



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 15
ingediend op 24 juni 2013 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Vierde voortgangsrapportage

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, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Derde voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering – Vierde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I. Toelichtingen.....	4
1. Tussenkoms door de heer Rudi Thomaes, voorzitter van de raad van bestuur van de nv BAM.....	4
2. Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), en de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020	5
2.1. Projecten BAM – Oosterweelverbinding	5
2.1.1. Projecten openbaar vervoer.....	5
2.1.2. Watergebonden projecten	6
2.1.3. Fietsprojecten.....	6
2.1.4. Oosterweelverbinding.....	6
2.2. Projecten onder de verantwoordelijkheid van MOW	9
2.2.1. Poort Oost.....	9
2.2.2. Overige wegenprojecten.....	10
2.2.3. Projecten van openbaar vervoer	10
2.2.4. Bruggen Albertkanaal.....	11
2.2.5. Royerssluis	11
2.2.6. Fietspaden.....	11
3. Toelichting door de heer René Grispén, expert verkeersmodellering Vlaams Verkeerscentrum	11
3.1. Modelinsrumentarium.....	11
3.2. Doorrekening in fase 3.....	11
3.3. Tussentijdse conclusies fase 3.....	15
3.4. Door te rekenen scenario's fase 4	15
4. Toelichting de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof.....	15
4.1. Informatiekwaliteit rapportage	15
4.2. Geraamde investeringskosten.....	16
4.3. Voortgang Oosterweelproject.....	16
4.4. Voortgang andere projecten	16
II. Bespreking	17
1. Vragen van de leden.....	17
2. Antwoorden van de sprekers	24
Gebruikte afkortingen	32
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 30 mei 2013 een gedachtewisseling over de vierde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl. St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 63/13). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

Het vierde voortgangsrapport van de Vlaamse Regering werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020, en de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020. Het verslag van het Rekenhof over de vierde voortgangsrapportage werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof.

Op de vragen van de leden werd geantwoord door minister Hilde Crevits, de heren Jaak Polen en Bert De Bondt, de heer René Grispen, expert verkeersmodellering van het Vlaams Verkeerscentrum, de heer Chris Danckaerts, algemeen directeur nv De Scheepvaart, de heer David Stevens, teamcoach Team Infrastructuur van de dienst milieueffectrapportage van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

Afscheid werd genomen van de heer Karel Vinck als voorzitter van de nv BAM (Bestuursmaatschappij Antwerpen Mobiel). De heer Rudi Thomaes werd als nieuwe voorzitter verwelkomd.

De Powerpointpresentaties van de heren Bert De Bondt en René Grispen zijn op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlament.be) van dit stuk op www.vlaamsparlament.be te raadplegen.

I. TOELICHTINGEN

1. Tussenkoms door de heer Rudi Thomaes, voorzitter van de raad van bestuur van de nv BAM

De heer *Rudi Thomaes*, voorzitter van de raad van bestuur van de nv BAM, vindt het positief dat hij even het woord mag nemen naar aanleiding van de overdracht van het mandaat van voorzitter. Hij drukt zijn waardering uit voor het werk van de heer Vinck.

Hij wil de commissie drie boodschappen meegeven over zijn opdracht. De eerste heeft te maken met luisterbereidheid. Het dossier van de derde Scheldeoververbinding is complex en sterk gepolariseerd. Zijn jarenlange ervaring met sociaal overleg op topniveau heeft hem geleerd dat sommige grote dossiers nooit uit de polarisatie geraken en andere wel. Het verschil wordt gemaakt door mensen en door hun wil om vooruit te komen. Daarom luistert hij graag naar iedereen die vooruitgang verkiest boven stilstand, zowel mensen die aan het dossier werken als mensen die actie voeren.

Hij hoopt dat hij met zijn bedrijfs- en VBO-ervaring kan bijdragen tot de broodnodige vooruitgang in dit dossier, ten bate van de Vlaamse regio. Een verbetering van de mobiliteit in het Antwerpse is economisch noodzakelijk. Hoe overtuigender de feiten zijn, hoe vaker ze echter leiden tot gewinning. Dat heeft hij de laatste jaren ook ervaren bij zijn werk op federaal niveau rond de energiekost en de loonhandicap in de verwerkende nijverheid. De snel oplopende rekening van ons welzijn zal slechts gefinancierd kunnen worden als de Antwerpse economische locomotief opnieuw op gang komt. De Antwerpse chemische

¹ De verslagen van de Vlaamse Regering, het Rekenhof en van de besprekingen in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken met betrekking tot het Masterplan 2020 worden gepubliceerd in de reeks Parlementaire Stukken en dragen voor heel de legislatuur 2009-2014 alle het nummer 63.

cluster is de tweede belangrijkste ter wereld, na Houston. Deze sector heeft echter te maken met een gasprijs die drie tot vier keer hoger ligt dan in de Verenigde Staten waar men volop begint te genieten van het Amerikaanse schaliegas. Als er bovenop de handicaps van de energiekost en de loonkost ook nog een aanslepende mobiliteitshandicap komt, dan vraagt men om moeilijkheden. Ondernemingen kunnen onverwachts besluiten om elders jobs te creëren. Omgekeerd kan het realiseren van de derde Scheldeoeververbinding een heilzame remedie zijn. Op de korte termijn zal het ondernemersvertrouwen terugkeren en zal er een werf starten waar duizenden mensen kunnen werken. Dit zal ook zorgen voor economische groei in Vlaanderen in de komende decennia.

Net als de heer Vinck is de heer Thomaes voor deze opdracht niet alleen gemotiveerd als man van het bedrijfsleven. Hij wil ook mee zoeken naar antwoorden op de vragen die leven bij zijn stadsgenoten. De overheid zal inspanningen moeten vragen van de bevolking maar ze zal ook veel respect moeten opbrengen voor de legitieme vragen van mensen. Met respect en goede wil kan er een balans worden gevonden. Hij hoopt dat hij daarbij mag rekenen op de steun van de leden van deze commissie.

2. Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), en de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, merkt ter inleiding op dat de rapportage over het masterplan vandaag voor de vierde keer verloopt volgens het nieuwe stramien. De voortgangsrapportage werd ook bekeken door het Rekenhof. Fase 3 van het milieueffectenrapport (Plan-MER Oosterweelverbinding) werd afgewerkt. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft onderzocht welke tracés het best scoren. De dienst MER heeft de tracés aangeduid die verder onderzocht worden, met de bijbehorende exploitatievarianten. De nieuwe systematiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) werd toegepast op de tramlijnen.

De heer *Bert De Bondt*, ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), verduidelijkt dat elk nieuw voortgangsrapport voortbouwt op het vorige. Men krijgt dus alleen informatie over projecten waarover er wijzigingen te melden zijn. De overzichtstabel² vermeldt het referentiepunt van de basisrapportage van mei 2011 en de meest actuele ramingen van de kostprijs. Men probeert een zicht te krijgen op het totale kostenplaatje. Het gaat dus niet alleen om de bouwkosten, maar ook om de studiekosten, de onteigeningskosten en de kosten voor milderende maatregelen. In de tabel wordt ook de financieringswijze en de projecteigenaar aangegeven. Voor sommige projecten zijn er al gunningen. Tijdens de uitvoering van de werken kunnen er nog verrekeningen komen.

2.1. Projecten BAM – Oosterweelverbinding

2.1.1. Projecten openbaar vervoer

De heer Bert De Bondt gaat in op de eerste reeks BAM-projecten. Dat zijn de openbaarvervoerprojecten van vóór het Masterplan 2020, dat dateert uit 2010. De projecten van het cluster Brabo 1 zijn gerealiseerd: de tramlijn Deurne-Wijnegem, met de stelplaats in Deurne en de lijn Mortsel-Boechout. De projectcoördinatie is overgedragen aan De Lijn en aan de administratie Wegen en Verkeer (AWV). BAM neemt alleen nog de voltooiingscertificaten en de afhandeling van de stilstand van de bouwplaats Deurne-Wijnegem voor zijn rekening.

² Zie Verslag Masterplan 2020 (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/13).

De tweede openbaarvervoercluster, Brabo 2, is nog in uitvoering. Voor een aantal deeltrajecten zijn de voorontwerpen klaar, namelijk de tweede fase van de Leien, met onder andere het Operaplein en de zone Hardenvoort. Daar worden de noodzakelijke voorbereidingen getroffen om in het voorjaar van 2014 met de werken te kunnen starten. Belangrijke elementen in dit verband zijn het MER en het vergunningstraject en het gunningstraject van de overheidsopdracht.

2.1.2. Watergebonden projecten

BAM trekt ook nog een aantal watergebonden projecten. De Noorderlaanbrug is al geruime tijd klaar. De overdracht ervan aan nv De Scheepvaart werd al gemeld in de vorige rapportage. Nu zijn er ook met AWV en met De Lijn overeenkomsten afgesloten voor de overdracht van de aanloophelling en van de traminfrastructuur. De werken aan de spoorbruggen over het Albertkanaal zijn ruim een jaar geleden gestart en hebben een uitvoeringstermijn van 970 kalenderdagen.

2.1.3. Fietsprojecten

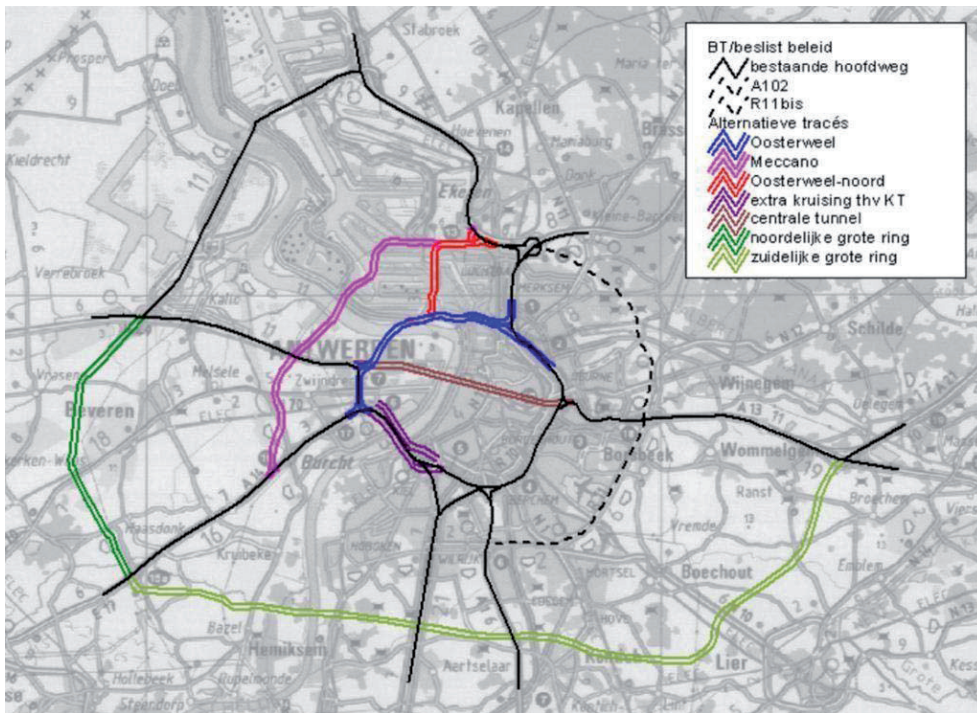
Er zijn ook een aantal fietsprojecten. Sommige ervan zullen getrokken worden door het Vlaamse Gewest. De projecten van de BAM zijn al verder gevorderd. De havenroute wordt uitgewerkt in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De route Berendrecht-Zandvliet wordt in juni voorlopig opgeleverd. De werken aan de Zevende Olympiadeaan voor het project Hoboken-Hemiksem zijn in uitvoering. Bij de meeste van de fietsprojecten van BAM en van de Vlaamse overheid wordt er samengewerkt met de stad Antwerpen. Op 14 december 2012 werd er een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) goedgekeurd. Ondertussen is men gestart met de onteigeningen. Een aantal deelprojecten op de linkeroever, onder meer voor de Welenroute en voor de Beatrijslaan, zijn bijna klaar. Voor het deelproject Dorp aan de Stroom werd in maart een bouwvergunning aangevraagd. De werken voor de Districtenroute zouden op het einde van dit jaar klaar zijn.

2.1.4. Oosterweelverbinding

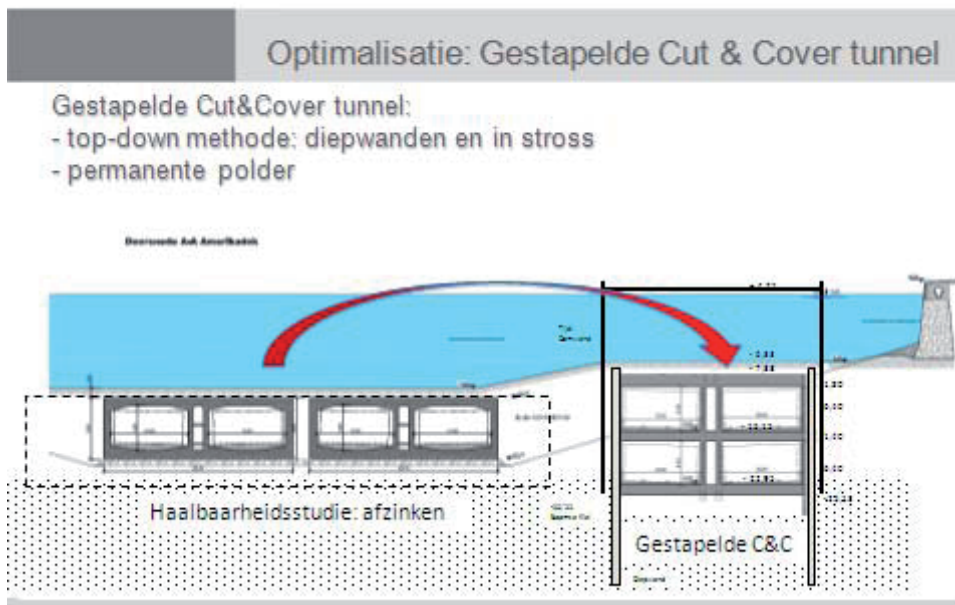
De heer *Jaak Polen* stelt dat in 2012 een studiebureau werd aangesteld voor de studie van het gedeelte rechteroever. De eerste fase van die studie is afgerond en opgeleverd. Het bestaande conceptontwerp van september 2010 werd geoptimaliseerd. Daarmee wilde men het eerdere ontwerp functioneel verbeteren, binnen de vooropgestelde raming. Die optimalisatie is nodig voor de plan-MER. Behalve het studiebureau Rots heeft nog een ander studiebureau gewerkt aan het optimaliseren van de alternatieven voor de plan-MER.

Het dossier Noriant werd eind 2011 voorgelegd aan de Europese Commissie. Het is echter nog steeds wachten op een advies of een beschikking van de Europese Commissie. Daarom werd de standstilovereenkomst tussen de Vlaamse Regering, BAM en Noriant telkens met twee maanden verlengd. Op dit moment is die verlengd tot 2 juli 2013.

De procedure voor de plan-MER is al een tijd aan de gang. De aanvullende bijzondere richtlijnen die medio 2012 gepubliceerd werden, hebben gezorgd voor een eerste trechtering. Nu staan er opnieuw aanvullende richtlijnen op de website van de dienst-MER. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft de doorrekeningen van de 28 ontwikkelingsscenario's afgerond. Men is ook gestart met het doorrekenen van de combinaties van die ontwikkelingsscenario's met exploitatievarianten. Het is de bedoeling de plan-MER-procedure in het najaar van 2013 af te ronden. De BAM is ook al gestart met het opstellen van het ruimtelijk veiligheidsrapport, de tunnelveiligheidsrapporten, het wegenveiligheidsrapport en de MKBA's voor alle alternatieven. Daarbij verwijst hij naar een visuele voorstelling van de verschillende alternatieven. De oefening van de plan-MER gaat in fase 4 verder met de vijf middelste tracés.

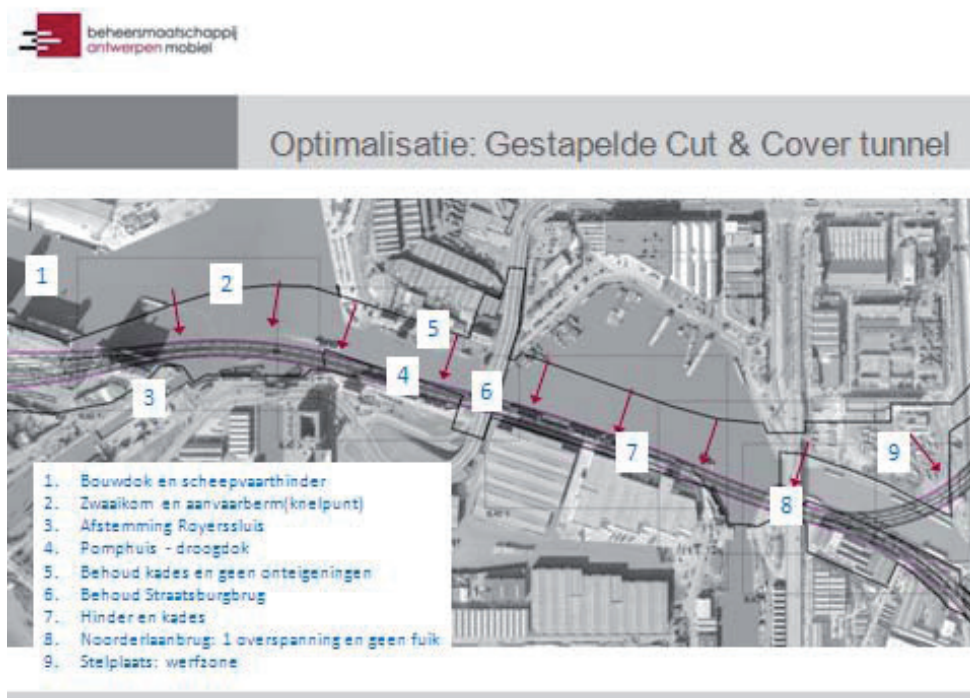


Eind januari werden twee optimalisaties goedgekeurd door het politiek stuurcomité: de vervanging van de afgezonken tunnels in het Albertkanaal door gestapelde cut-and-cover-tunnels, en een efficiëntere en meer overzichtelijke aansluiting ter hoogte van Schijnpoort. De ontwikkelingsscenario's in het kader van het verkeersmodel werden na berekening en validering samengebracht in het document 'Verkeerskundige analyse: tussentijdse conclusies' van 24 april, dat werd besproken door de adviesinstanties op 17 mei. Dat heeft op zijn beurt aanleiding gegeven tot de bijkomende richtlijnen die deze morgen gepubliceerd zijn samen met alle achterliggende documenten.



In de plaats van twee afgezonken tunnels onder de bodem van het kanaal, komt er nu een gestapelde tunnel met twee verdiepingen. Omwille van het diepteverschil ziet men een

lichte knik in de bodem. De tunnel wordt gerealiseerd in een bouwkuip (de verticale, zwarte lijnen op de tekening), waarin men slibwanden kan maken, uitgravingen doen, het dak construeren, eronder graven, de eerste bodemplaat opnieuw ondergraven en dan de tweede bodemplaat op -2 kan plaatsen.



Deze dia toont een plan van bovenaf gezien. Links onder nr. 2 start het Amerikadok, de uitstulping rechts is het Straatsburgdok. Terwijl de vroegere tunnels op de zwarte lijn lagen in het noorden van het Albertkanaal, doorheen de nummers 2 en 5, komt de gestapelde tunnel aan de zuidzijde. Doordat kade nr. 5 niet hoeft afgebroken te worden en de Straatsburgbrug niet herbouwd en doordat maar één kruising nodig is ter hoogte van de Noorderlaanbrug, wordt heel wat geld bespaard en vermindert de hinder voor de scheepvaart.

De herinrichting van de omgeving van de Schijnpoort is in onderzoek. Samen met de stad worden de wegeaansluiting en de inrichting van de parkeerterreinen en -gebouwen bekeken. De spreker erkent dat er nog niet voor 100% groen licht is, maar hij verwacht snel zekerheid. Hij wijst op de voordelen, onder meer op het vlak van geluid, van een verdergaande verdieping van de R1 richting zuid.

Het Havenbedrijf Antwerpen heeft laten weten dat Verrebroekdok fase III vanwege de timing onmogelijk is geworden als locatie voor het bouwdok. De drie andere locaties blijven over.

Wat het aspect minder hinder betreft, kan worden vermeld dat op 26 april de Stuurgroep Impactmanagement weer is opgestart met als deelnemers het Verkeerscentrum, De Scheepvaart, De Lijn, het Havenbedrijf, de stad Antwerpen, alle politie-entiteiten, BAM, AWW en W&Z.

Wat de Royerssluis betreft, uitte het politiek stuurcomité de wens van gelijktijdige uitvoering met de Oosterweelverbinding. Afstemming van de timing, stabiliteit en minder hinder zijn hiervoor goede redenen.

Het overleg met de Europese Commissie over de reorganisatie van BAM naar Tunnel Liefkenshoek (TLH) is nog steeds aan de gang. Het dossier over de concessie werd ingediend

eind vorig jaar in het Nederlands en in de loop van januari in het Engels. Bij dezelfde instantie loopt het dossier van Noriant over de lopende onderhandelingsprocedure. Tot nu toe slaagden de pogingen niet om bijkomende uitleg te geven. Het blijft wachten op een uitspraak. Daarna kan INR zich onmiddellijk uitspreken over de ESR-neutraliteit. Beide zijn nodig om de omvorming te starten. De raad van bestuur werd op 17 mei aangesteld voor een periode van 1 jaar.

Voor de financiering is, zoals vroeger, een voldoende robuust financieel model nodig, evenals de volledige kapitalisatie van TLH en een algemene gewestwaarborg. Dat financieel model werd in het begin van het jaar geactualiseerd en blijkt nog steeds de standalone-rendabiliteit te bevestigen. Gezien het volatiele karakter van de huidige markt, wordt dat niet steeds opnieuw onderzocht.

De principiële interesse van EIB voor participatie in het project blijft. De bestaande voorwaarden worden herhaald in het verslag.

De raming van de kostprijs van 22 september 2010 blijft behouden.

Wat risicobeheersing betreft, ligt momenteel de focus op de timing van de MER-procedure, die vertraagd is ten opzichte van september 2010, zoals het Rekenhof vaststelt. Dat is te wijten aan het grotere dan verwachte aantal overblijvende alternatieven. Het gaat om een complex dossier over een zeer grote oppervlakte. Bovendien gaat de dienst MER zeer zorgvuldig te werk om procedurefouten te vermijden. Daarnaast worden de technische risico's geregeld onder de loep gehouden. In dat verband is een proefput gepland met de afdeling Geotechniek om de bodem beter te leren kennen.

2.2. *Projecten onder de verantwoordelijkheid van MOW*

2.2.1. *Poort Oost*

Als eerste wegenproject bespreekt de heer Jaak Polen Poort Oost, waarin acht projecten van BAM, Infrabel en ENA samengaan onder procesbegeleiding van de gouverneur en -leiding van Wouter Van Herck van AWV Antwerpen. Voor de nieuwe bestuursploegen van alle betrokken gemeenten werd op 22 april een infosessie georganiseerd.

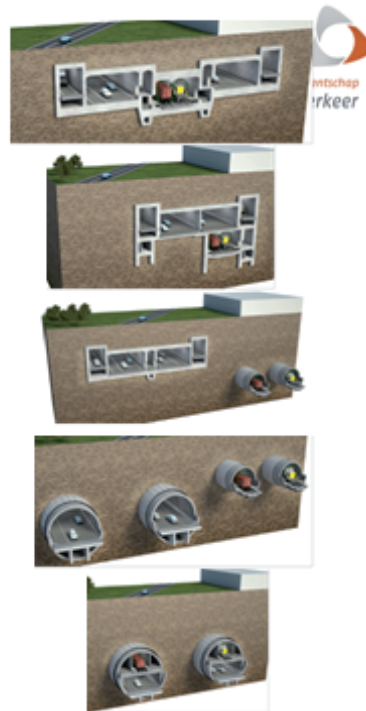
Het planningsproces voor de verbreding van E313/E34 loopt. De goedkeuring van de plan-MER wordt medio 2013 verwacht, de beslissing van de Vlaamse Regering kan genomen worden in de tweede helft van het jaar. GRUP, project-MER en stedenbouwkundige vergunningsaanvraag worden aansluitend ingediend. Hopelijk starten de werken, gefaseerd, midden 2015. Eerste fase is de uitbreiding van drie naar vier rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem, met een spitstrook in beide richtingen tussen Wommelgem en Antwerpen-Oost. Daarna komen de verkeerswisselaar E313/R11/A102, de aansluiting van A102 en R11bis - noodzakelijke maar afzonderlijke projecten, en als laatste de verbreding van vier naar vijf rijstroken tussen knooppunt Ranst en Wommelgem.

De opstart van de plan-MER voor de R11 wordt voorbereid. In het interbestuurlijk overleg werd beslist om die samen te nemen met de A102, een lengte van ongeveer 12 km. Men hoopt op een gunning in juni 2013 en raamt dat 18 maanden nodig zullen zijn voor de voltooiing. Er zit minstens één bijkomend locatiealternatief in de plan-MER. Op 6 mei werden de werken aan de tunnel ter hoogte van de luchthaven gestart. Er wordt rekening gehouden met de mogelijkheid tot verdieping voor de R11bis.

Voor de A102 is ook afstemming met de tweede spoorontsluiting nodig. Er zijn veel alternatieven en varianten met zowel gemeenschappelijke als gescheiden constructies. Het Albertkanaal moet gekruist worden met een tunnel of een brug.

Poort Oost

- A102
 - Afstemming 2^e Spoorontsluiting
 - Plan-MER
 - Samen met R11
 - Start juni 2013 (18 m.)
 - Alternatieven;
 - tweede variante: afzonderlijke constructie van de A102
 - Tunnel of brug Albertkanaal



2.2.2. Overige wegenprojecten

De heer *Bert De Bondt* deelt mee dat het dynamisch verkeersmanagement over heel Vlaanderen verder wordt uitgerold en dus ook in de Antwerpse regio, en geeft E19 Noord ter hoogte van Brasschaat en Sint-Job als voorbeeld.

De werken aan de brug in Geel-Oevel in het kader van NZ-Kempen startten in december 2011 en zitten enigszins voor op de geplande uitvoeringstermijn van 28 maanden.

Wat het project Waasland betreft, is de plan-MER voor de Oostelijke Tangent afgerond en het GRUP in opmaak. De plan-MER voor de parallelwegen E17 zal rekening houden met mobiliteitsstudies in het kader van de plan-MER Oosterweelverbinding.

De heer De Bondt gaat niet in op de vele deelprojecten met betrekking tot de N49, maar verwijst naar het verslag van de Vlaamse Regering.

Voor de R4 moet een hele rist knooppunten en kruisingen aangepakt worden. De Vlaamse Regering besliste op 1 februari voor de nog niet aanbestede werken de mogelijkheid van alternatieve financiering door Via-Invest te onderzoeken. Dat onderzoek loopt.

De studies die voorafgaan aan de MER-procedure voor de Spaghettiknoop starten medio 2013.

Fase 2 van de doortrekking van de N171 ter ontsluiting van de Rupelstreek naar A12 en industriezone Krekelenberg, is aanbesteed en in uitvoering tot mei 2015.

2.2.3. Projecten van openbaar vervoer

De MKBA's voor de openbaarvervoerprojecten zijn afgerond. De externe kwaliteitsbeoordeling is positief. De Vlaamse Regering kan nu op basis daarvan haar prioriteiten bepalen.

In LIVAN 1 is de uitvoering gestart voor het deel naast de E313.

Voor Nieuw Zuid wordt op initiatief van de stad de afstemming op geplande ontwikkelingen in dit gebied onderzocht.

2.2.4. Bruggen Albertkanaal

Wat de watergebonden projecten betreft, besliste de Vlaamse Regering om ook de alternatieve financiering van de zestien bruggen over Albertkanaal te laten onderzoeken. Een aantal werken zijn tegelijk in uitvoering of in voorbereiding of starten in de loop van het jaar.

2.2.5. Royerssluis

De spreker bevestigt de synergie tussen de werken aan de Royerssluis en aan de Oosterweelverbinding. Het onderzoek naar de verkeersafwikkeling gebeurt in overleg met de AG Stadsplanning. De ontwerpspecificaties van de sluis zijn vastgelegd en het waterbouwkundig lab deed het nodige onderzoek. De voorontwerpstudie moet eind 2014 klaar zijn, de MKBA in oktober 2013.

2.2.6. Fietspaden

De ontwerpen van startnota voor de fietsprojecten zijn ondertussen met de nieuwe gemeentebesturen besproken en op basis daarvan aangepast. In juni kunnen de intergemeentelijke begeleidingscommissies starten.

3. Toelichting door de heer René Grispen, expert verkeersmodellering Vlaams Verkeerscentrum

3.1. Modelinstrumentarium

De heer *René Grispen* licht de tussentijdse doorrekening van fase 3 van de plan-MER Oosterweelverbinding toe. In het modelinstrumentarium werd het basisjaar geactualiseerd van 2007 tot 2009 en naar zes modelperiodes gebracht in de plaats van twee (en dus niet langer alleen de spitsuren: 7u-8u, 8u-9u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u, 17-18u). Verder werden enkele technische aanpassingen aangebracht. De opbouw van het model is grondig gedocumenteerd en de basisresultaten zijn grondig gevalideerd. De conclusie dat het model geschikt is voor strategische beleidsevaluatie wordt bijgetreden door de MER-deskundige.

3.2. Doorrekening in fase 3

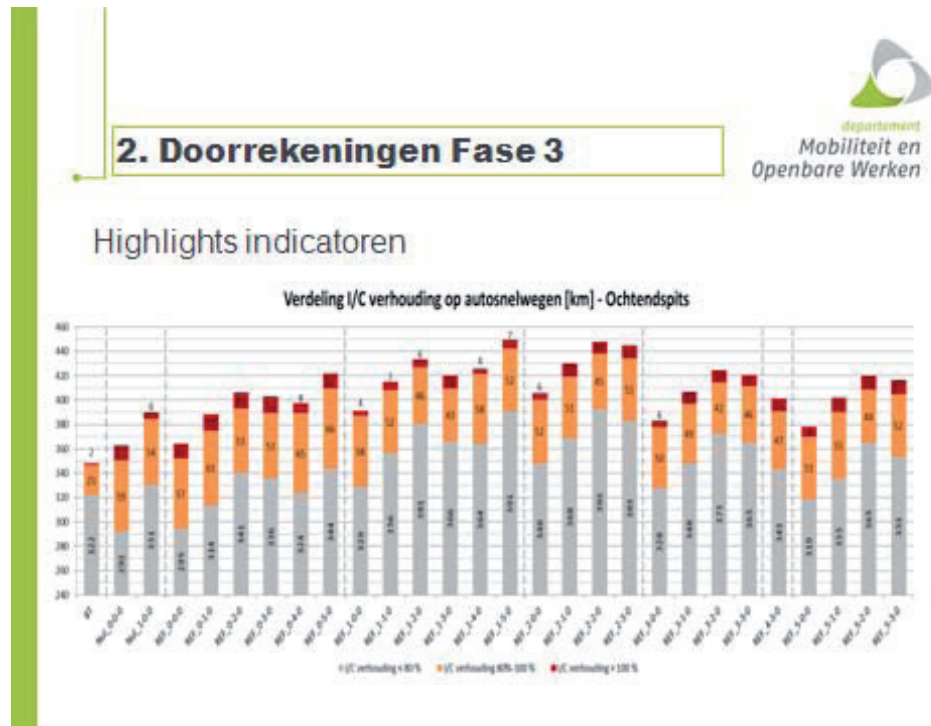
2. Doorrekeningen Fase 3



alternatief	Op zich	+ A102	+ A102 + R11bis	+ R1 met DRW/SRW	+ Kallo-Haasdonk	+ A102 + Kallo-Haasdonk
Bestaande Toestand	BT					
NUL-scenario BAU 2020	NUL0.0.0.					
+ Oosterweel (1)	NUL1.0.0.					
Referentiescenario MASTERPLAN 2020	REF0.0.0.	REF0.1.0.	REF0.2.0.	REF0.3.0.	REF0.4.0.	REF0.5.0.
+ Oosterweel (1)	REF1.0.0.	REF1.1.0.	REF1.2.0.	REF1.3.0.	REF1.4.0.	REF1.5.0.
+ Meccano (2)	REF2.0.0.	REF2.1.0.	REF2.2.0.	REF2.3.0.		
+ Oosterweel-noord (3)	REF3.0.0.	REF3.1.0.	REF3.2.0.	REF3.3.0.		
+ Tunnel t.h.v. Kennedytunnel (4b)				REF4.3.0.		
+ Centrale tunnel (enkel aanst E313) (5b)	REF5.0.0.	REF5.1.0.	REF5.2.0.	REF5.3.0.		

In totaal zijn 28 scenario's doorgerekend. De dia toont de alternatieven met en zonder Oosterweelverbinding en de verschillende Scheldekruisingen, waarop vervolgens de ontwikkelingsscenario's zijn toegepast. Als voorbeeld van de combinatie geeft hij REF1.2.0, dat vertrekt van de Oosterweelverbinding als alternatief, met daarop het ontwikkelings-scenario A102 en R11bis toegepast. De 0 betekent dat geen exploitatievariant is toegepast. Dat betekent, zo memoreert hij, dat geen vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel is meegerekend, noch tol in de Liefkenshoek- of enige andere tunnel, geen trajectheffing, geen (slimme) kilometerheffing en geen ambitieuze modal split uit het Masterplan 2020. Alleen de naakte infrastructuur werd doorgerekend, vat hij samen. De spreker waarschuwt dat de detailresultaten van de doorrekening niet altijd vergelijkbaar zijn met resultaten van vorige doorrekeningen.

De rapportage is toegespitst op een aantal indicatoren, maar bepaalde scenario's worden ook vergeleken met REF0.0.0 of REF0.x.0. Dat rapport en die resultaten zijn overgemaakt aan de MER-deskundige, die het genoemde rapport maakte dat aanleiding gaf tot de aanvullende richtlijnen.



Het bovenstaande diagram toont de verhouding tussen intensiteit en capaciteit. De grootte van elke staaf heeft te maken met de lengte van het snelwegennet in het studiegebied. Links representeert de bestaande toestand, daarnaast staan de 28 modelscenario's. Het echt verzadigde deel, met een verhouding i/c van meer dan 100%, is rood gekleurd, de verhouding tussen 80% en 100% oranje, en onder 80% is grijs. Bij dat laatste heeft men nog relatief vlot verkeer.

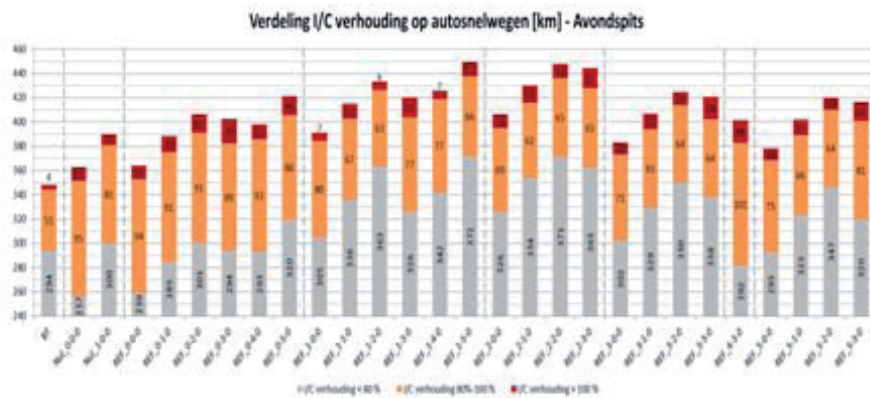
Wat leert men uit de gegevens? Met betrekking tot de afschaffing van de tol of het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel kan men uit de tweede kolom opmaken dat bij de ochtendspits de rode en oranje balkjes danig stijgen. Het tolvrij maken van de tunnel zorgt er wel voor dat de tunnel meer benut wordt, maar biedt geen oplossing voor de algemene verzadiging van het snelwegennet.

De eerste groep blokjes geeft de resultaten weer voor het zogenaamde REF0.0.0-scenario. Dat houdt in dat er geen derde Scheldekruising is ingevoerd. De rode blokjes blijken daar gevoelig groter dan bij de andere scenario's. De nood aan een derde Scheldekruising is daarmee aangetoond, stelt de spreker.

2. Doorrekeningen Fase 3



Highlights indicatoren

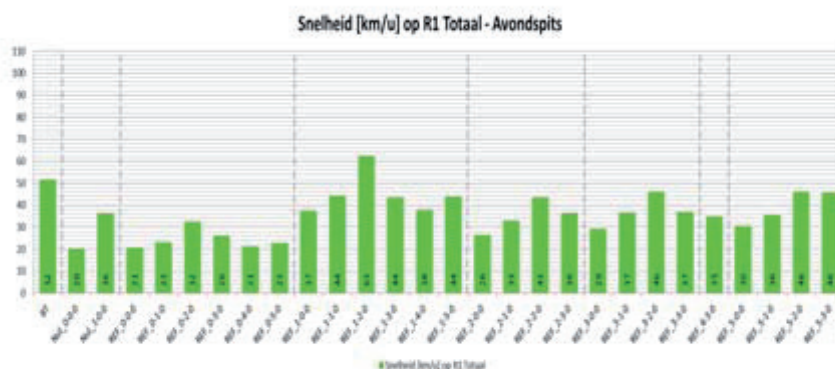


Voor de avondspits zijn de gegevens nog meer uitgesproken. De hoeveelheid verzadigde vakken op snelwegniveau is relatief hoog te noemen.

2. Doorrekeningen Fase 3



Highlights indicatoren



Een andere indicator is de gepresteerde snelheid op de R1. De berekening is in detail in het rapport opgenomen. Het gaat om een weging van de snelheid, berekend voor alle gebruikers die op de R1 op een bepaald segment tussen de Kennedytunnel en Antwerpen Noord passeren. De heer Grispén toont de bestaande toestand voor de avondspits voor de gepresteerde snelheid boven de 50 waarbij een uitweging gebeurt van de file- en de niet-filerichting. Bij het referentiescenario Masterplan 2020 neemt die gevoelig af. Het scenario REF1.2.0, Oosterweel gecombineerd met R11bis en A102, is het enige dat voor

de avondspits beter scoort dan de bestaande toestand, en beter dan eender welk ander toekomstscenario.

3.3. *Tussentijdse conclusies fase 3*

Een aantal indicatoren kwamen in de toelichting niet aan bod, zoals de druk op het onderliggend wegennet. Bepaalde tendensen acht men echter wel interessant genoeg om ze te vermelden.

- De algemene groei van het verkeer en een tolvrije Liefkenshoektunnel zorgen wel voor een toegenomen gebruik van de tunnel, maar volstaan niet voor een gevoelige verbetering van de verkeerssituatie op de R1.
- Een nieuwe Scheldekruising blijkt absoluut noodzakelijk. Andere maatregelen kunnen nog voor een bijkomende verbetering zorgen.
- De realisatie van de A102, al dan niet in combinatie met de R11bis – ontwikkelings-scenario 2 – zorgt voor een bijkomende verbetering.
- Het scenario REF1.2.0 sluit het best aan bij het Masterplan 2020, met uitzondering van de exploitatievariant en de ambitieuze modal split, maakt als enige een verbetering tijdens de avondspits waar ten opzichte van de bestaande toestand.
- Het opnemen van de verbinding Kallo-Haasdonk die vaak door het Havenbedrijf is gevraagd, heeft geen invloed op de verkeersdruk op de R1.

3.4. *Door te rekenen scenario's fase 4*

De aanvullende bijzondere richtlijnen werden zoals gesteld pas door de dienst MER online gezet. Voor het aantal doorrekeningen voor de volgende fase houdt dat in dat de 28 vermelde scenario's opnieuw worden doorgerekend vanwege technische optimalisaties die in overleg zijn doorgevoerd. Aan de vrachtwagenmatrix zaten nog een beperkt aantal problemen vast die intussen bijkomend gekalibreerd zijn om beter aan te sluiten op de bestaande verkeerstellingen.

Daarnaast zijn er nog negen scenario's waarop één van de vijf mogelijke exploitatievarianten wordt toegepast: vrachtverbod in Kennedytunnel en tol in overige tunnels; trajectheffing ingesproken door de stRaten-generaal; slimme kilometerheffing waarbij het consensusmodel als een van de alternatieve modellen wordt doorgerekend; gedifferentieerde tol in Kennedytunnel en nieuwe tunnel, expliciet door het havenbedrijf gevraagd en relevant, stelt de spreker; en een vrachtwagenverbod op de R1 tussen Antwerpen Oost en Antwerpen Zuid. De toepassing van de varianten zal slechts op één of twee van de vermelde scenario's gebeuren.

4. Toelichting de heer *Jan Debucquoy*, raadsheer van het Rekenhof

4.1. *Informatiekwaliteit rapportage*

De heer *Jan Debucquoy* gaat eerst in op de informatiekwaliteit van het voortgangsrapport. De rapporten blijken steeds beter en meer volledige informatie te bieden en stemmen overeen met informatie die via andere bronnen werd verzameld. De opstellers houden ook rekening met de suggesties van het Rekenhof. De vierde voortgangsrapportage is volgens het Rekenhof onderbouwd en de voortgang sinds de derde rapportage wordt geschetst in een voldoende actueel kader. Vooruitgang tegenover voorgaande rapportage is dat de voortgang van de projecten duidelijk blijkt uit de rapportage.

Eén verbeterpunt ziet het Rekenhof nog. De studiekosten kunnen beter geëxpliciteerd worden, met name vooral de kosten voor milieueffectenrapporten en voor maatschappelijke kosten-batenanalyses, die vaak niet als kost zijn opgenomen in de overzichtstabel van de kosten.

4.2. *Geraamde investeringskosten*

De totale investeringskost blijft rond 7,2 miljard euro schommelen. Het gaat nog steeds niet om een definitieve raming omwille van de onzekerheid over het vroege stadium van sommige projecten zoals de investeringskost voor de A102, die voorlopig is opgenomen voor een bedrag van 800 miljoen euro. Voor de R11bis is intussen een meer ambitieuze projectvisie gegroeid dan oorspronkelijk opgenomen in het masterplan, hoewel nog altijd het oude cijfer van 530 miljoen euro vermeld is. Goed nieuws is de optimalisatie van het ontwerp-Oosterweelproject, meldt de heer Debucquoy. De raming blijft gehandhaafd rond 3 miljard euro.

Welke kosten zijn gedaald of gestegen? Voor de Royerssluis is er een toename te noteren van 120 naar 133 miljoen euro. De heraanleg van de knooppunten op de R4 genereert dan weer een lichte daling van de investeringskost.

De fiches geven helder aan hoe elk van de projecten gefinancierd wordt: wat er door het reguliere investeringsbudget van het departement wordt gedekt, wat via alternatieve financiering of pps, of door het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven wordt gefinancierd en voor welke projecten nog wordt onderzocht of alternatieve financiering aangewezen is. Dat is een verbetering.

Nieuwe ontwikkeling is het feit dat voor de financiering van de negen bruggen van het Albertkanaal en de R4 alternatieve formules worden onderzocht. Voor alternatieve financieringsvormen moet een kosten-batenanalyse gemaakt worden voordat erover wordt beslist, herinnert het Rekenhof.

4.3. *Voortgang Oosterweelproject*

Een cruciaal beslissingsmoment voor de projectkeuze voor het Oosterweelproject wordt ten vroegste verwacht eind 2013. Als reden wordt onder meer de lange wachttijd op adviezen van de EU vermeld. Op de vertraging op de plan-MER is geen kritiek van het Rekenhof, omwille van de complexiteit van het plan. Een groot aantal alternatieven wordt onderzocht en de dienst plan-MER blijkt ook voldoende zorg aan de dag te leggen om een goede uitvoering van het plan-MER te garanderen. Dat is noodzakelijk om een goed draagvlak te creëren voor de beslissing die de Vlaamse Regering eind 2013 moet nemen.

Nog positief is voor het Rekenhof de continu aandacht voor risicobeheersing. Alle juridische risico's worden nauwgezet in kaart gebracht en voordat er beslissingen worden genomen gebeurt een accurate toetsing, tot en met de Europese Commissie. De technische risico's worden onder de loep genomen, onder meer met de vermelde proefput om de kwaliteit van de ondergrond te kennen.

Het moment voor de eerstesteenlegging is verschoven naar eind 2016, afhankelijk van een achttal randvoorwaarden, die worden opgesomd onder punt 2.5 van het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering. Daaraan moet dus voldaan zijn vooraleer men eind 2016 het project kan aanvatten.

4.4. *Voortgang andere projecten*

Het masterplan omvat meer dan de Oosterweelverbinding alleen. Ongeveer 4 miljard wordt aan andere projecten besteed. De afgeronde projecten werden afdoende toegelicht in de vierde voortgangsrapportage. De planning en raming van de kostprijs is min of meer gerespecteerd, stelt de heer Debucquoy. Ook het overzicht van projecten in voorbereiding en in uitvoering roept geen vragen op.

Als aandachtspunt vermeldt het Rekenhof alleen dat het vooropgesteld onderzoek naar alternatieve financiering vanuit Via-Invest voor een aantal bruggen van het Albertkanaal voor bijkomende vertraging kan zorgen. De verhoging van de bruggen is volgens de spreker pas zinvol en rendabel als alle bruggen over het Albertkanaal verhoogd werden.

II. BESPREKING

1. Vragen van de leden

De heer *Dirk de Kort* heeft vragen bij de toelichting met betrekking tot de doorrekening van het Vlaams Verkeerscentrum. Het lid begrijpt uit de modelmatige doorrekening van de verkeersanalyse, zonder rekening te houden met de voorlopige uitgangspunten van de Vlaamse Regering inzake vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en tol in de Liefkenshoektunnel, dat het Oosterweeltracé toch de beste optie blijkt.

Het Oosterweeltracé zou nog beter functioneren mochten andere elementen verder mee worden onderzocht, leerde het lid ook. De aansluiting van de R11bis en de A102, al dan niet gekoppeld aan de Liefkenshoektunnel, zijn belangrijke elementen.

De heer de Kort acht het essentieel dat in een volgende voortgangsrapportage de reeds uitgevoerde werken en hun respectieve impact worden opgenomen. De spitsstrook op de E313 zorgt al voor minder file-uren, haalt hij aan. Ook het effect van reeds gerealiseerde openbaarvervoerprojecten op het woon-werkverkeer kunnen mee in de rapportage. Dat alles en bijvoorbeeld ook de effecten van fietsprojecten mee blijven opnemen, moet volgens het lid het draagvlak voor het project van het Oosterweeltracé ondersteunen.

Dat alle bruggen van het Albertkanaal verhoogd moeten worden vooraleer er een effect kan worden waargenomen, klopt volgens de heer de Kort niet. Heel wat grote havenbedrijven investeren nu reeds langs het Albertkanaal, zoals in Grobbendonk, om aldus goederen via de binnenvaart vanuit de Antwerpse haven te verschepen om ze vervolgens op het spoor of de vrachtwagen te zetten. Dat betekent al minder file op de ring.

Met betrekking tot de nieuwe voorzitter van BAM, werd er gealludeerd op de positie van de randgemeenten en de bewoners daarvan. Het lid stelt uitdrukkelijk dat iedereen daar beseft dat vooruitgang nodig is en dat investeringen voor de toekomst onontbeerlijk zijn. Stilstand heeft een grote impact op het milieu zowel als op de industrie, weet men. Het draagvlak voor het project is pas gegroeid omdat er sinds de beslissing van de Vlaamse Regering van 2010 niet alleen aandacht is voor het Oosterweeltracé, maar net zo goed voor bijkomende infrastructuurprojecten die de leefbaarheid in de regio moeten vergroten.

De heer *Jan Penris* wil graag weten of de heer Thomaes heel zijn havengemeenschap op hetzelfde spoor krijgt. Er floreren ook andere visies omtrent de mobiliteit in en rond Antwerpen, zoals die van de heer Leysen. Hoe sterk staat de heer Thomaes om een project dat zo gecontesteerd is in een opiniepeiling bij vele Antwerpenaren, toch te blijven verdedigen?

Voor de A102 is er sprake van een cut-and-covermodel. De NMBS stelde dat een geboorde tunnelvariant technisch haalbaar zou zijn, zij het tegen een meerkost. Is het de bedoeling alles open te leggen om een tunnel te graven en dan weer dicht te maken of wordt er toch voor een boring geopteerd? De inwoners van Ekeren, Merksem en Schoten maken zich daarover zorgen, weet het lid.

Inzake het bouwdok is intussen duidelijk waar het niet komt: Verrebroek. Waar dan wel: in Brugge, in Nederland of wordt het toch de aanzet van een Saeftinghedok? Het lid weet

dat Barendrecht zo goed als uitgesloten is, maar wil vooral politieke volwassenheid zien en dus klaarheid zien scheppen.

Als inwoner van Merksem is de Vaartkaai een steeds actuele kwestie voor de heer Penris. Niemand leek te weten wie er voor bevoegd was, maar uiteindelijk stelde Wegen en Verkeer dat zij uiteindelijk die bevoegdheid behartigen. Het district Merksem moest hen derhalve laten weten wat de verzuchtingen zijn ter zake terwijl het district reeds een jaar eerder had gemeld dat de Vaartkaai een absolute prioriteit moet blijven. Hoe gaat men daarmee om?

Het verhaal van de studiekosten in het dossier haalde de pers, herinnert de heer Penris. Hij wil evenwel alle kosten opgelijst zien, dus behalve de studiekosten ook de juridische kosten, maar zeker de emolumenten: verdiensten van bestuurders, randkosten enzovoort.

Met betrekking tot de Ijzerenlaanbrug is bekend dat ze moet verdwijnen op verzoek van nv De Scheepvaart. Daarvoor kan het lid begrip opbrengen. De Noorderlaanbrug wordt niet geschrapt. Die heeft een andere hellingshoek. Kan de heer Polen nogmaals verklaren waarom dat in Merksem anders is?

Ultiem wil de heer Penris het nog hebben over het monument van Benoit. Zijn er met de politieke vernieuwing en wissels wel afspraken ter zake mogelijk?

De heer *Dirk Van Mechelen* stelt dat het voorkeurtraject van het Oosterweelproject pas aangekondigd zou worden eind 2013. Het lid gaat ervan uit dat dit de meest optimistische veronderstelling is. Hij verwacht in het najaar zonder meer een bijstelling. Daarvoor baseert hij zich onder meer op de publicatie van bijkomende richtlijnen inzake de verkeersstellingen. Een aanvangsdatum in 2016 lijkt hem dan ook onwaarschijnlijk.

De heer Van Mechelen acht het essentieel dat men uitdrukkelijk het geloof uit dat de Oosterweelverbinding er moet komen. Tegengestelde geluiden klinken steeds luider, stelt het lid. Er is een signaal nodig dat duidelijk maakt dat de belangrijkste stakeholders – de Vlaamse Regering, de raad van bestuur en de politici – samen de schouders onder het project willen zetten en tot een consensus komen om eindelijk de eerste spadesteek te realiseren.

Het Rekenhof stelde dat men dient te wachten op adviezen van de Europese Commissie. Twee dossiers liggen daar op tafel, weet het lid. Dat is in eerste instantie het splitsings-scenario waarvan volgens hem niemand gelooft dat het door de Europese Commissie zou worden goedgekeurd. De heer Van Mechelen veronderstelt derhalve dat er een plan B in de maak is. Dat impliceert een nieuwe plan-MER, een nieuw GRUP, een nieuwe project-MER, een nieuw bestek en nieuwe bouwvergunningen aanvragen. De vraag rijst of er nog wel rek zit op de instandhoudingstermijnen bij de contractuele partner Noriant. Zijn er signalen dat het om een allerlaatste verlenging gaat en er veeleer voor een schadeclaim geopteerd moet worden?

Het tweede dossier betreft de reorganisatie met betrekking tot het uiteindelijke doorschuiven bij decreet van de opdracht van BAM aan de nv Tunnel Liefkenshoek inzake de bouw van de Oosterweelverbinding. Al bij de bespreking van het decreet heeft het lid zijn bezorgdheid geuit over de vraag of de constructie de toets van de marktconformiteit zou kunnen doorstaan. In de nota leest hij dat om dat risico af te dekken het dossier is voorgelegd aan de bevoegde diensten bij de Europese Commissie. De heer Van Mechelen meent dat er tegen de bewuste beslissing van de Vlaamse Regering klacht is ingediend bij de Europese Commissie. Wat zit er fout? Wordt het dossier onderzocht op grond van dergelijke klacht of op initiatief van de Vlaamse Regering? De invalshoek is volkomen tegengesteld, merkt de heer Van Mechelen nog op. Zelf had hij het altijd al wijzer gevonden om in de decretale machtiging van de nv Liefkenshoek de focus te leggen op de ontsluiting van de

tunnel via onder meer de realisatie van de A12-A102-verbinding waarbij het belang van de Tunnel Liefkenshoek kon worden aangetoond om de concessie als een quasi unieke marktspeler toegespeeld te krijgen. In tweede orde zouden de studies voor de Oosterweel moeten volgen als gevolg van de eerste uit te voeren realisaties. Die focus zou het dossier voor de Europese Commissie gesterkt hebben, meent het lid. In plaats daarvan wordt een plan in de stellingen gezet dat al vooropstelt dat, als de uitzonderingsgronden niet zouden worden goedgekeurd, men terugvalt op het in house-concept waarbij de Tunnel Liefkenshoek als volle dochter van BAM de concessie overneemt en afsluit. De heer Van Mechelen waarschuwt ervoor dat dan de hele discussie over de ESR-consolidatie van BAM herbegint. Het wordt dan een even aartsmoeilijke opdracht om het project ESR-neutraal te financieren voor 3 miljard euro, wat via de reguliere begroting alvast onmogelijk is. Kan er duidelijkheid geboden worden over wat op Europees niveau speelt?

Met de resultaten van het Vlaams Verkeerscentrum over de doorrekening van de plan-MER in gedachten, meent het lid dat inzake Oosterweel de verstrekte informatie irrelevant is. Het lijkt hem vanzelfsprekend dat een project van 3 miljard euro enige positieve mobiliteitseffecten genereert. Dat de extra verbinding Kallo-Haasdonk er niet toe zou doen, vindt de heer Van Mechelen een boude bewering. Het is een project van 100 miljoen euro. De heer Van Mechelen raadt aan om in de analyse van het Verkeerscentrum te kijken welke projecten haalbaar zijn en die naar voren te halen en alvast aan te vatten. Dat moet de timing enigszins opvijzelen. Of dan in september 2016 of later de Oosterweelverbinding uit de startblokken gaat, is voor hem een secundaire kwestie. Het is in die optie wel nodig de impact te kennen van projecten. Als men de Liefkenshoektunnel beter ontsluit – de tangenten – naar de E17 en de A12-E313, zou men de quick win in een beheersbare periode en in een financieel beheersbaar model kunnen berekenen, stelt het lid. Hij maakt zich sterk dat de Liefkenshoektunnel zonder moeite de financiering van het project op zich zou kunnen nemen. Kan die verfijning aangebracht worden?

Wat de nieuwe plan-MER-bevraging betreft en de vragen of er al dan niet een tolheffing komt, een vrachtwagenverbod enzovoort, stelt de heer van Mechelen dat de uitgangspunten van het masterplan niet zijn veranderd door de regering. Hij begrijpt dat de MER alle mogelijkheden moet onderzoeken maar stelt dat pas als we het resultaat van de doorrekening binnen vier maanden gaan krijgen de echte discussie kan beginnen.

In plaats van verzonken tunnels zou men gaan werken met de cut and cover. Daarmee wil men proberen de scheepvaart te vrijwaren. Begrijpt het lid dat correct? Op het ogenblik dat men de cut and cover doorvoert voor de Royerssluis, wordt die sluis afgesloten. Het lijkt de heer Van Mechelen logisch dat die acties gezamenlijk kunnen gebeuren. Kan daarover duidelijkheid geschapen worden?

Het blijkt moeilijk te voorspellen hoe over een drietal jaar een dergelijk project gefinancierd moet worden, gezien de volatiliteit van de financiële markten. Op 18 oktober 2012 kwam de werkgroep nog samen. Toen werd gesteld dat de resultaten de standalone-rentabiliteit van het project bevestigden. Hoe kan de financiële analyse de stand alonerentabiliteit van de financiering van het project waarborgen als niet duidelijk is welke projecten al dan niet zullen worden uitgevoerd en welke verkeersstromen dat zal genereren, vraagt het lid zich af. Sommige opties gaan ervan uit dat de aanleg van de A102 al verkeer van de ring afleidt. Dat heeft een impact op de verkeersdensiteit daar en betekent meteen dat de P50 en P90-theorie uit de Faber Maunsell-studie moet worden herzien. Is de standalone-rentabiliteit door de werkgroep onderzocht op basis van die studie of aan de hand van de gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum, dat in wat het aanreikt geen rekening houdt met een vrachtwagenvrije Kennedytunnel, de bouw van de A102 en het opleggen van tol, zowel in de Liefkenshoektunnel als op de Oosterweelverbinding, met een tolvrije Kennedytunnel. De heer Van Mechelen vraagt om daarop verder door te gaan, eventueel in een volgende rapportage.

Er was een akkoord wat betreft de Europese Investeringsbank. Dat is ingetrokken omdat men opnieuw begint. In de nota leest het lid dat de Europese Investeringsbank wijst op het belang van een volledige gewestwaarborg voor de slaagkansen inzake financiering. Bij Europa loopt nog een klacht inzake de pps schoolgebouwen over het feit dat juist het toekennen van een volledige gewestwaarborg vragen doet rijzen bij de ESR-neutraliteit. Is dat uitgangspunt dan hard te maken, vraagt het lid zich af. Twee van de drie risicofactoren bij pps moeten altijd ingevuld zijn: bouwrisico, financieringsrisico en het exploitatierisico en de timing. Is het zinvol een volledige gewestwaarborg te geven?

Met betrekking tot de E34 en de E313 is er goed nieuws. Daar raakt men stilaan uit. De haalbaarheid van het faseren hangt af van de goedkeuring van de plan-MER medio 2013. Waar is de financiering van het plan ondergebracht? Is er een budgettair plan voor opge maakt?

Het dossier van de A102 hangt samen met de tweede spoorontsluiting. Er waren twee varianten van Infrabel: de cut and cover onder de R11 en de geboorde tunnel vanaf de rotonde van Wommelgem tot achter Lier. De eerste ramingen lieten een gelijkwaardigheid zien van beide. Een cut-and-cover op de R11 bood wel bijkomend de mogelijkheid om aan te sluiten qua wegeninfrastructuur. Intussen is gebleken dat een cut and cover niet echt goed onthaald werd in Houthalen-Helchteren. Dat project is perfect vergelijkbaar met wat voorligt en dus heeft het lid vragen bij het maatschappelijk en politiek draagvlak voor een cut-and-cover.

De heer *Steve D'Hulster* is blij dat de heer Thomaes duidelijk aandacht wil besteden aan levenskwaliteit en leefbaarheid. Hij luidde meteen ook de geboorte in van een nieuwe burgerbeweging, de villabewoners in actie, stelt het lid. Zelf concentreert het lid zich op de oostelijke kant van het verhaal.

De R11bis is 12 kilometer lang in combinatie met het A102-project. Het is een lang traject, ook qua procedure. Gouverneur Berkx kreeg de opdracht om een maatschappelijk draagvlak te zoeken en het verder uit te werken. Het lid is ervan overtuigd dat ze zich bijzonder goed van die taak kwijt, met klankbordgroepen en reflectiegroepen, stuurgroepen en dergelijke. Er zijn intussen ook workshops. Er bleek globaal weinig enthousiasme voor de techniek om de R11bis te realiseren, wat het lid ook begrijpt. Is het wel de moeite om dat mee op te nemen in de MER, als men weet dat het moeilijk te realiseren is?

De heer D'Hulster krijgt graag wat toelichting bij het begrip 'locatiealternatief'.

Bij de gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum over de A102 is geen doorrekening gemaakt naar de druk op het onderliggende wegennet, heeft het lid begrepen. Klopt dat of is dat wel gebeurd en niet in de presentatie opgenomen? Komt die doorrekening nog?

De tramlijnen richting Boechout en richting Wijnegem blijken een succes, door ontlasting van het wegennet en ook gewoon als tramlijnen. Wat wijst de maatschappelijke kostenbatenanalyse uit over de verdere tramlijnen in zuidoostelijke richting, met name naar Wilrijk en Kontich? Het lid meent dat ze een positieve aanvulling zouden zijn qua openbaar vervoer.

Ook de heer D'Hulster vraagt zich af of er in afwachting van heel wat procedures en MER's niet aan een aantal quick wins kan worden gewerkt. Daarbij denkt hij aan de verkeerslichten op bepaalde punten of het doortrekken van het fietsdeelpject in Antwerpen naar de zuidrand en eventueel ook de villawijken. Heel wat van de mobiliteit is terug te brengen tot de mensen die er wonen, zo blijkt uit studies. Gecombineerd met een degelijk uitgebouwd openbaarvervoernetwerk levert dat een belangrijk winstpunt.

De heer *Dirk Peeters* stelt dat het Rekenhof de voorwaarden aangaf voor het slagen van het project. Daarbij gaat het opnieuw over de ESR-neutraliteit, de concessie aan de nv Liefkenshoek en het contract met Noriant. Het lid onderstreept nogmaals de enorme behoefte aan duidelijkheid ter zake vanwege het Europese niveau, zeker na een wachttijd van 17 maanden.

De raming bleef ongeveer gelijk, maar het Rekenhof merkt ook op dat bepaalde kosten niet ingecalculleerd zijn, zoals de financieringskost van het project. Wat betekent dat concreet?

De richtlijnen voor de plan-MER zijn bekendgemaakt en het lid heeft er een slecht gevoel bij. In de nota van de Vlaamse Regering leest hij dat in het kader van het spoor Oosterscheldeverbinding een grote voorsprong is genomen in vergelijking met de andere in het plan-MER onderzochte trajecten – consensusmodel, Meccano, grote tunnel. Er worden onteigeningen voorbereid, leidingen verplaatst en er is naar synergie gezocht met de Rooyerssluis en een studiebureau is aangeduid. Hij herkent daarin een vorm van sluipende besluitvorming en voldongen feiten die verdere besluitvorming in het dossier compromitteren.

De vooropgestelde planning met aanvang 2016 en einde 2022 lijkt de heer Peeters overdreven optimistisch. Hij denkt eerder aan 2025 voor afronding. Wat gebeurt er intussen? De situatie in en om Antwerpen is onhoudbaar voor die lange periode. Zijn er tussentijdse maatregelen voorzien? De heer Peeters herinnert aan het voorstel van zijn fractie om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. Van de heer Grispens verneemt het lid dat dit een minimaal effect zou hebben op de Antwerpse ring. Kan die visie meer worden toegelicht? Andere studies geven ter zake een andere mening, stelt het lid.

De Rots-studie bracht nieuwe elementen aan: de andere tunnel in het Albertkanaal en de maatregelen aan de paperclips omgeving Sportpaleis. Kan daarover ook een presentatie georganiseerd worden, wil het lid weten.

Exploitatievoorwaarden zijn in de doorrekening van het plan-MER nog niet meegenomen en zijn voorzien voor het vervolgetraject, maar niet voor de andere scenario's. De heer Peeters ziet graag ook het element 'volksgezondheid' mee doorgerekend voor alles. Hij vindt het belangrijk in het kader van beslissingen over al dan niet tolheffing, trajectheffing en slimme kilometerheffing.

Als de paperclip omgeving Sportpaleis onder de loop wordt genomen, dan zou volgens het lid ook een overkapping van de Antwerpse ring in aanmerking moeten komen. Is ook daaromtrent een presentatie overwogen?

Met betrekking tot de R11bis wil ook de heer Peeters meer toelichting bij het zogenaamde locatiealternatief.

Over het dossier A102, samen met het tweede spoor en de geboorde versie, lijkt het lid een consensus mogelijk. Er lijkt een politiek draagvlak voor te bestaan en het gaat volgens hem niet op dat spoor te verlaten en weer naar een cut and cover te gaan. Dat de geboorde tunnel moeilijkheden oplevert met op- en afritten, erkent het lid wel, maar dat vindt hij ergens ondergeschikt aan het grote draagvlak.

Mevrouw *Griet Smaers* wil in aansluiting op de tussenkomst van de heer de Kort inzake de bruggen over het Albertkanaal, stellen dat deze niet tot Grobbendonk beperkt moeten worden. Dat dient doorgetrokken tot minstens Meerhout en liefst ook naar de rest van Limburg, oppert het lid. Voor het overige sluit ze zich aan bij wat haar collega heeft besproken.

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt dat in het kader van de doorrekening van het plan-MER niet zozeer de randvoorwaarden in beschouwing zijn genomen, dan wel de harde infrastructuur. Het lid kijkt uit naar een doorrekening waarbij wel rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden. Er worden vijf scenario's opgesomd, terwijl er sprake is van negen. Gaat het dan verder om combinaties?

Mevrouw De Ridder vraagt uitdrukkelijk om in een volgende rapportage de druk op het onderliggende wegennet ook in de doorrekening mee te nemen. Er rijzen heel wat vragen ter zake met name voor de Leien, Singel en de Kaaïen omdat de plannen daarvoor op de oude plannen zijn geënt.

Positief vindt het lid dat de beste oplossing een combinatie blijkt van de R11bis en de A102, maar ook de derde oeververbinding.

Ook mevrouw De Ridder ziet het nut in van een opvolging van effecten van maatregelen uit het verleden, naast een doorlichting van wat recent uitgevoerde werken aan impact hebben. De spitsstrook is intussen een positieve stap gebleken. In het rapport worden enkel de projecten opgenomen waarin belangrijke vooruitgang is geboekt. Het lid pleit ervoor om ook die projecten te integreren waar dat niet het geval is.

Over de duur van het project heerst een algemeen ongenoegen. Zijn er quick wins mogelijk? In dat verband wil mevrouw De Ridder zeker geen slordig studiewerk zien, maar ze meent dat bepaalde zaken wel sneller moeten kunnen. De Liefkenshoektunnel zit vastgeklemt in het financieringsverhaal maar tegelijk is het positieve effect duidelijk geworden van het tolvrij maken, niet in de totale constructie, maar voor de eindgebruiker. Het lid licht toe dat men tijdens bepaalde file-uren zou kunnen werken met een soort van schaduwtol. Dan kan tijdens afbakende file-uren eender welke overheid een deel van de kosten van de tol op zich nemen. Dat verandert niets aan de financiële planning maar zorgt er wel voor dat in afwachting van de derde oeververbinding en daarmee gepaard gaande werken het fileleed wordt verlicht. De doorrekening signaleert een minimaal effect maar de feiten spreken volgens het lid andere taal: de Vlaamse Regering lijkt er ook heil in te zien, aangezien ze bij problemen op de Antwerpse ring automatisch de tunnel tolvrij maakt, met grote verkeersverschuivingen tot gevolg. Is de minister daartoe bereid?

Algemeen lijkt iedereen in Antwerpen en omgeving en ook in heel Vlaanderen er nog van overtuigd dat de derde oeververbinding er komt. Het Rekenhof gaat in op de lange vertragingen, de problemen op Europees niveau en het feit dat de beslissingen derhalve naar eind 2013 verschuiven. Mevrouw De Ridder hoort echter ook dat er stemmen opgaan om de beslissingen over de verkiezingen van 2014 heen te tillen, om negatieve invloeden te weren. Ze wil de minister het advies meegeven zich daardoor niet te laten leiden en meent dat juist het omgekeerde waar is.

De heer *Bart Martens* stelt dat het vooral tijd wordt dat op Europees niveau duidelijk wordt of het deel van de aanbesteding met Noriant nog kan. Dat gaat dan ook over de ESR-neutraliteit van de opgezette constructie en over het feit of men onderhands zonder de markt te raadplegen de concessie aan de nv Liefkenshoek kan geven. Die beslissingen moeten op korte termijn genomen worden. Al is de Europese Unie niet geneigd een relancebeleid te voeren, toch kan ze ervoor zorgen dat lidstaten wel een investeringsbeleid kunnen voeren door snel te beslissen over vragen van die kant. De heer Martens begrijpt dat de Europese Commissie bijkomende informatie inwint, maar vindt dat het daarna al te lang heeft geduurd. Is diplomatieke of andere druk mogelijk, wil hij weten.

De vertragingen lopen op en worden verantwoord, erkent de heer Martens. In het aangereikte plan met timing en stappenplan is geen rekening gehouden met de procedures die inzake de omgevingsvergunning in voorbereiding zijn. In het decreet ter zake zit een

mogelijkheid vervat om het project-MER en de vergunningsprocedure gelijktijdig te laten verlopen, maar in het voorliggende dossier blijken ze nog altijd serieel aangepakt. Een zekere vertraging kan door snel handelen, ook in het parlement met betrekking tot de omgevingsvergunning, ingelopen worden. Het lijkt het lid ook haalbaar in elk geval toch al met het respectieve decreet rekening te houden. Hij stelt voor een alternatieve timing op te stellen die aankomende decretale initiatieven wel al incalculeert.

Met betrekking tot de coördinatie binnen Poort Oost moet voor de heer Martens ook het E313-alternatief inzake spoor absoluut weer in beeld komen. Er is een afweging nodig tussen bijkomende tram- of spoorinfrastructuur of extra baanvakken. Ruimte om alles te realiseren is er niet. In de richtlijnennota betreffende de Turnhoutse knoop, tussen Wommelgem en Antwerpen Oost, is er vraag naar onderzoek over een mogelijke overkapping dan wel intunneling. Wordt dat meegenomen in het plan-MER van de Oosterweelverbinding, wil het lid weten, daarbij wijzend op de mogelijke effecten op het vlak van volksgezondheid en milieu. Ingraven betekent een grote meerwaarde voor wie in Deurne Zuid uitkijkt op de E313, verzekert hij.

De belangrijkste informatie kreeg de commissie nog maar net toegelicht en die is nog niet eens ter beschikking gesteld: de resultaten van de verkeersanalyse en de trechtering met aanvullende richtlijnen voor het MER inzake de Oosterweelverbinding die op basis van de verkeersanalyse moet gebeuren. Ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse van bepaalde tramlijnen speelt een rol. Dergelijke informatie vindt het lid waardevoller dan wat in de voortgangsrapportage staat. Kan de bedoelde informatie ook aan de leden ter beschikking worden gesteld? Daarnaast boeien ook de resultaten van de verdere Rots-studies de heer Martens. Ze gaan over de aansluiting van de Oosterweelverbinding ter hoogte van Schijnpoot. Behalve een plaatje van het stapelen van tunnelkokers in het Albertkanaal, werd nog niets bekendgemaakt of toegelicht over de verfijning van de aansluiting aan het Sportpaleis. Resultaten zouden wel opgeleverd zijn en goedgekeurd door het politiek stuurcomité. Het lid wil graag ook die resultaten kunnen inkijken, vanwege hun cruciaal belang in het kader van milieu-impact van diverse scenario's die in het plan-MER nog worden onderzocht.

Voorts pleit de heer Martens ervoor om het thema niet af te sluiten en op een volgende voortgangsrapportage te wachten maar op korte termijn op basis van de nieuw beschikbare informatie inzake de verkeersanalyse, de verdere vermelde trechtering, de MKBA's van de tramprojecten, de vergadering te hervatten.

Wat bedoelt men met het locatiealternatief in verband met de R11bis, wil ook de heer Martens weten.

Mevrouw *Caroline Bastiaens* vult aan met vragen over concrete projecten uit het masterplan en niet zozeer met betrekking tot de Oosterweelverbinding. De nood aan sluiting van de Antwerpse ring is intussen nog duidelijker geworden, stelt ze.

De minder-hinderwerkgroep zou opnieuw opgestart zijn met alle stakeholders. Dat vindt het lid positief en ze hoopt dan ook dat er snel voldoende aandacht wordt besteed aan communicatie ter zake. Met wat in de voortgangsrapportage staat, hoopt mevrouw Bastiaens dat medio 2014 inderdaad de Leien fase 2 en de doortrekking van de tramlijn richting Ekeren van start kunnen. Dat brengt ongetwijfeld de nodige hinder mee en het lid ziet dan ook graag dat de minder-hinderaanpak daarmee rekening houdt. Het lijkt haar bovendien evident dat alle stakeholders zich ten volle inzetten om de realisatie van de projecten te laten aanvatten en in maatregelen voorzien om minder hinder te veroorzaken. Deelt de minister die visie?

De N171 en de link richting Rupel komt in de voortgangsrapportage ter sprake. Voor het andere stuk, de verbindingsweg richting Kontich – Edegem, moet de studie nog worden opgestart. Kan dat niet gekoppeld worden aan het doortrekken van de tramlijn richting Wilrijk en eventueel Kontich? Een goede combinatie van projecten kan een snelle realisatie garanderen.

2. Antwoorden van de sprekers

Minister *Hilde Crevits* geeft nog enige verduidelijking bij het MER inzake de Oosterweel-verbinding. Wat is toegelicht, zijn de resultaten van fase 3 van een aantal naakte infrastructuurtracés die doorgerekend moesten worden op de mobiliteitseffecten. De effecten op het onderliggende wegennet zijn erin meegenomen. Met een verwijzing naar de vraag van de heer Van Mechelen inzake de financierbaarheid, stelt de minister dat het Verkeerscentrum lang voordien al een berekening maakte. De realisatie van de A102, de R11bis, verkeerseffecten en verwachte verkeersstromen zaten daarin vervat. Dat onderzoek vormde de grondslag voor het hele financiële onderzoek. De effecten zijn dus al geruime tijd bekend. Er moet evenwel een MER worden opgemaakt, waarvoor specifieke richtlijnen uitgevaardigd zijn. Alles wat de Vlaamse Regering bij voorkeur wil realiseren, is wel doorgerekend – A102, R11bis, Oosterweel – omdat die keuzes al gemaakt zijn. Verder ziet men zich verplicht de getrapte besluitvorming te volgen.

In eerste instantie is harde infrastructuur zonder enige randvoorwaarden doorgerekend en dat is vandaag toegelicht. Het Oosterweelproject scoort dan het best, maar er moeten nog randvoorwaarden aan gekoppeld worden, onder andere in functie van de keuzes van de Vlaamse Regering. Ook andere alternatieven, die onder meer zijn ingesproken, worden dan onderzocht als de MER-cel of -coördinator dat zinvol achten. Voor wie daarover meer informatie wil, staan de doorgerekende scenario's, het rapport van het Verkeerscentrum en de aanvullende richtlijnen bij het MER online. Dat MER-rapport behelst uiteraard veel meer dan enkel de mobiliteitseffecten, het is dan ook een 'milieueffectenrapport'.

Het financieel model is opgemaakt op grond van wat de Vlaamse Regering wil gerealiseerd zien. Dat wordt evenwel steeds verfijnd. Het meest verfijnde model wordt toegepast in afwachting van het overdoen van het onderzoek in het kader van het MER. De minister erkent dat het lang duurt, maar druk op de MER-cel lijkt haar niet de juiste weg. Het is essentieel dat de geijkte weg gevolgd wordt.

Minister Crevits laat weten dat ze met het oog op een volgende rapportage open staat voor zowat alles, dus ook bijvoorbeeld voor het meenemen van de spitsstrookeffecten. Ze vraagt tegelijk om erop toe te zien dat dit niet ontaardt in permanent rapporteren. Het Verkeerscentrum maakt eenmaal per jaar een overzicht met de file-indicatoren op, waarin de effecten van de spitsstrook duidelijk opgenomen zijn. Die werkwijze bevalt de minister en ze zou het jammer vinden dat er een reeks zaken aan de rapportages moet worden toegevoegd zodat het een overload wordt. Ook met het Rekenhof zijn ter zake afspraken gemaakt. De overzichten van de file-indicatoren blijven in elk geval. Die gegevens zijn dan ook beschikbaar via die weg.

Met betrekking tot de studiekosten kan de minister de opmerkingen alleen maar bevestigen. Ze verwijst naar het overzicht van de stand van de studiekosten dat voor de periode 2001-2008 is toegelicht. Voortbouwend op dat overzicht is aan de heer Vereeck een gedetailleerde uiteenzetting gegeven van waaraan elke euro is besteed³. Het lijkt de minister haalbaar dat als basis te nemen om bij een volgende rapportage de verdere kosten zoals ze kunnen worden ingeschat met de voortgang van het MER-onderzoek, al in de mate van

³ Zie de schriftelijke vraag nr. 663 van 18 februari 2013 van de heer Lode Vereeck over 'NV BAM – Studie en consultancy-opdrachten'.

het mogelijke toe te lichten. Daarmee wil de minister vooral vermijden dat er plots artikels in de media verschijnen die doen uitschijnen dat er ineens ettelijke miljoenen euro de deur uit gaan. Ze wil extra uitgaven derhalve standaard in de volgende rapportages meenemen.

Het studiebureau Rots bekijkt niet alleen optimalisaties voor de Oosterweel, maar ook voor de andere tracés. De opdracht kan in drie fasen stilgelegd worden. Er wordt intussen wel technisch aan het dossier doorgewerkt. Het gaat niet op daarvoor te wachten tot het MER-onderzoek rond is. Er zijn grendels ingebouwd. Mochten er problemen opduiken, kan het contract met het studiebureau op een aantal momenten stopgezet worden. De minister meent zich te herinneren dat die aanpak eerder al de goedkeuring kon wegdragen van de commissie.

In antwoord op de opmerking van mevrouw De Ridder stelt de minister dat de Vlaamse Regering wel degelijk heeft beslist. Ze wil duidelijk de extra Scheldeverbinding realiseren. Het MER wordt opgemaakt om de effecten helder in kaart te brengen, maar dat MER beslist uiteindelijk niet, verklaart de minister. Ze vindt het de beste manier van werken, maar wil ook de voorkeurkeuze niet verborgen houden. Ofwel houdt men zich aan die keuze en wordt dat grondig gemotiveerd ofwel wordt ervan afgeweken, besluit de minister. Ze heeft geen enkele intentie om voor de verkiezing geen tranchering meer te doen, maar wil evenmin aanvaarden dat men niet wacht op de MER-cel. Die procedure moet gebeuren.

Bij de Europese Commissie liggen inderdaad twee dossiers voor, bevestigt de minister. Er is gevraagd of het Oosterweeldossier gesplitst mag worden in twee delen. Er zijn werken op Linkeroever, waarvoor er onderhandelingen lopen met een consortium en voor de rechteroever moet het dossier herwerkt worden en wil de Vlaamse Regering dat apart onderhandelen en gunnen. Er is nog geen antwoord. De gestanddoeningstermijn wordt zolang telkens verlengd in de standstillovereenkomst met Noriant en niet bij het Europese niveau.

Tweede dossier behelst de concessie en de vraag of men een concessie kan verlenen zonder nieuwe marktbevraging. Die vraag heeft de Vlaamse Regering zelf gesteld aan DG Markt. Er is al uitvoerig uitleg verstrekt bij het voorkeurscenario en technische toelichting bij de in house-constructie als terugvalbasis. Dat is terug te vinden in vorige verslagen. De minister is zich ervan bewust dat de heer Van Mechelen een andere mening is toegedaan over het laten uitvoeren van de A102 door de nv Tunnel Liefkenshoek. De Vlaamse Regering maakte de keuze om dat niet te doen.

Minister Crevits hoopt evenzeer dat de Europese Commissie snel uitspraak doet. Mocht het antwoord op de eerste vraag negatief zijn, dan nog is het MER dat wordt uitgevoerd bruikbaar, verzekert de minister. De lopende onderhandelingen moeten dan wel ophouden en opnieuw beginnen.

In antwoord op de heer Van Mechelen stelt de minister dat de resultaten voorgesteld door het Verkeerscentrum volgens de minister zeker niet naast de kwestie zijn, maar volgen wat moet in het kader van het MER. Het berekenen van de impact van bepaalde ‘kleinere’ maatregelen wordt bekeken. Zo is de minister het er volmondig mee eens dat de toevoeren naar Tunnel Liefkenshoek moeten verbeteren. Dat is ook in het masterplan opgenomen. Ze heeft met een onderzoek of berekening daarvan geen probleem.

In het licht van de discussie over Tunnel Liefkenshoek verwijst de minister naar de uiteenzetting over de mogelijke effecten van de maatregel⁴. Ze maakte zelf duidelijk dat het geen oplossing is. De minister heeft evenwel de deur niet helemaal gesloten. Er bestaat een schaduwtovereenkomst die ingaat bij calamiteiten. Tolvrij maken gedurende zes maanden is moeilijk want botst op de grenzen van een exploitatie van TLH buiten de consolidatie. Voor haar is het zeer belangrijk te weten wat Europa zal stellen op de vraag of de concessie zonder marktbevraging kan worden gegeven zoals de regering dit wil. Eenmaal dat duidelijk is, kan worden bekeken of de schaduwtovereenkomst uitbreiding moet krijgen. De minister onderstreept wel dat het effect van het tolvrij maken toch gerelativeerd moet worden. Bij ernstige incidenten in de Kennedytunnel duren de files, ondanks het tolvrij maken van TLH, alsnog uren.

Wat de financiering voor de E313 betreft, kan minister Crevits meedelen dat dit nog niet in speciale dossiers is ondergebracht en derhalve regulier moet gebeuren. De timing is vrij optimistisch voor wat het MER betreft en men hoopt dat zo te houden.

De zorgen over de uitvoering van de A102 en de R11 deelt de minister. In het kader van het MER worden zowel de cut and cover als de geboorde versie toch onderzocht. Ingenieurs gingen ervan uit dat de beste manier, rekening houdend met op- en afritten, de cut and cover-versie zou zijn. De heer *Jaak Polen* merkt kort op dat zijn bedenking bij de geboorde tunnel teruggaat op de beperking van de diameter. Als alles in één pijp moet, spoor en weg, vormt de techniek een beperking in die zin. Voor het plan-MER wordt a priori wel elke mogelijkheid onderzocht.

Minister *Hilde Crevits* laat weten dat de MKBA's inzake de tramlijnen ook publiek beschikbaar zijn op zeer korte termijn. Ze gaan eerst naar de regering. De minister is blij met de belangstelling en toont de nodige bereidheid om de powerpoints die de heer Kesteloot ter zake bij zich heeft, mee te geven. De *voorzitter* merkt op dat alle volksvertegenwoordigers alle stukken van de regering kunnen raadplegen.

Wat betreft het opnemen van projecten die geen voortgang kennen, meent de minister dat er keuzes gemaakt moeten worden. De basisfiches zijn die van de eerste voortgangsrapportage. Volgens afspraak blijven die wat ze zijn, tenzij er nieuwe ontwikkelingen te melden zijn. Er zijn bij deze laatste rapportage 44 fiches gevoegd. De minister vreest dat ze net zo goed kritiek kan verwachten als telkens alle fiches opgenomen worden: dan ziet men door het bos de bomen niet meer. Mevrouw *Annick De Ridder* specificeert dat het haar erom gaat dat de minister proactief al zou aangeven welke projecten vertraging oplopen, zonder dat leden dat zelf moeten expliciteren. Minister *Hilde Crevits* zal hier afspraken maken met het Rekenhof.

Wat betreft Schijnpoort, wordt nog met de stad onderhandeld. Minister Crevits vindt het dan ook niet meer dan logisch dat daar eerst een akkoord moet zijn over een aangepaste format vooraleer ze daarover iets in de commissie brengt. De heer *Dirk Van Mechelen* stelt dat er over de Hardervoortbrug en de tram naar Ekeren wel een akkoord is, wat uit de fiches blijkt. Er is voor de middenoplossing gekozen, zo merkt het lid: auto's over de brug en de tram loopt beneden. Minister *Hilde Crevits* wil de experts dat laten toelichten.

De heer *Jaak Polen* verklaart het begrip 'locatiealternatief'. Op een zeker ogenblik pakte het bureau Stramien uit met een studie over de overkapping van de ring. Daarbij zou de Singel op het dak van de overkapte R1 terechtkomen. Het bureau vroeg om een onderhoud bij de gouverneur en er is gevraagd om dat mee te nemen. Daar is gemeld dat de inspraakperiode van het plan-MER van de Oosterweelverbinding afgelopen was. Het kon

⁴ Zie de discussie in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 28 februari 2013 bij de gebundelde vragen om uitleg nrs. 952, 953 en 955 van respectievelijk de heer Jan Penris, de heer Ivan Sabbe en de heer Dirk Peeters (*Hand. VI.Parl. 2012-13, C138-OPE11*).

dus niet meer meegenomen worden in dat kader. AWW heeft daarop opgemerkt dat men op het punt stond een plan-MER uit te schrijven voor de R11, R11bis en A102. Met in gedachten hetgeen bepaalde actiecomités van die kant van Antwerpen voorhouden inzake het verschuiven van de R11bis richting Antwerpen over de Singel, is voorgesteld om het voorstel van Stramien in dat kader wel mee te nemen.

Een ander aspect is dat men als initiatiefnemer een dergelijke optie niet mag uitsluiten. Het moet meegenomen worden in de nota publieke consultatie. Het locatiealternatief behelst de oplossing die Stramien heeft voorgesteld. De heer Polen meent zelfs dat er voor de tweede Scheldetunnel ook sprake is van een stedelijke ringweg, een doorgaande ringweg, en een overkapping. Het zou dus ook in dat verband meegenomen worden, meent de spreker.

Het was voor de heer Polen niet duidelijk of de vragen van de heer D'Hulster en de heer Peeters over de invloed op het onderliggend wegennet betrekking hadden op de R11 of de hele Oosterweelverbinding. Voor de streefbeeldstudie van de R11 is men in eerste instantie vastgelopen op het onderliggend wegennet. Men kon niet eenduidig aantonen dat het sluipverkeer in de zuidostrand en op de radialen naar Antwerpen zou verminderen. Er is dan afgesproken dat het Verkeerscentrum dat niet met het grote model maar wel met andere tools zou simuleren. Dat moet nog gebeuren, allicht in het kader van het plan-MER R11/A102. De rest van het onderliggende wegennet zit in het voorliggende verkeersmodel vervat.

Wat betreft de vraag om de impact van alle uitgevoerde werken mee te nemen, stelt de spreker dat al het beslist beleid, al dan niet uitgevoerd, in het verkeersmodel is opgenomen, ook de spitsstrook.

In antwoord op de vraag van de heer Penris wat betreft het bouwdok, heeft men een lijst gemaakt met voor- en nadelen van de drie resterende mogelijkheden. Dat moet een juiste keuze vereenvoudigen. Er spelen verscheidene factoren, waarvan de kostprijs niet de minste is, stelt de heer Polen. Barendrecht blijkt technisch wel een haalbare optie, omdat het in plaats van om drie keer acht elementen nog slecht om acht elementen gaat. De keuzestudie loopt, maar moet nog intern en met de raad van bestuur besproken worden.

De heer *Chris Danckaerts* antwoordt met betrekking tot de Vaartkaai. Hij situeert de Vaartkaai als deels op het grondgebied Merksem en doorlopend richting Schoten, Metropoolstraat. De kaai kan met het oog op de verruiming van het Albertkanaal niet behouden blijven. Daarvoor moet een andere ligging gevonden worden. Vaartkaai en Metropoolstraat hebben een bijzonder belangrijke functie inzake verkeersafwikkeling in het gebied. Binnen de marges van het project rond de modernisering van het Albertkanaal, dat zelf geen deel uitmaakt van het masterplan, en van het onderzoek dat is opgestart door de provincie Antwerpen over verweving van woonfuncties en economische functies, zal worden nagegaan hoe de Vaartkaai binnen het gebied kan functioneren en of hij al dan niet wordt omgelegd en dus parallel met het kanaal kan blijven bestaan. Het onderzoek loopt.

De heer *Jan Penris* beaamt dat het een gevoelig punt is en dat hij er al bij drie gelegenheden vragen over heeft gesteld. Vooralsnog kon niemand duidelijkheid brengen en werden er voorwaardelijkheden aangevoerd. Uiteindelijk pikt het lid dat niet meer. Iemand moet verantwoordelijkheid dragen, administratief en politiek. Merksem vraagt heel duidelijk om de verbinding tussen het district en de Voorkempen te behouden. De heer Penris vindt het zelf bijna gênant dat niemand durft duidelijkheid scheppen. Ook in deze krijgt hij als antwoord dat men voor een alternatief zal zorgen. Hij wil niet langer met een kluitje in het riet gestuurd worden.

De heer *Chris Danckaerts* legt uit dat er nog maar zeer recent ontheffing is verkregen van de verplichting om een project-MER te maken. Dat stelt de administratie in staat om eindelijk werk te maken van een verbreding van het Albertkanaal ter hoogte van de bocht van

Merksem. Er is ook een onderzoek opgestart door de provincie rond de ruimtelijke invulling van de gebieden rond het Albertkanaal. Samen met de provincie en de stakeholders waartoe ook het district behoort, probeert men te zoeken naar de beste oplossing voor de regio, qua mobiliteit, economie en wonen. Het is absoluut de bedoeling die oplossing te vinden die ook de Vaartkaai leefbaar maakt en als ontsluitingsweg vrijwaart, verzekert de spreker.

De heer *Jan Penris* blijft bij zijn visie en kondigt aan de bevoegde minister erover aan te spreken.

De heer *Jaak Polen* verklaart verder dat indien men in fasen voorbij moet gaan aan de Royerssluis met een cut and cover, de sluis nog in werking zou zijn op dat moment. Dat is een ingewikkelde situatie en daarom wordt uitdrukkelijk gepleit voor een gelijktijdige uitvoering van de werken: de sluis is dan buiten werking en het passeren met de cut and cover kan vlot verlopen.

Bij de term ‘quick wins’ kan de spreker alvast de leden ervan op de hoogte brengen dat het politiek stuurcomité van januari 2013 toestemming gaf om actief daarnaar te zoeken. Er zijn intussen contacten gelegd tussen AWW en BAM om ter zake vooruitgang te boeken.

De heer *Bert De Bondt* meldt aan mevrouw De Ridder nog dat elke nieuwe vertraging in de respectieve geactualiseerde fiches is opgenomen. Het overzicht is steeds actueel. Voor een vertraging die enige jaren eerder is opgetreden en nog even groot is, blijft de fiche actueel en wordt ze dus niet aan de rapportering toegevoegd. Alleen projecten waar iets te melden is komen aan bod in de rapportering.

Kan er ook niet verder geborduurd worden op de fietsroutes? Dat kan, stelt de spreker, en verwijst daarbij naar de fietsroutes die hij al heeft toegelicht op het einde van zijn presentatie: de route langs de randgemeenten, de route parallel met de spoorlijn, de lijn van Lier naar Antwerpen enzovoort. Het overleg met de gemeenten is daar afgerond en men gaat nu verder overleggen via de geëigende procedures.

De heer *David Stevens* van de dienst MER geeft met betrekking tot de Vaartkaai nog mee dat de dienst MER na lange procedures de ontheffing minder dan een jaar eerder heeft goedgekeurd, nadat er drie jaar intensief adviezen zijn gevraagd, vooral aan het district Merksem. Men is tot het uiterste gegaan om de ontheffing te bekomen, als eerste stap in het kader van onderzoek naar de milieu-impact van alternatieven voor de Vaartkaai. De uitvoerige samenwerking maakt dat alles zo lang heeft geduurd.

De heer *Jan Penris* wil weten waar de rapportage en toelichtingen te vinden zijn online. De heer *René Grispen* vermeldt dat de hele rapportage al sinds die morgen op de site van de dienst MER staat, samen met de bijzondere aanvullende richtlijnen, www.mervlaanderen.be. De heer *David Stevens* bevestigt dat die informatie op de website staat en tevens alle achterliggende rapporten van onder meer het Verkeerscentrum, het validatierapport van het Vlaams Verkeerscentrum over het provinciaal verkeersmodel, het validatierapport dat door de initiatiefnemer aan EGT is gevraagd enzovoort. Er is ook al een technische nota gepubliceerd die al enige indicatie geeft van wat aan Schijnpoot zou kunnen gebeuren. De variant wordt in het vervolg meegenomen. Voorts staat er een nota met de tussentijdse conclusies van de MER-deskundige mobiliteit.

Verder stelt de heer Stevens dat alle scenario's doorrekenen met alle exploitatievarianten niet opgaat. Dat zouden er 28 maal 6 zijn. De dienst MER heeft derhalve in de aanvullende richtlijnen een trechtering doorgevoerd waarin drie elementen centraal staan. Er is beslist beleid inzake een aantal exploitatievoorwaarden die aan de Oosterweel gekoppeld

zijn. Die worden ook voor bepaalde andere alternatieven doorgerekend, Meccano en Oosterweel Noord. Elke individuele exploitatievoorwaarde wordt doorgerekend op eenzelfde scenario om het onderscheidend milieueffect vast te stellen van bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en een vrachtwagenverbod op de ring met een geïntegreerde kilometerheffing op de R1. Tot slot zijn er vanuit inspraak twee specifieke scenario's ingesproken met een specifieke exploitatie: Meccano met een trajectheffing en het consensusmodel met kilometerheffing op de ring. Ook die worden doorgerekend, wat het totaal op negen scenario's brengt. Dat is een zinvolle trechtering, meent de dienst MER. Dat betekent niet dat koppeling van een exploitatievoorwaarde met een ander alternatief dat niet is doorgerekend kwantitatief, niet kwalitatief beschreven kan worden. De kwantitatieve doorrekening moet voldoende informatie leveren om de kwalitatieve inschatting te kunnen maken wat iets voor de niet-doorgerekende scenario's zou betekenen.

In een volgende fase worden ook de lokale doorrekeningen in beeld gebracht. In de aanvullende richtlijnen is daarover een passage opgenomen. Er wordt gewerkt met deelgebieden en niet op straatniveau. Zo moeten de nodige conclusies inzake onderliggend wegennet mogelijk worden.

De dienst MER werkt in alle onafhankelijkheid, beklemtoont de heer Stevens. Het feit dat er aan de Oosterweel wordt doorgewerkt, vormt geen enkele belemmering om door te gaan met het plan-MER waarin alle alternatieven gelijkwaardig worden onderzocht, stelt hij. Er is gevraagd aan de initiatiefnemer om ook de andere alternatieven tot op plan-niveau technisch te onderzoeken. Dat nam vele uren in beslag, verzekert de spreker. Voor het Meccanoalternatief moest er technisch verfijnd worden en zijn ettelijke besprekingen gehouden met de mensen van de StRaten-generaal.

Er is ook slecht nieuws te melden, met name dat het plan-MER van de E34 niet op zeer korte termijn zal worden goedgekeurd door vertragingen inzake doorrekeningen. De spreker verwacht een afronding in de nazomer. De aanvullende richtlijnen inzake de tweede spoorontsluiting worden in de loop van de volgende week wel gepubliceerd. Er zal ook ruchtbaarheid aan worden gegeven. Mogelijk moet de heer Stevens ook nog aanvullende richtlijnen schrijven voor de noord-zuidverbinding Limburg. Het eindrapport van de missing link N60 is binnen. De goedkeuring is aan het kabinet beloofd tegen 10 juni 2013. De heer Stevens meldt terloops dat het met weinig VTE moeilijk is om de veelvuldige dossiers te beheren en een keuze te maken in wat prioriteit krijgt.

De heer *Dirk Van Mechelen* wil van de heer *Grispen* en de minister weten of het inderdaad mogelijk is om op basis van de doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum een mobiliteitskosten-batenanalyse te maken. Zo komt men te weten waar en hoe men met de minste kost het snelst mobiliteitsverbeterende initiatieven kan nemen. Het lijkt het lid zinvol om op objectieve wijze uit al die simulaties en in afwachting van wat misschien in 2016 kan gebeuren, te determineren wat er alvast haalbaar is technisch en financieel en wat daarvan de resultaten zijn. Het lid is ervan overtuigd dat uiteindelijk alle projecten moeten doorgaan, maar hij wil de prioriteiten optimaliseren.

De heer *René Grispen* stelt dat de ontwikkelingsscenario's op zich ook doorgerekend zijn in de REF0.0.0. Daaruit bleek dat het oplossend vermogen niet afdoende zou zijn om de situatie te verbeteren. Kallo-Haasdonk geeft bijvoorbeeld een verlichting van 60 personenauto-equivalent per ochtendspitsuur. De ochtendspits telt in de Kennedytunnel een belasting naar rato van 6000 tot 6300 auto's. Het tolvrij maken van de Liefkenshoek-tunnel maakt dat de IC-verhouding, of intensiteit over capaciteit in de Kennedytunnel nog ver boven de 100 percent ligt, net als de R1 tussen E19 en E313. Dat zal de Antwerpse mobiliteitsknoop niet oplossen onder de voorwaarden die doorgerekend zijn, beklemtoont de heer *Grispen* nog.

De minister beklemtoont dat ook van alle mogelijke quick wins een MER moet worden gemaakt.

De heer *Dirk Van Mechelen* vindt het vreemd dat bijvoorbeeld in verband met Kallo-Haasdonk cijfers uit vroegere rapporten heel andere resultaten lieten zien. Hij gaat alles opnieuw na, zonder een oordeel te willen vellen.

De heer *Bart Martens* wil één tramdossier eruit lichten in afwachting van een grondig debat aan de hand van de MKBA-resultaten. Hij herinnert zich de suggestie voor een tramlijn op de Bisschoppenhoflaan. Er ligt een premetro tunnel, gekoppeld met de Bisschoppenhoflaan en al dan niet aan te sluiten op een park and ride op de A102 ter hoogte van het afrittencomplex Deurne-Schoten. Die suggestie leek een draagvlak te hebben en zou verder bekeken worden. Het lid vindt ze niet terug in de voortgangsrapportage. Is ze wel meegenomen in de MKBA? Het lid wil graag het project verder verkend zien. Tramprojecten heeft men zelf in de hand en hiervoor moet niet op een Europees fiat gewacht worden, besluit de heer Martens.

Er worden quick wins bestudeerd heeft hij begrepen. Wordt ook gezocht naar verplichte reglementaire omrijroutes voor het vrachtverkeer op momenten van congestie? Ook dat helpt om de Liefkenshoektunnel beter te benutten, en kan een beter en goedkoper alternatief zijn dan het uitbetalen van een schaduwtoel, meent de heer Martens.

Wat in zake verkeersanalyse uit fase 3 naar voren komt, hoeft niet te verbazen, stelt het lid. Het komt erop neer dat het vanzelfsprekend is dat verkeer niet automatisch infrastructuur opzoekt die verder van de stad ligt zonder sturing. Fase 4 wordt volgens hem de belangrijkste. Het beangstigt hem daarbij te horen dat de verschillende hardwarevarianten gecombineerd zullen worden met elk een andere softwarevariant. Worden dan geen appels met citroenen vergeleken? Kan die werkwijze nog enigszins verduidelijkt worden?

Met betrekking tot de paperclips zou er nog overleg zijn met de stad Antwerpen. De heer Martens las in de tekst echter dat het politiek stuurcomité de optimalisatievariant in januari 2013 al goedkeurde. Kan men die dan al inkijken?

Minister *Hilde Crevits* vindt het net zo logisch dat er geen appels met citroenen worden vergeleken en verzekert dat de juiste links daarin worden gelegd.

De heer *David Stevens* vult aan dat iedere individuele exploitatievoorwaarde wordt toegepast op één hardware, met name het masterplan, met A102 en R11bis. Uit de berekeningen heeft men geleerd dat de cijfers niet zo indrukwekkend veel verschillen met de andere alternatieven. Men gaat ervan uit dat met een kwalitatieve beoordeling het onderscheid kan worden gemaakt tussen die vijf verschillende exploitatiemogelijkheden.

Minister *Hilde Crevits* stipuleert dat met betrekking tot de paperclips er sprake is van werken op gewestwegen. De stad Antwerpen kan niet beslissen om een paperclip te verschuiven, maar kan wel vragen om praktisch overleg daarover te plegen. De leden krijgen alles ter inzage, maar de minister wil de vertrouwelijkheid van dergelijk overleg respecteren. Ze belooft de informatie ook ter inzage te geven zodra dat overleg afgelopen is.

De heer *Jaak Polen* nam nota van de suggestie van een verplichte omrijroute voor vrachtwagens, die vooralsnog niet is opgenomen. Dat kan allicht via de dynamische verkeersborden opgenomen worden, zoals de heer Van Mechelen veronderstelt.

De minister haalt kort aan dat er gewerkt wordt aan een vrachtroutenetwerk. Als een samenwerking met gps-operatoren gerealiseerd kan worden, dan kan een voorkeursroute ook een verplichte route worden. Dat is nog niet afgerond.

Met betrekking tot de Bisschoppenhoflaan en de mogelijkheid om daar een tramverbinding aan te leggen, kan de heer *Roger Kesteloot* alvast meedelen dat die optie al onder de loep is genomen. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat het geen deel is van de beslissing van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020. Wat aanpak betreft, hangt het uiteraard wel mee af van het concept dat voor de A102 zal worden gekozen. In functie daarvan kan een meer gedetailleerde bestudering van de Bisschoppenhoflaan en een tramlijn daar worden bekeken.

Aan het punt van het monument Peter Benoit wil de *minister* constructief meewerken, stelt ze.

De heer *Rudi Thomaes* geeft aan de heer Penris nog mee dat de heer Christian Leysen nog op zijn lijstje staat wat de luisterbereidheid betreft. Tot slot engageert de heer Thomaes zich ertoe om ervoor te zorgen dat er ook vanuit de werkgeversgemeenschap steun komt voor het project. Honderd percent steun lijkt hem echter ijdele hoop.

De heer *Karel Vinck* dankt de commissie voor de lovende woorden en meent te mogen stellen dat er toch stappen voorwaarts zijn gezet in een project dat noodzakelijk is voor Antwerpen, Vlaanderen, België en zelfs Europa. Hij wenst iedereen veel succes bij het vervolg van het grootste infrastructuurproject in Europa en dankt iedereen nog voor de samenwerking.

De heer *Dirk Van Mechelen* betreurt dat de commissieleden de documenten pas gisterenochtend hebben ontvangen. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, sluit zich aan bij die opmerking. Hij stelt voor om de documenten voortaan minstens een week vooraf te bezorgen. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat op dit vlak dezelfde timing werd gehanteerd als bij de drie vorige voortgangsrapportages. Ze is wel bereid om de documenten een volgende keer vroeger te laten bezorgen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS,
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AG	autonoom gemeentebedrijf (ook AGB)
AWV	(historisch) administratie Wegen en Verkeer (van het vroegere ministerie van de Vlaamse Gemeenschap)
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
btw	belasting over de toegevoegde waarde
DG	directoraat-generaal
DG MARKT	DG Interne Markt en Diensten
EIB	Europese Investeringsbank
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
gps	global positioning system
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectrapportage, milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemers-combinatie)
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking
Rots	Studiebureau Oosterweelverbinding Rechteroever
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TLH	Tunnel Liefkenshoek
VBO	Verbond van Belgische Ondernemingen
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal