

De heer *Dirk Van Mechelen* is uiterst verbaasd dat de doorrekening die in het voorstel van resolutie gevraagd wordt, al gebeurd is. Over twee weken zal het rapport er zijn, er is dus geen enkele reden om het voorstel van resolutie niet goed te keuren. Dit bewijst ook dat de vraag van Groen en Open Vld geen vertragsmanoeuvre was.

De heer *Björn Rzoska* is blij met de aanvulling waar Groen al geruime tijd naar vraagt. Hij informeert of bij de simulatie ook tol voor personenauto's in de Kennedytunnel werd gerekend, of, zoals later door de Vlaamse Regering werd beslist, minstens één Scheldeverbinding tolvrij werd gehouden voor personenauto's.

De heer *René Grispen* verklaart dat de doorrekeningen op exact dezelfde manier als voor de Oosterweelverbinding in het MER gebeurden, met de tarieven voor scenario ref. 1.2.4, dus met tol voor personenwagens.

Voor de heer *Björn Rzoska* maakt dit alleen maar duidelijker wat ook al uit de MKBA bleek, namelijk dat de keuze tussen de mobiliteit en de gezondheid gaat.

Minister *Hilde Crevits* vroeg het Vlaams Verkeerscentrum slechts twee goedgekozen scenario's door te rekenen, die nu blijken de kwalitatieve appreciatie van de MER te bevestigen.

De heer *Dirk Van Mechelen* zal het voorstel van resolutie in ieder geval voorlopig aanhouden en over het lot ervan beslissen tegen het plenaire debat, dat plaatsvindt nadat de studie van het Verkeerscentrum gepubliceerd is.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens, de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers betreffende de aanpak en communicatie van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2516/1) wordt aangenomen met 6 stemmen bij 3 onthoudingen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen