



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 12
ingediend op 21 december 2012 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Derde 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, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
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 Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
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 Luckas Van Der Taelen.

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

INHOUD

1. Uiteenzetting door de heren Jaak Polen en Bert De Bondt.....	4
1.1. Projecten BAM, Oosterweelverbinding	4
1.1.1. Projecten openbaar vervoer.....	4
1.1.2. Watergebonden projecten.....	5
1.1.3. Fietsprojecten	5
1.1.4. Oosterweelverbinding	5
1.2. Projecten MOW.....	8
1.2.1. Poort Oost	8
1.2.2. Overige wegenprojecten	9
1.2.3. Projecten van openbaar vervoer	10
1.2.4. Bruggen Albertkanaal.....	10
1.2.5. Fietspaden	11
2. Overwegingen van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	11
2.1. Oosterweelverbinding.....	11
2.1.1. Plan-MER	11
2.1.2. Concessie	11
2.2. Masterplan 2020.....	11
3. Uiteenzetting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof	12
3.1. Informatiekwaliteit rapportage.....	12
3.1.1. Algemeen	12
3.1.2. Geraamde investeringskosten.....	12
3.1.3. Verbeterpunten	12
3.2. Voortgang Oosterweelproject	13
3.3. Voortgang andere projecten.....	13
4. Bespreking	13
4.1. Vragen van leden	13
4.2. Antwoorden van de sprekers	17
Gebruikte afkortingen	24

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 15 november 2012 een gedachtewisseling over de derde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl. St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 63/10). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

Het derde voortgangsrapport van de Vlaamse Regering werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11, 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 derde 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 Jan Van Rensbergen, algemeen manager van nv BAM, de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, de heer Lode De Kesel, directeur van De Lijn Antwerpen, en de heer Jan Debucquoy.

1. Uiteenzetting door de heren Jaak Polen en Bert De Bondt

De heer *Bert De Bondt* kondigt aan dat de focus vandaag ligt op de evoluties sinds de voorgaande rapportage. Als de commissieleden over bepaalde projecten niets terugvinden in deze rapportage, lopen de eerder aangekondigde evoluties daarvan volgens schema. Hij geeft een korte inleiding, waarna de heer Polen zal focussen op BAM, Oosterweelverbinding, R11 en A102. Vervolgens overloopt de heer De Bondt de overige projecten van het Masterplan 2020. De commissieleden hebben een bundel gekregen met de projectfiches met de detailinformatie en de overzichtstabel, wat volgens de heer De Bondt weinig verdere toelichting behoeft².

1.1. Projecten BAM, Oosterweelverbinding

1.1.1. Projecten openbaar vervoer

De heer *Jaak Polen* stelt dat er voor het openbaar vervoer binnen het Masterplan 2020 vooruitgang is geboekt op de tramlijnen. Van Brabo 1 weet de commissie voor de tramlijn Deurne-Wijnegem-Stelplaats uit de vorige rapportage al dat die op 14 april 2012 feestelijk is geopend en sindsdien in exploitatie is. Vervolgens heeft men de tramlijn Mortsels-Boechout kunnen openstellen op 13 augustus 2012.

Brabo 2 omvat de heraanleg van de Leien fase 2 en het Operaplein, de tramlijnen op het Eilandje, de tramlijn richting Ekeren, de traminfrastructuur tussen de Bolivarplaats en de Brederodestraat via de Brusselstraat en een reeks tramstellen. De samenwerkingsovereenkomst tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de stad Antwerpen, BAM en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd eind vorig jaar ondertekend. De start der werken is voor begin 2014. Op dit ogenblik wordt dus alles in het werk gesteld om die aanbesteding voor te bereiden, aldus de heer Polen.

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.

² De projectfiches zijn opgenomen als bijlage 2 bij het Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020, derde voortgangsrapportage (*Parl. St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 63/10, p. 35-146).

1.1.2. Watergebonden projecten

Een eerste watergebonden project onder leiding van BAM is de Noorderlaanbrug, die al afgewerkt was midden 2010, maar de overdracht was nog niet geregeld. De eigenlijke brug is met een akte in september 2012 overgedragen aan nv De Scheepvaart en is ondertussen ook betaald. De overdracht van de aanloophellingen, of de op- en afritten van de brug, en de overdracht van de traminfrastructuur zijn nog niet geregeld, maar wel bijna afgerond. De finale aktes liggen voor nazicht bij AWV en De Lijn.

De heer Polen vervolgt dat de werken voor de spoorbruggen van het Albertkanaal zijn gestart in februari 2012. Infrabel is de uitvoering begonnen. De uitvoeringstermijn bedraagt 970 kalenderdagen. Dat loopt, maar valt op dit ogenblik buiten de bevoegdheid van BAM.

De Van Cauwelaertsluis werd voorlopig opgeleverd in juni 2011, maar daarvoor moest de overdracht naar het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ook nog worden geregeld. Dat is gebeurd in juli 2012.

1.1.3. Fietsprojecten

In de opdrachten van BAM zitten nog vier fietsprojecten. Die zijn allemaal gestart in samenwerking met de betrokken gemeenten, met de hulp van subsidies uit het Fietsfonds. Het gaat over de Havenroute, die in gefaseerde uitvoering is, in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen. Vervolgens is er het fietsproject Hoboken-Hemiksem, genaamd de Sint-Bernardusroute. De fietspaden in de VII-de Olympiadelaan en in de De Bruynlaan worden in samenwerking met de stad Antwerpen uitgevoerd. Langs de spoorlijn 52 en de Moerelei is het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de afgelopen periode definitief vastgelegd.

Vervolgens vermeldt de heer Polen twee fietsprojecten, met name de route Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht, de zogenaamde Welenroute, en de Districtenroute. De gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie hebben de alternatieven in de startnota goedgekeurd. Sommige trajecten die deel uitmaken van deze fietsroutes, zijn momenteel in uitvoering. De gronden zijn verworven of de stedenbouwkundige aanvragen worden voorbereid. Dit is een tamelijk complex geheel dat gaandeweg in de richting van de uitvoering gaat.

1.1.4. Oosterweelverbinding

Hierna gaat de heer Polen in op het punt van de eigenlijke Oosterweelverbinding. De afgelopen zes maanden is hier hard aan gewerkt. Het gaat onder meer om het studiebureau voor het ontwerp van de Oosterweelverbinding. Eind vorig jaar is een aanbesteding voor een studiebureau georganiseerd. Het is uiteindelijk de tijdelijke handelsvennootschap ROTS geworden. Dat is een samenwerking tussen Grontmij en Witteveen+Bos. De THV ROTS is op 15 mei 2012 van start gegaan met de eerste fase van haar opdracht.

De opdracht van de THV ROTS bestaat in deze fase uit de optimalisering van het conceptontwerp van september 2010. Dat is bijna afgerond. De heer Polen verwacht tegen de volgende rapportage in het Vlaams Parlement meer duidelijkheid te kunnen verschaffen over de inhoud en de kostprijs van de optimalisering.

De optimalisering beoogt een functionele verbetering van het conceptontwerp binnen de vooropgestelde raming. In 2010 is een raming opgesteld. De optimalisering moet gebeuren binnen de randvoorwaarden die in deze raming zijn opgenomen. Het gaat immers niet op een verbetering tot stand te brengen die veel meer kost dan de oorspronkelijke prijs.

Een tweede punt waaraan is gewerkt, is het dossier in verband met Noriant. Er zijn vragen gesteld aan het Directoraat-generaal Concurrentie. Het DG Concurrentie heeft het dossier naar het DG Interne Markt en Diensten doorverwezen. De vraag is of het mogelijk is tot de gedeeltelijke uitvoering van het project van de Lange Wapper, met name de niet door de wijziging van de plannen met betrekking tot de rechteroever aangetaste gedeelten met betrekking tot de Linkeroever en de Scheldetunnel, te komen.

De validering en de registratie van de aanmelding dateren van 1 december 2011. Hier is een termijn van een jaar aan verbonden. Die termijn kan met drie maanden worden verlengd. Indien beide partijen akkoord gaan, kan hierop nog een verlenging volgen. Het dossier wordt momenteel behandeld. Het DG MARKT heeft enkele vragen gesteld. De juristen van Noriant en van het Vlaamse Gewest buigen zich momenteel over die vragen.

Wat de procedures betreft, is volgens de heer Polen heel wat werk verzet. Het gaat dan vooral om de plan-MER-procedure. De kennisgeving dateert van november en december 2011. Eind april 2012 heeft de dienst MER de richtlijnennota gepubliceerd. Op dat ogenblik is vastgesteld dat er heel wat inspraakreacties waren en dat veel scenario's en exploitatievarianten tot de mogelijkheden behoorden. Dit heeft tot een zeer groot aantal combinaties geleid. Hierdoor is de omvang van deze opdracht zeer groot geworden en moet er zeer zorgvuldig te werk worden gegaan.

De dienst MER heeft op 26 juli 2012 aanvullende bijzondere richtlijnen opgesteld. Dit is in feite de eerste trechtering. De 129 inspraakreacties zijn destijds tot 8 min of meer gelijklopende alternatieven geclusterd. Na de eerste trechtering zijn er nog 5 overgebleven. Dit zijn de Oosterweelverbinding, het Meccanotracé, Oosterweel-Noord, de Ring van A (een tunnel ter hoogte van de Kennedytunnel), en de centrale tunnel met enkel aansluiting op de E313. De andere alternatieven, de Grote Ring Noord en de Grote Ring Zuid, hebben de trechtering niet doorstaan.

Naast de vijf basisalternatieven worden tevens drie andere elementen in de vergelijking opgenomen. Het gaat om het nulalternatief, de situatie indien er helemaal niets gebeurt, het alternatief 'business as usual', de huidige situatie aangevuld met het reeds beslist beleid, en een alternatief dat enkel de Oosterweelverbinding omvat. Uit deze opsomming blijkt volgens de heer Polen hoe omvangrijk de opdracht eigenlijk is.

Momenteel worden 28 ontwikkelingsscenario's onderzocht. Nadien zullen die scenario's met exploitatievarianten worden gecombineerd. Naar verwachting, zullen per ontwikkelingsscenario gemiddeld twee exploitatievarianten in aanmerking komen. Dat zal volgens de heer Polen tot een zeer omvangrijk rapport leiden. Het Verkeerscentrum Vlaanderen heeft de berekeningen gestart. De heer Polen zegt te hopen dat men midden 2013 met die plan-MER-procedure – minstens met het ontwerp van plan-MER – zal landen.

Naast de klassieke plan-MER-procedure moet ook een ruimtelijk veiligheidsrapport worden opgesteld. Ook die werkzaamheden zijn begonnen. Voor elk mogelijk alternatief tracé zal tevens moeten worden gekeken naar de externe veiligheid van Sevesobedrijven en dergelijke. Voorts zullen er maatschappelijke kosten-batenanalyses moeten worden uitgevoerd. Dat alles is nodig om in de loop van 2013 het GRUP te kunnen aanvatten.

Dan is er de reorganisatie van BAM naar Tunnel Liefkenshoek. Het ontwerp van BAM-decreet is eind mei in de commissie goedgekeurd, en ten slotte op 4 juli 2012 door het Vlaams Parlement³. De heer Polen stelt dat momenteel twee dossiers prioritair zijn in heel deze kwestie. Om te beginnen is er de adviesvraag bij de Europese Commissie over

³ Decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1599/ 1-5).

de concessie zelf. Dat gaat over de vraag of de concessie zonder marktbevraging kan worden doorgegeven aan nv Tunnel Liefkenshoek. Die vraag is volop in behandeling. Het andere dossier dat ook bij de Europese Commissie ligt en het geheel zal beïnvloeden, is het gunningsdossier Noriant, dus het dossier over de lopende onderhandelingsprocedure. Dat dossier is eind vorig jaar ingeleid en daarmee is men nu ook bezig.

De heer Polen hoopt dat er in de nabije toekomst duidelijkheid zal komen over die dossiers. Daarna zal er een uitspraak van de Europese Commissie en het Instituut voor de Nationale Rekeningen moeten worden gevraagd over de ESR-neutraliteit, de toltarieven enzovoort. Uit de rapportage blijkt dat elk van die stappen op zich eigenlijk een risico uitmaakt in het geheel van het dossier.

Wat de financiering betreft, moet er worden uitgegaan van een voldoende robuust financieel model. In mei is Rebelgroup Advisory zijn oefening ter zake komen toelichten in het parlement⁴. In de loop van vorig jaar heeft een serieuze oefening plaatsgevonden. De heer Polen zegt dat die toen voldoende vertrouwen gaf, maar ondertussen is de situatie al enigszins veranderd. Zo zijn er in de loop van vorig jaar overeenkomsten afgesloten met de haven en de stad, zijn de omstandigheden op de financiële en andere markten gewijzigd enzovoort. Die oefening is men dus aan het actualiseren. De eerste uitslagen daarvan laten zien dat het tot op heden nog altijd robuust blijft. Een andere voorwaarde is dat er een volledige kapitalisatie is van TLH en dat er een algemene gewestwaarborg op die investeringen wordt verkregen.

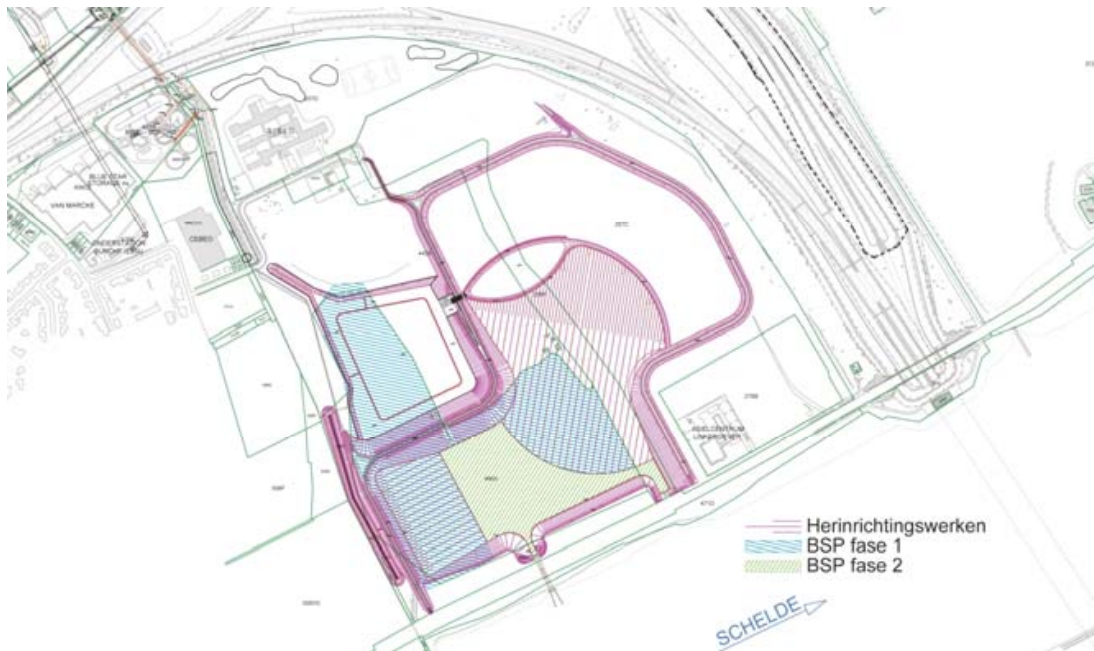
Het financiële model zal gaandeweg nog meer worden geactualiseerd. Als bijvoorbeeld het studiebureau ROTS eenmaal duidelijkheid geeft over de nieuwe ramingen, dan zal die oefening moeten worden hernomen om de zekerheid te kunnen behouden in het geheel. De Europese Investeringsbank blijft principieel geïnteresseerd in participatie in het project, zelfs tijdens de uitvoering ervan. Daarover is er nog regelmatig contact met de EIB.

Wat de kostprijs betreft, gaat de heer Polen op dit ogenblik nog altijd uit van de raming van 22 september 2010, maar uiteraard zullen er binnenkort nieuwe raminggegevens beschikbaar zijn bij de oplevering van de eerste fase door het studiebureau ROTS. In de volgende voortgangsrapportage zal hij daarover wat meer kunnen zeggen.

Wat de risicobeheersing betreft, zijn op dit ogenblik twee zaken van belang. Nu ligt de focus op de MER-procedures. Men streeft ernaar die MER-procedure midden 2013 af te ronden. De daarnet vermelde Europese adviezen over de concessieovereenkomst en over de onderhandelingsprocedure vormen op dit ogenblik een risico.

In de rapportage wordt melding gemaakt van de Burchtse Weel, ook een project dat wordt uitgevoerd onder leiding van BAM. In de tekst wordt daarover echter niet gerapporteerd. De heer Polen stelt dat dit komt omdat er een tekst is weggevallen. Hij toont een plaatje dat aangeeft hoe ver het staat met dat project.

⁴ Zie: Ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1599/4, p. 16 e.v.).



Het groen gearceerde deel geeft de tweede fase van het bodemsaneringsplan aan. OVAM onderzoekt op dit moment of het nodig en nuttig is om in die zone nog een extra bodemsanering uit te voeren. Op alle andere gebieden in die zone is die sanering uitgevoerd, maar van het groene deel is men nog niet zeker, aldus de heer Polen. Hij heeft goede hoop dat die sanering niet zal moeten gebeuren. Op die verontreinigde diepere grondlagen heeft zich ondertussen immers een sliblaag afgezet, die zou verhinderen dat die verontreiniging naar de oppervlakte komt.

1.2. Projecten MOW

De heer Polen schakelt vervolgens over op de projecten onder de verantwoordelijkheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het gaat dan over wegenprojecten, openbaarvervoerprojecten, de bruggen van het Albertkanaal, de Royerssluis en de tweede fase van de fietsprojecten.

1.2.1. Poort Oost

Wat de wegenprojecten betreft, is er de evolutie van de zogenaamde Poort Oost. Eind vorig jaar werd beslist een reeks belangrijke projecten uit het Masterplan 2020 en van daarbuiten gezamenlijk te benaderen op het vlak van plan-MER en van communicatie. De projecten van daarbuiten zijn het ENA-project en de tweede spoorontsluiting van de haven.

De procesarchitectuur is sinds maart 2012 in werking, aldus de heer Polen. Bovenaan is er een interbestuurlijk overleg. Daaronder werkt een kernteam dat op dit ogenblik maandelijks samenkomt onder leiding van de procesbegeleider, zijnde de gouverneur van Antwerpen. Intussen is er een procesleider aangeduid, met name Wouter Van Herck van Wegen en Verkeer Antwerpen. Daarnaast werken onder meer nog een technische werkgroep en een frontoffice. Dat gebeurt naar het beeld en de gelijkenis van wat men al heeft ervaren bij het streefbeeld van de R11. Men wil dezelfde transparantie bieden, aldus de heer Polen.

De gouverneur heeft een dubbele taak. Zij moet de plan-MER coördineren. Er is afgesproken dat de plan-MER's van de verschillende projecten op elkaar worden afgestemd. Een tweede opdracht van de gouverneur is de communicatie. Het eerste tastbare product is de website www.poortoost.be.

Wat de R11/R11bis betreft, moet er een plan-MER worden uitgevoerd. Dat zal gebeuren samen met de A102. Dat is beslist en goedgekeurd tijdens het interbestuurlijk overleg. De plan-MER kan worden opgestart los van het streefbeeld. Zij kunnen elkaar wederzijds bevruchten, meent de heer Polen.

Het streefbeeld is eind vorig jaar voor de gemeentelijke begeleidingscommissie gekomen en heeft daar heel wat terechte kritiek gekregen. Het moet verder worden uitgewerkt. Dat betekent volgens de heer Polen dat er voldoende bewijs moet worden geleverd dat de R11/R11bis het sluipverkeer in de zuidooststrand zal verminderen. Dat vergt bijkomende studie met instrumenten die op dat ogenblik nog niet ter beschikking waren bij het Vlaams Verkeerscentrum. Er was ook veel kritiek op het feit dat de scope van die streefbeeldstudie beperkt was van de E19 in Wilrijk tot de E34/E313. Er was vraag om dat in Wilrijk nader te bekijken en de ontsluiting van Lier op te nemen in de bedenkingen over dat streefbeeld.

De heer Polen wijst erop dat er binnen de R11 ook het afzonderlijke dossier is ter hoogte van de luchthaven. Daar is een aanbesteding geweest midden augustus. De gunning is momenteel nog niet uitgesproken. Het voornemen is echter om de werken 2013 uit te voeren.

Het concept van de tunnel zoals die zal worden gebouwd, houdt rekening met de mogelijke uitbreiding naar de R11bis in een tweede verdieping ondergronds.

In Poort Oost zit ook de A102. Die moet worden afgestemd met de tweede spoorontsluiting omdat die zich in dezelfde reservatiezone bevindt. Binnen Poort Oost is beslist om dat samen met de R11 te doen. De gunning van de studie van het plan-MER zal gebeuren in het voorjaar van 2013. Op dit moment wordt de aanbesteding voor een studiebureau voor het opstellen van het plan-MER voorbereid. Die aanbesteding zal volgens de heer Polen eerlang doorgaan zodat de werken kunnen starten in het voorjaar 2013.

De studietijd wordt geschat op 18 maanden. Het hele traject A102, R11, R11bis is meer dan 12 kilometer lang. Dat is een omvangrijke taak, ook inzake communicatie, aldus de heer Polen. Het voornemen is om de bevolking om de 2 kilometer in te lichten.

Wat de E313/E34 betreft die ook in de Poort Oost zit, vond de publieke consultatie van het plan-MER plaats in maart/april 2012. De richtlijnen werden gepubliceerd op 10 augustus 2012.

1.2.2. Overige wegenprojecten

De heer *Bert De Bondt* gaat verder met de overige projecten.

Brug Geel-Oevel (Noord-Zuid Kempen)

Het eerste project waar hij op ingaat, is in het project Noord-Zuid Kempen de brug in Geel-Oevel over het Albertkanaal. De werken zijn gestart in december 2011 en zullen medio 2014 zijn afgerond.

Project Waasland

Het project Waasland bestaat uit een aantal onderdelen. In de oostelijke tangent is de plan-MER afgerond, en gaat het nu in de voorbereiding van het GRUP over hoe men de milderende maatregelen die in dat MER naar voren worden geschoven, kan integreren. Voor de ontsluiting van de bedrijvenzone in Sint-Niklaas is een oplossing uit de bus gekomen. Geluidsstudies zijn afgerond en de resultaten zullen worden verwerkt in het GRUP. De studies over de waterbuffering zijn ook klaar en op basis daarvan zijn mogelijke locaties gedetecteerd.

Een ander onderdeel van het deelproject Waasland is de parallelweg langs de E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht. Daarvoor wordt in overleg met de dienst MER nagegaan

hoe de afstemming tussen de plan-MER en de plan-MER Oosterweelverbinding optimaal kan gebeuren. Ook voor de Oosterweelverbinding worden er nog heel wat alternatieve tracés bekeken. Het is belangrijk dat die twee MER-studies, en vooral ook de verkeersstudies, goed op elkaar worden afgestemd.

N49

Het volgende wegenproject is de N49. Dat komt vandaag aan bod omdat er een klein onderdeel aan toegevoegd is, een bochtverbetering in Maldegem.

Spaghettiknoop

Over de Spaghettiknoop op de R1 is een studie lopende van de stad Antwerpen over stadsontwikkeling voor heel het gebied daarrond. Uiteraard zal een en ander daar op elkaar moeten worden afgestemd. Nog dit jaar zal het Agentschap Wegen en Verkeer daar een studie aan besteden. Medio 2013 zal de MER-procedure starten.

Boniverlei-Antwerpsesteenweg

Voor de verbinding tussen N1 en N171, Boniverlei en Antwerpsesteenweg, zal een project-MER worden opgemaakt. In de bundel staat voor het eerst een projectfiche voor de door-trekking van de N171⁵.

1.2.3. *Projecten van openbaar vervoer*

Bij de voorgaande rapportage was meegedeeld dat er voor de tramprojecten maatschappelijke kosten-batenanalyses werden uitgevoerd. Die zijn ondertussen afgerond en hebben een externe kwaliteitsbeoordeling doorstaan. Nu zal op basis van die MKBA's een prioritering worden gemaakt.

Het project LIVAN 1 is in aanbesteding. Voor het project Nieuw Zuid – het gebied rond de Spaghettiknoop – is een onderzoek van de stad Antwerpen aan de gang. Dat zal aangeven wat de meest aangewezen plaatsen zijn voor tramverlengingen, -aansluitingen enzovoort.

1.2.4. *Bruggen Albertkanaal*

De volgende reeks projecten zijn de bruggen over het Albertkanaal. De Noorderlaanbrug is al aan bod gekomen. Bij de overdracht van dat dossier zijn ook alle andere studies die BAM al had uitgevoerd in het kader van het verhogen van bruggen over het Albertkanaal, overgedragen aan nv De Scheepvaart. Het uitgebreid overzicht van de stand van zaken van de bruggen is te vinden in het voortgangsrapport en in de fiches per afzonderlijke brug⁶. Belangrijk om te vermelden is dat er met succes een Europese subsidie is toegezegd.

Het project van de Royerssluis is complex omdat heel wat zaken moeten worden afgestemd, niet in het minst met de Oosterweelverbinding. Daarover zijn vandaag studies lopende. De resultaten van die optimalisatiestudies worden uiteraard meegenomen voor de Oosterweelverbinding. De voorontwerpstudie moet begin 2013 eindigen. Een volgende fase is de verdere ontwerpstudie, die in 2014 zal worden afgerond.

Hoe de wegen rond die gerenoveerde Royerssluis moeten lopen, is uitgebreid doorgesproken. Een van de knelpunten die nog bestonden, is het feit dat de Royerssluis ook op een traject voor uitzonderlijk vervoer zit. Onroerend erfgoed was aan het overwegen om daar een pompstation te beschermen, maar dat bleek niet te verenigen met de renovatie van de

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/10, p. 104-107.

⁶ *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/10, p. 68-94.

Royerssluis. Dat is uitgebreid besproken met alle partijen. De plannen voor die bescherming heeft men nu laten varen. Het Waterbouwkundig Laboratorium heeft een aantal vaarsimulaties uitgevoerd. De MKBA-studie voor die sluis wordt ook uitgevoerd. De uitvoeringstermijn van het project zal drie en een half jaar zijn.

1.2.5. Fietspaden

Bij de vorige rapportage werd een studie over de fietspadenprojecten aangekondigd. Die is ondertussen in uitvoering voor drie projecten: de gordel van de randgemeenten, een fietsroute van 24 kilometer, de fietsroute langs de spoorlijn Antwerpen-Lier van 5,7 kilometer en een fietsroute over Berchem, Borsbeek en Vremde van 8,4 kilometer. Voor de volledige afstanden is een termijninventarisatie aan de gang. Die is grotendeels klaar. De noodzakelijke achtergrondinformatie wordt momenteel verzameld. Nog deze maand zal er met de gemeentebesturen rond de tafel worden gezeten, want zij zijn een heel belangrijke betrokken partij omdat heel wat van die routes over door de gemeenten beheerde wegen lopen. Na die bespreking zal men die routes in detail ontwerpen.

2. Overwegingen van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* wil even stilstaan bij de stand van zaken van de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020 zelf.

2.1. Oosterweelverbinding

2.1.1. Plan-MER

Zij wijst erop dat het dossier van de Oosterweelverbinding nu in een bijzondere situatie zit. De plan-MER-procedure loopt. Het oplossend vermogen van een aantal tracés wordt onderzocht. De plan-MER moet zorgvuldig en correct gebeuren, om te vermijden dat daar nadien nog spanning op zit.

De minister meldt dat het studiebureau ROTS het haalbaarheidsonderzoek omzet in een conceptontwerp. Dat is gebaseerd op de keuze die de Vlaamse Regering heeft gemaakt. Het blijft echter een conceptontwerp. De minister benadrukt dat men niet mag overstappen naar fase twee of drie vooraleer de resultaten van de plan-MER volledig bekend zijn. Ze benadrukt nogmaals het grote belang van een gedegen en grondige afwerking van de plan-MER. Ze heeft nog liever dat het een paar maanden langer duurt dan dat het oppervlakkig zou gebeuren.

2.1.2. Concessie

De minister verwacht dat er binnenkort een uitspraak valt in de dossiers die bij de Europese Commissie hangen. Over het dossier van de concessie is al uitvoerig gedebatteerd. Er is ook al een decreet over goedgekeurd⁷, maar het blijft hoe dan ook afwachten tot de Europese Commissie er haar licht over heeft laten schijnen.

Dat geldt ook voor het recht om het gunningsdossier al dan niet in stukken te hakken en het eerste stuk al te laten plaatsvinden. Dat hangt dan weer samen met de problematiek van de hangende bouwvergunning, en daar is de plan-MER dan weer aan gelinkt.

2.2. Masterplan 2020

Minister Crevits vervolgt met een overzicht van de andere projecten. Sinds de beslissing over het Masterplan 2020 zijn er twee sluisprojecten gerealiseerd, twee tramlijnen geopend, fietsprojecten uitgevoerd, en zijn er bruggen over het Albertkanaal verhoogd.

⁷ *Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1599/ 1-5

Heel wat projecten zijn in voorbereiding: de aanbesteding van Livan 1 loopt, rond Brabo 2 is een ruime inspraak georganiseerd, van de negen fietsroutes zijn er vier vergevorderd en minstens gedeeltelijk uitgevoerd of is er een bouwvergunning in aanvraag. Drie bruggen over het Albertkanaal zijn in uitvoering en nog eens vijf bruggen zijn in de planning van dit en volgend jaar opgenomen. Daar zijn Europese subsidies voor verkregen.

In de plan-MER was gevraagd om tegelijk met de plan-MER Oosterweel werk te maken van de andere plan-MER's die van belang zijn voor de realisatie, namelijk de A102, R11 bis en Poort Oost. De minister wijst erop dat die ook aan de gang zijn. Er wordt dus niet gewacht tot het ene volledig is afgewerkt.

De minister besluit dat het Masterplan 2020 een werf is die zeker niet stilligt. Voor de eigenlijke Oosterweelverbinding moet echter een procedure worden gevolgd die noodzaakt dat er een nieuw GRUP is, en daardoor is er eveneens een plan-MER nodig. De minister wil dat alle kansen geven om het grondig te laten uitvoeren.

3. Uiteenzetting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof

De heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof, start zijn betoog met een rechtzetting. Pagina acht van het rapport van het Rekenhof (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/11) vermeldt als totaalbedrag van de geraamde investeringskosten 7.199.500.000 euro. Dat moet 7.246.900.000 euro zijn. De reden is dat er sinds de uitwerking van het rapport nog een geactualiseerde tabel is verschenen, die niet meer in het rapport is verwerkt.

3.1. Informatiekwaliteit rapportage

3.1.1. Algemeen

De basistaak van het Rekenhof bij deze voortgangsrapportages blijft aandacht voor de informatiekwaliteit. Het oordeel van het Rekenhof over de kwaliteit van het rapport is over het algemeen positief. De heer Debucquoy noemt het onderbouwd, actueel en relevant. De mensen van het Rekenhof hebben ook alle informatie gekregen die ze vroegen.

3.1.2. Geraamde investeringskosten

Het totaalbedrag van de investeringskosten is 7,2 miljard euro. Voor het eerst zit in het globale kostenoverzicht ook een evolutie ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage en de basisrapportering, wat een vooruitgang is. De heer Debucquoy merkt op dat bij dat bedrag ook rekening moet worden gehouden met het feit dat de raming voor de R11 onzeker blijft. Die hangt immers af van het streefbeeld en de plan-MER.

Hij heeft ook enkele onvolledigheden ontdekt in de kostprijstabel. De heer Debucquoy denkt hier voornamelijk aan de tunnel aan de luchthaven (R11) waarvoor er in de begroting van 2013 van de Vlaamse Gemeenschap een bedrag is ingeschreven van 45 miljoen euro, maar dat wordt niet vermeld in de overzichtstabel.

3.1.3. Verbeterpunten

Volgens de spreker zijn er ook een aantal verbeterpunten. Zo is volgens hem te weinig toelichting bij wijzigingen in planning en kostprijs ten opzichte van vorige rapportages, en zo'n toelichting kan heel kort zijn, maar ook veel verduidelijken. Volgens de heer Debucquoy heeft men beloofd om tegen volgende rapportage een vergelijking te maken in de fiches tussen de geraamde en werkelijke kosten, en dit zou een grote verbetering betekenen.

3.2. Voortgang Oosterweelproject

Wat betreft de voortgang van het Oosterweelproject, het grootste deel van het totale Masterplan 2020, namelijk 3,2 miljard euro, is er volgens het Rekenhof heel weinig evolutie, en wordt er gewacht op diverse standpunten. Ook de plan-MER heeft vertraging; zij ging voltooid worden tegen het najaar 2012, maar is nu verschoven naar het voorjaar 2013. De spreker wijst er ook op dat er nog altijd geen definitieve keuze is van het bouwdok. Die beslissing ligt duidelijk in de handen van de bouwheer – voor andere beslissingen moet soms worden gewacht op externe adviezen. De vier duidelijk mogelijke locaties voor het dok blijven overeind.

Concreet betekent dit volgens de heer Debucquoy dat het cruciale beslissingsmoment voor het Oosterweelproject wordt verschoven naar midden 2013, wanneer volgens hem de definitieve beslissing over het Oosterweeltracé valt. Na het maken van de definitieve keuze voor een tracé moet men erover waken het maatschappelijk draagvlak te bewaren voor die keuze, aldus Debucquoy. Als er positief advies komt van de Europese Commissie, dan kan er dan ook een definitieve keuze over de concessie vallen, maar als er een negatief advies komt, is er een plan B met een andere juridische constructie.

Er komt volgens hem op dat moment ook duidelijkheid over het financiële plan. Tegen dan zal men beschikken over het advies van de Europese Commissie over de toltarieven en zal het verkeersmodel geactualiseerd zijn. Beide laten toe een correcte inschatting te maken van de toekomstige inkomsten van de toltarieven. Tevens volgt een beslissing van de Europese Investeringsbank.

3.3. Voortgang andere projecten

Hij geeft nog kort een duiding bij de andere projecten. Dat gaat over een totaalbedrag van vier miljard euro. Reikwijdte, risicobeheer, en projectorganisatie zijn niet gewijzigd ten opzichte van voorgaande rapportering volgens het Rekenhof, alleen hebben sommige projecten lichte vertraging opgelopen, aldus de heer Debucquoy. Sommige kostenramingen zijn geactualiseerd, globaal bekeken stijgen ze lichtjes. Het Rekenhof heeft een duidelijk zicht op de financieringswijze van de Oosterweelverbinding. Bij andere projecten is er nog onzekerheid over financiering en uitvoering bij gebrek aan een meerjarenraming.

4. Bespreking

4.1. Vragen van leden

De heer *Marino Keulen* stelt bij afwezigheid van zijn fractiegenoot Dirk Van Mechelen als geïnteresseerde leek vast dat verschillende onderdelen van het Masterplan 2020 niet goed opschieten: de tramprojecten, de fietsprojecten, de bruggen over het Albertkanaal. Het Rekenhof heeft er in zijn toelichting al naar verwezen: men moet altijd rekening houden met Europa. Maar wat de Oosterweelverbinding betreft, zal de timing voor de start van de werken (september 2015) en voor de openstelling (februari 2021) niet worden gehaald. De heer Keulen vraagt de minister wat de timing van de regering is en hoe realistisch die timing kan worden gemaakt.

De heer Keulen verwijst ook naar de alternatieve argumentatie van het Rekenhof voor het geval de diverse gevraagde EU-adviezen over het Oosterweeldossier niet het verhoopte resultaat hebben. Hij vraagt welke invloed dat zal hebben op de realisatie van het project en wanneer de EU-adviezen mogen worden verwacht. Hoe zal de Vlaamse Regering zorgen voor een juiste vergelijking tussen de initieel geraamde kosten en de werkelijke kosten van de in uitvoering zijnde en reeds uitgevoerde projecten? Hoe ver staat men met het nieuwe onteigeningsplan voor de oplossing van een ondertunneling in het Oosterweeldossier? Dat geldt ook voor de actualisatie van de te wijzigen protocollen met de belanghebbende partijen. Bestaat er bereidheid om werk te maken van de tangenzen?

De heer *Bart Martens* heeft een aantal vragen aan de heer Polen over de Oosterweelverbinding. In de rapportage staat dat er wat vertraging is, dat er een nieuw verkeersmodel wordt gehanteerd dat nog moet worden gevalideerd en dies meer. Men kan van de nood een deugd maken: als er vertraging is, dan heeft men meer tijd om een aantal optimalisatiesuggesties mee te nemen. Het studiebureau ROTS heeft een tiental optimalisatiesuggesties gedaan. Hij wil graag weten over welke onderdelen er optimalisaties in de maak zijn. Gaat het om de paperclip aan het Sportpaleis? Gaat het over de brug op het Albertkanaal, waar velen liever een tunnel zouden zien voor de koppeling van de ring met de E19 richting noorden en met de A12 richting Bergen op Zoom? Gaat het over de Turnhoutse knoop, het knooppunt Antwerpen-Oost, waarmee de plan-MER E313 ook rekening moet houden?

In de richtlijnennota van de MER-cel die gevolgd is op de kennisgevingsprocedure, wordt uitdrukkelijk gevraagd om een ingegraven en overkapte optie te onderzoeken. Vanaf het ogenblik dat men daaraan begint, zal men een heel andere verknoping krijgen met de ring. Wordt dat ook meegenomen in de optimalisatieoefening? Gaat het over de situatie aan het Lobroekdok waar men pleit voor een rechtstreekse afwatering van de Schijn in het Albertkanaal? De planningscel Antwerpen heeft hier ook alternatieven geformuleerd, onder andere het weghalen van het viaduct op de IJzerlaan en het creëren van een afwatering van Lobroekdok naar Asiadok zodat de bewoners van de wijk Dam, in plaats van uit te kijken op een viaduct, kunnen uitkijken op een mooie waterpartij? Die alternatieve afwateringsoptie voor de Schijn zou heel wat extra stedenbouwwaarde met zich mee kunnen brengen volgens de heer Martens.

Gaat de vertraging over de site rond het Sint-Annabos? Er zou een protocol in de maak zijn met Wienerberger. De heer Martens gaat ervan uit dat een deel van de specie die zou vrijkomen bij het graven onder de Schelde, zou worden aangewend voor natuurontwikkelingsprojecten in Rumst-Boom. Betekent dat dan dat de werfzone van het Sint-Annabos, waarbij een groot deel van het bos op zijn minst tijdelijk moet verdwijnen, kleiner kan worden gemaakt?

De heer Martens verwijst naar de vraag die de heer Keulen al stelde: wanneer wordt de uitspraak van Europa verwacht over enerzijds het contract met Noriant en in welke mate is dat conform de aanbestedingsregels? En wat zijn de garanties voor de ESR-neutraliteit en het onderhands mogen gunnen van de concessieopdracht van concessieverlener BAM aan concessiehouder nv Liefkenshoektunnel? Heeft men enig idee wanneer dit antwoord kan worden verwacht?

Heeft de minister al iets gedaan met de suggestie van het Rekenhof om al een plan B op te maken? Het Rekenhof zegt volgens de heer Martens dat de overheid eigenlijk een alternatief financieringsmodel in de steigers moet zetten, bijvoorbeeld indien de ESR-neutraliteit niet wordt toegekend of de constructie tussen concessieverlener en -houder niet kan doorgaan. Wordt gedacht aan een markup op de kilometerheffing op het vrachtverkeer voor al het verkeer dat de Antwerpse agglomeratie doorkruist zodat men het deel misschien binnen de begroting kan financieren? Heeft het Rekenhof daar zelf suggesties voor? Heeft het Rekenhof ideeën over hoe een dergelijk plan B eruit zou kunnen zien?

Wat betreft het financieringsmodel, onthoudt de heer Martens uit de bijdrage van de heer Polen dat men er nogal gerust in is dat het financiële model overeind blijft. Bij de vorige rapportage waren er vragen in hoeverre de btw-ruling in stand kon worden gehouden. In de oude formule kon men een volledige aftrek van de btw in rekening brengen. Een van de argumenten die de btw-administratie aanhaalde, was dat zo goed als al het verkeer dat de nieuwe te betollen infrastructuur zou bezigen, geprijsd zou worden. Volgens de heer Martens is het infrastructuurnetwerk vandaag veel ruimer en is het aandeel van gratis verkeer, dat geen prijs zal betalen, veel groter. Men kan zich afvragen of die volledige btw-

vrijstelling in het huidige financiële model kan worden aangehouden. De heer Martens vraagt of er al contact is geweest met de btw-administratie over het kunnen verkrijgen van een al dan niet volledige btw-vrijstelling in het nieuwe financiële model.

De heer Martens meent te hebben begrepen dat in het voorjaar van 2013 de MER over de R11bis en A102 in de markt zal worden gezet. Hij vindt het zeer goed dat dit gecombineerd gebeurt: deze twee projecten beïnvloeden of bevruchten elkaar. Hij vraagt zich af in hoeverre er niet ook een kruisbestuiving zal zijn met het Oosterweelproject zelf. Hij kan zich voorstellen dat in de kennisgevingprocedure met betrekking tot de R11bis ook het alternatief van het studiebureau Stramien – leg geen tunnel onder de R11 maar in de zate van de ring en leg dan de singel boven op die tunnel – zal worden meegegeven. Dat zou serieuze gevolgen hebben voor de milieu-impact van het Oosterweelproject op zich. De heer Martens vraagt zich af in welke mate in het MER dat in het voorjaar van 2013 in de markt zal worden geplaatst en dat achttien maanden zal duren, rekening zal kunnen worden gehouden met de beoordeling van de verschillende varianten van de Oosterweelverbinding. Volgens de heer Martens duikt hier een timingprobleem op: als het MER met betrekking tot de Oosterweelverbinding zou worden opgeleverd midden 2013, en het MER R11bis-A102 pas in de lente van 2013 in de markt zou worden geplaatst, dan zal een en ander hier nog moeilijk op elkaar af te stemmen zijn. De heer Martens vraagt zich af wat daarvan de eventuele risico's kunnen zijn.

De heer *Dirk de Kort* bedankt de sprekers voor hun toelichting bij en samenvatting van de voortgangsrapportages, alsook de aanwezigen die hard gewerkt hebben om een goede rapportering te maken en dagelijks werken aan de verdere vooruitgang van de werkzaamheden. Hij vindt dat er een zeer goed overzicht is gegeven, en ook vindt hij dat de minister goed duidelijk heeft gemaakt op welke projecten er nu effectief vooruitgang is.

Op het gebied van openbaar vervoer, toch een heel belangrijk facet van het Masterplan 2020, is effectief heel wat vooruitgang geboekt. De minister heeft, aldus de heer de Kort, het voorbije jaar een aantal tramlijnen geopend, en er worden er nog een paar voorbereid. Ook op het gebied van de waterwegen is er, met het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen, vooruitgang. De heer de Kort zegt te zijn uitgenodigd om het komende weekend de nieuwe brug vlakbij Geel te gaan bezichtigen.

Er worden niet alleen werken gerealiseerd, de heer de Kort heeft tijdens een stage in de zomervakantie bij Europort, waarover hij zegt met voorzitter Jan Peumans van gedachten te hebben gewisseld, gemerkt dat ook bij de bedrijven de mentaliteit aan het veranderen is. Heel wat Antwerpse bedrijven zijn in Grobbendonk en nog verder aan het investeren om effectief gebruik te maken van de binnenvaart. Zo zullen zij, aldus de heer de Kort, het overbezette autosnelwegennet in grote mate ontlasten.

De heer de Kort vindt dat dit uit de communicatie ten aanzien van de burger zou moeten blijken. Er zou een overzicht moeten worden geboden, niet alleen van de werken maar ook van in welke mate we de gewenste effecten hebben bereikt, op het gebied van openbaar vervoer en van waterwegen. Dat betekent niet, aldus de heer de Kort, dat we moeten vervallen in wat we vroeger aan communicatiebudgetten hebben besteed. Daarover is hier heel veel gediscussieerd met het bureau van Noël Slangen. De heer de Kort suggereert in dat verband dat er ergens in een informatiecentrum of in de omgeving van het Museum aan de Stroom een maquette zou worden opgesteld. Op die manier zouden de bezoekers kunnen zien wat er al is gerealiseerd en wat nog gepland wordt.

De heer de Kort zegt in dat verband zich te ergeren aan het commentaar van die ochtend (15 november 2012) van journalist Lex Moolenaar in *Gazet van Antwerpen*, die het Masterplan 2020 verengt tot de werkzaamheden van de Oosterweelverbinding en het daarbij nog steeds heeft over de 'BAM-rapportage' in plaats van over de voortgangsrapportage Masterplan 2020. Zo heeft diezelfde journalist van *Gazet van Antwerpen* het ook steeds

weer over de Liefkenshoek tunnel en het al dan niet vrijstellen van de tolheffing. Daarover hebben we, zegt de heer de Kort, in de commissie al verscheidene keren vragen gesteld. De heer de Kort vindt het bovendien spijtig dat voormalig volksvertegenwoordiger Fernand Huts daarover eveneens in die zin uitspraken doet. Hij betreurt ook dat de heer Ivan Sabbe graag naar de pers loopt, maar blijkbaar geen tijd heeft om in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van gedachten te komen wisselen.

Op het gebied van communicatie kunnen nog verdere stappen worden ondernomen. Er wordt hard gewerkt aan het financiële model, maar de heer de Kort heeft nog vragen. Er zijn nog onduidelijkheden inzake de toekomstige financiering van de gehele Oosterweelverbinding. Hij vraagt zich af welke werkzaamheden daar al dan niet in vervat zitten. Is de spoortunnel tot Lier een project dat eerder door de NMBS zal worden gefinancierd? Gebeurt dat verder door de federale overheid of wordt dat hier opgenomen in het programma?

Er wordt op Europees niveau gediscussieerd over de TEN-T-projecten. Kan die discussie een weerslag hebben op de financiering van de bruggen over het Albertkanaal? Of is die zaak al afgesloten met Europa?

Als alle voorbereidingen voor de Oosterweelverbinding en de plan-MER doorlopen zijn, zou het parlement samen met de regering werk kunnen maken van de aanbevelingen van de commissie Versnelling⁸. Er zijn zaken zoals de omgevingsvergunning. De heer de Kort vindt dat Vlaanderen klaar moet zijn om dit grote infrastructuurwerk af te ronden. De procedures mogen ons niet hinderen.

De heer *Jan Penris* stelt dat hij enkele interessante zaken heeft vastgesteld. Het lijkt wel alsof de voorbije verkiezingen sommige mensen karakterieel veranderd hebben. Zo noemt de heer Keulen zichzelf een 'geïnteresseerde leek'. Wat een valse bescheidenheid, aldus de heer Penris. De heer Keulen heeft als minister alles mee op de sporen gezet. De heer Penris heeft de heer Martens graag horen spreken. Die had een nieuwe scherpere toon. Hij is zich waarschijnlijk aan het oefenen in oppositietaal. Hij weet wellicht waarom. De heer Penris wenst hem alle succes. En Groen, dat heeft gezwegen. Het stilzwijgen van Groen was oorverdovend. De heer Penris vindt dat veelbetekenend.

De heer de Kort is blij dat er in Geel een nieuwe brug wordt geopend, aldus de heer Penris. De heer Penris zou zelf graag een nieuwe brug in Merksem hebben zodat het scheepvaartverkeer op een moderne manier kan passeren. De heer de Kort heeft ook gepleit voor het voorstellen van nieuwe maquettes. De heer Penris vindt dat een goed idee, want dan kunnen sommige collega's er nog eens rond dansen. Tot slot heeft de heer de Kort ook *Gazet van Antwerpen* aangevallen. De heer Penris begrijpt de redenen daarvoor, maar ook dat is toch nieuw: CD&V begint verdorie *Gazet van Antwerpen* kritisch in vraag te stellen. Er zijn dus nieuwe tijden aangebroken sinds de verkiezingen van oktober.

In de laatste voortgangsrapportage werd gesproken over de mogelijkheden met betrekking tot de overkapping van de ring. Daar werd op geantwoord dat technisch gezien alles mogelijk is. Die nieuwe mededeling zorgde voor de nodige persweerklink. Ook over de intunneling van de A102 kan worden gesproken. Burgerlijke en bouwkundige ingenieurs kunnen tegenwoordig heel veel. De heer Penris is hun daar dankbaar voor. Dat komt wellicht aan bod als de MER-studie is opgeleverd. De heer Penris gaat ervan uit dat die alternatieven in de MER worden opgenomen, net zoals het 'consensusmodel', dat ook wel het onderzoek waard is.

⁸ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (*Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 395/1-2).

De heer Penris haalt aan dat niemand het lot van de Vaartkaai kende. Tom Roelants van Wegen en Verkeer heeft dat laten opzoeken en in het vorige rapport geschreven: “Vanaf het moment dat de lokale besturen reageren” – dat zijn Merksem of Antwerpen – “en er lokale verkeersplannen zijn, zal Wegen en Verkeer daarover meer kunnen vertellen.”. Hij zou daar rekening mee houden bij de volgende voortgangsrapportage. De heer Penris heeft dat echter niet gevonden in dit rapport. Misschien heeft hij erover gelezen. Wat is het statuut van de Vaartkaai in Merksem op dit moment, rekening houdend met de mededelingen van Tom Roelants de vorige keer?

Het dossier bouwdok interesseert de heer Penris enorm. De heer Polen heeft daar de vorige keer een begin van antwoord over gegeven. Het is nuttig en wenselijk dat het parlement op de hoogte blijft van de stand van zaken in dat dossier. Het kan wel eens gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven of zelfs de haven van Zeebrugge.

De heer Penris heeft nog een vraag over het Operaplein en omgeving die stilaan heringericht worden. Het busaanbod op de Rooseveltplaats in de onmiddellijke omgeving, werd, tot groot ongenoegen van de Antwerpenaren en ander gebruikers van het openbaar vervoer, al drastisch ingeperkt. Een busluw of busarm Operaplein en omgeving kunnen op een andere manier worden ingericht met een Rooseveltplaats waar een sterk busaanbod blijft. Een van de volgende weken zal de Antwerpenaar duidelijk maken dat hij het busaanbod opnieuw opgetrokken wil zien. Dat zal consequenties hebben voor de omgeving van dat belangrijke transferium. De spreker wil weten of er bijsturing mogelijk is of dat er in alle bestaande plannen wordt uitgegaan van een Operaplein en omgeving die busarm, maar wel rijk aan monumenten zijn.

Omdat daarnet een verwijt werd gemaakt ten aanzien van Groen, wijst de heer *Hermes Sanctorum* erop dat hij en de heer Luckas Van Der Taelen aanwezig zijn om later de begroting en de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken te volgen. Hij verontschuldigt de heer Dirk Peeters wegens ziekte. Hij stelt dat de heer Peeters zich bovendien niet meer moet bewijzen in dit dossier, dat hij het dossier goed opvolgt, zelfs thuis. De heer Peeters is zeker niet afwezig wegens een gebrek aan interesse, maar louter om medische redenen.

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het in verband met Poort Oost goed dat de andere plan-MER's ondertussen worden opgestart, dat het hele project vooruit kan gaan en niet beperkt blijft tot enkel plan-MER E313.

De werken aan de bruggen over het Albertkanaal gaan volgens haar inderdaad vooruit, maar toch zal de vooropgestelde snelheid in navolging van de doelstellingen 2020 niet worden gehaald. Over alternatieve financiering heeft mevrouw Smaers een vraag die ze eigenlijk wou stellen bij de bespreking van de begroting 2013 en de beleidsbrief, maar ze stelt die nu omdat de vraag voor een deel ook past in het Masterplan 2020. Ze vraagt in welke mate nv De Scheepvaart dat mee zou voorbereiden, de alternatieve financiering voor de bruggen heeft bekeken met het oog op het behalen van de nodige snelheid. Ze wil ook weten of er meerdere mogelijkheden zijn in het kader van Europese TEN-T-projecten of van Via-Invest.

4.2. *Antwoorden van de sprekers*

De heer *Jaak Polen* verwijst in verband met de vraag van de heer Keulen over het opvolgen van de raming versus de uitvoeringskosten, naar de afspraak om in de toekomst om de zes maanden te rapporteren, want die kwestie zal deel uitmaken van de rapportage. Het is essentieel om erop toe te zien, het is duidelijk dat het niet de bedoeling is om dit te laten ontsporen. Het is de opdracht van studie bureau ROTS om een technische oplossing te zoeken binnen de vooropgestelde raming.

Hij voegt hieraan toe dat het werk dat ROTS op dit ogenblik aan het doen is, bijna afgelopen is. Er wordt gewacht met het uitgeven ervan omdat een tweede bureau werd aangesteld om de ramingen die ROTS maakt, na te kijken zodat er absolute zekerheid is over de kostprijs. Zodra die zekerheid er is, komen de prijzen in het financiële model en gaat de oefening verder.

Er is een nieuw onteigeningsplan gevraagd, maar dat wordt nu nog niet opgesteld. Er wordt gewacht op het GRUP, dan wordt een onteigeningsplan opgesteld en daarna pas zullen de formele onteigeningen gebeuren, tenzij zich nu al zaken aanbieden die interessant zijn om in der minne te verwerven. Een aantal werden gesignaleerd in de rapportage, zo is er onder meer het geval van een faillissement van een bedrijf. Als die gronden aangekocht kunnen worden, is dat geen verloren kapitaal, want indien het project niet door zou gaan, kunnen ze verkocht worden. Hierin is men heel voorzichtig.

De heer Polen legt uit dat de tangenten in hun geheel of ten dele in de alternatieven van de plan-MER zitten. In Poort Oost is ook A102 duidelijk een tangent. Ze worden langs verschillende fronten meegenomen in het verhaal.

De heer Polen beaamt tegenover de heer Martens dat er initieel een tiental suggesties werden gegeven door ROTS in mei, toen het bureau aan zijn opdracht begon, maar die waren niet allemaal even succesvol. Op dit ogenblik zijn er een tweetal die grondig worden bekeken. Zolang de definitieve raming niet vaststaat, komt men daarmee nog niet naar buiten. Het zou te gek zijn, aldus de heer Polen, als men daarna zou moeten terugkrabbelen omdat het duurder is dan gedacht. Hij vraagt nog een beetje geduld. Op dit ogenblik zit het goed, naar zijn smaak, en zijn de technische en de financiële haalbaarheid al gevoelig verbeterd.

De heer Polen verwijst naar Wienerberger en het Sint-Annabos. In de rapportage is gezegd dat de initiële oplossing van eind 2010 om ergens in het verre Limburg de overmaat aan zand en klei te storten, om technische en procedurele redenen niet gemakkelijk haalbaar is gebleken. Bij Wienerberger is er een opportuniteit gevonden, gekoppeld aan een milieu-project in de Rupelstreek. Het Sint-Annabos diende om de overmaat aan gronden van de Scheldetunnel kwijt te geraken. Nu is er stockeringsbehoefte voor de overmaat aan gronden op de rechteroever. De overmaat aan gronden van de Scheldetunnel is op dit ogenblik niet verder in studie, maar dat kan eventueel mee worden belicht als er bij Wienerberger heel veel mogelijkheden bestaan. Als suggestie wordt dat zeker onthouden, verzekert de heer Polen.

Op de vraag naar de uitspraak van de Europese Commissie antwoordt de heer Polen dat hij daar zeer graag zeer snel een antwoord op zou krijgen, maar dat niemand kan voorspellen wanneer Europese instanties uitspraken doen. Er is ook gevraagd naar een plan B op het vlak van financiering. In de rapportage staat op het vlak van de concessie dat, als het niet onderhands zou gaan zonder marktbevraging, de mogelijkheid blijft om het 'in house' te doen. Op een plan B voor de andere vragen die zijn gesteld aan Europa, is er nog geen duidelijk zicht, omdat het niet zinvol is om alle energie te steken in hypothetische veronderstellingen.

Er is ook gevraagd of het financiële model robuust genoeg is. Daarop zijn al allerlei sensitiviteitsanalyses gedaan, antwoordt de heer Polen. Het resultaat is er nog niet. De werkgroep heeft nog suggesties gekregen om misschien zeer hypothetische zaken te bekijken, onder andere een deflatie in ons land gecombineerd met een afprijzing van de grondstoffen. De oefening is nu bezig om eens na te kijken of het rendement op eigen vermogen dan even groot blijft.

In verband met de btw-vrijstelling stelt de heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager van nv BAM, dat men vandaag beschikt over een ruling met de btw-administratie dat

het Oosterweelproject voor 100 procent valt onder btw-aftrek. Hij gaat ervan uit dat in de concessiestructuur de concessienemer, wat een privaat bedrijf is, diezelfde aftrek kan halen. Voor alle zekerheid staat daarvoor in de volgende fase een rulingsaanvraag bij de btw-administratie gepland.

De heer *Jaak Polen* antwoordt op de vraag naar de ‘kruisbestuiving’ tussen de R11bis-A102 en de Oosterweelverbinding dat het verkeersmodel dat aan de basis ligt van de mobiliteitscijfers in de plan-MER’s in Antwerpen, zowel voor de Oosterweelverbinding als voor de projecten van Poort Oost, hetzelfde model is met dezelfde resultaten. Die kruisbestuiving gaat er hoe dan ook zijn van uit dat oogpunt. Op het gebied van timing gaat het ene inderdaad voorlopen op het andere, maar binnen het kader van Poort Oost worden de betrokkenen maandelijks op de hoogte gebracht van de stand van zaken. De heer Polen hoopt dat beide projecten niet te veel zullen ontsporen of divergeren.

De heer de Kort heeft gevraagd naar de TEN-T-subsidies voor het verhogen van bruggen. De Scheepvaart heeft al investeringssubsidies gekregen voor het verhogen van een reeks van vijf of zes enkele bruggen. De heer Polen meent te weten dat ook in de call die van de maand uitkomt, opnieuw wordt gevraagd naar subsidies voor het verhogen van de overige bruggen op het Albertkanaal.

De heer Polen verzekert de heer Penris dat de overkapping wel degelijk wordt meegenomen in de MER, niet als een op zichzelf staand alternatief, maar wel als een milderende maatregel. Het wordt zeker niet vergeten. Het idee van Stramien kan, nu het bekend is, ook worden meegenomen. Helaas was dat voor de Oosterweelverbinding nog niet bekend en daar zit het niet in.

De heer Polen stelt in verband met de Vaartkaai dat De Scheepvaart daarmee volop bezig is en waarschijnlijk ook van plan is om daarvoor TEN-T-subsidies aan te vragen. De heer *Tom Roelants*, administrateur-generaal van AWV, vult aan dat het statuut van de Vaartkaai afhankelijk is van wat Merksem zelf aan mobiliteitsplan op papier gaat zetten. Het heeft ook te maken met een stelplaats van De Lijn. Eens er op die beide uitgangspunten een antwoord is, kan daaraan verder worden gewerkt. Vandaag zijn daarover nog geen definitieve uitspraken gedaan. De heer Polen bevestigt dat. Wat de tijdelijke ontsluiting van de stelplaats van De Lijn tijdens de werken betreft, is er binnen de werkgroep een overeenkomst. Die overeenkomst wordt nog niet algemeen aanvaard. Dat wordt momenteel verder onderzocht.

Wat het bouwdok betreft, blijven de optie in Zeebrugge en de andere opties bestaan. Wat de twee opties op Linkeroever betreft, wordt momenteel op het afbakenings-RUP van de haven gewacht. Volgens de geruchten die de heer Polen heeft opgevangen, zou dit in 2013 in orde moeten komen.

Wat de site van Rijkswaterstaat in Barendrecht betreft, zijn er contacten geweest. Het ziet er volgens de heer Polen op het ogenblik goed uit. De Nederlandse regering heeft moeten bezuinigen. De eerstvolgende tunnelbouw is daarbij achteruitgeschoven. Tenzij de nieuwe Nederlandse regering beslist de tunnelwerken te versnellen, zou er een tijdsvenster komen. Er zijn in elk geval contacten met die mensen om de mogelijkheid open te houden.

De vragen of de herinrichting van het Operaplein de bijsturing van het busaanbod al dan niet zou beïnvloeden, kan de heer Polen niet beantwoorden.

De heer *Lode De Kesel*, directeur Antwerpen van De Lijn, merkt op dat het project in verband met het Operaplein geleidelijk zal worden doorgevoerd. Dat betekent dat er een evolutie is die rekening houdt met een stapsgewijze afbouw van het aantal bussen. De flexibiliteit van het ontwerp is van die aard dat het busaanbod evolutief zou kunnen afnemen.

De heer *Jan Penris* is niet tevreden met het antwoord van de heer De Kesel. Hierop licht de heer *Lode De Kesel* toe dat in het licht van de bijkomende tramverlengingen en realisaties van tramprojecten de mogelijkheid bestaat dat na de aanleg het busaanbod verder zou kunnen worden afgebouwd. Dat betekent dat dan eerst een bijkomende tramexploitatie tot stand moet komen. Het plein wordt op een flexibele manier heraangelegd.

Op vraag van de *voorzitter* bevestigt de heer *Roger Kesteloot*, directeur-generaal van De Lijn, de woorden van de heer De Kesel.

Tot slot gaat de heer *Jaak Polen* nog even in op een vraag van mevrouw Griet Smaers. Wat de eventuele versnelling van de verdere verhoging van de bruggen over het Albertkanaal door middel van pps-constructies betreft, kan hij melden dat de besprekingen met nv De Scheepvaart en met Via-Invest volop aan de gang zijn. Alvorens een samenwerking tot stand kan worden gebracht, wordt de zaak eerst goed bestudeerd.

Minister *Hilde Crevits* stelt dat de heer Polen al heel wat vragen heeft beantwoord. Wat de timing betreft, wordt alle energie nu in de plan-MER gestopt. Dat geldt zeker voor de Oosterweelverbinding en voor de extra Scheldekrusing. Dat moet zo snel mogelijk in orde komen.

Er is momenteel een paar maanden vertraging. Volgens minister Crevits is dat niet erg in het geheel der dingen. Ze wijst erop dat er meer dan 120 reacties zijn gekomen in het kader van het MER-onderzoek. Die reacties zijn in een aantal scenario's gebundeld. Momenteel worden vijf alternatieven onderzocht. De vertunneling van de ring wordt als een milderende maatregel in aanmerking genomen. Hoewel dat interessant is, blijft het zo dat momenteel geen nieuwe timing is gemaakt of nodig wordt geacht. Die paar maanden vertraging maken immers geen essentieel verschil.

Volgens minister Crevits is het van belang de evolutie van de plan-MER op te volgen. Hieruit moet blijken of alles blijvend haalbaar is. De resultaten van de plan-MER zullen hiervoor van belang zijn. Ze wacht dan ook vooral tot dit is afgerond.

Minister Crevits wijst erop dat de heer Polen de vragen over de alternatieven heeft beantwoord. Het Vlaams Parlement heeft een decreet goedgekeurd waarin staat dat de concessie door middel van onderhandelingen en dus zonder een marktbevraging zal worden toegewezen. Indien dit niet zou mogen, is er al een alternatief. De Europese Commissie moet laten weten of dit al dan niet kan. Hierover zijn al veel kritische vragen gesteld. Aangezien de heer Van Rensbergen die vragen volgens de minister al exhaustief heeft beantwoord, verwijst zij naar de verslagen van de vorige besprekingen.

Hoewel de vragen over de tangenten in haar ogen al zijn beantwoord, gaat minister Crevits nog even op dit punt in. Het woord tangent kan immers vele ladingen dekken. De A102 en de R11bis maken deel uit van het masterplan. Daarnaast zijn er mogelijkheden om de E34 beter te voeden en op die manier de Liefkenshoektunnel beter te bereiken. Er zijn twee plaatsen waar dit kan.

De eerste plaats is vanaf Gent, door de verbinding via de R4 beter te maken. Als men nu van Gent naar boven, naar de E34 rijdt, dan duurt het ongeveer 40 minuten om de Liefkenshoektunnel te bereiken. Als men de E17 neemt, dan duurt dat nu nog 30 minuten. Het is evident dat de files daarbij niet worden meegerekend. Als die R4-oost versneld kan worden aangelegd, dan krijgt men een snelle verbinding. Dan komt men ergens in Zelzate uit. Van daar is er al een vlotte verbinding met de E34. Daar kan men dus minuten winnen. Dat is een nuttig project om mee te nemen in een volgende reeks projecten van Via-Invest, stelt de minister. Dat is een eerste manier om die toegang te verbeteren.

Er is een tweede manier om dat te doen. De minister wijst de heer Keulen erop dat de Vlaamse Regering op dat punt heeft gekozen voor het scenario met het grootste draagvlak. De rechtstreekse aansluiting had weinig kans op slagen wat dat draagvlak betreft, dus heeft de regering gekozen voor het compromisalternatief van de Wase burgemeesters als een snellere verbinding. De minister is het echter eens met al wie zegt dat die verbindingen met de E34 beter moeten worden, maar er zijn dus twee mogelijke plaatsen waar dat kan gebeuren. Die R4 is trouwens al mee opgenomen in het Masterplan 2020.

De minister zegt al evenmin te weten wanneer die uitspraken van Europa worden verwacht. Het lijkt haar wel nuttig mochten die uitspraken er snel komen. Zeker wat die concessie betreft, is dat absoluut nodig, omdat dit de regering toelaat om op de juiste manier voort te werken.

De minister stelt dat de heer Martens een punt heeft dat die plan-MER's niet met elkaar in conflict mogen komen. De cel MER heeft niet gezegd dat alle plan-MER's afgewerkt en klaar moeten zijn om de plan-MER Oosterweelverbinding te kunnen afwerken. Dat zou ook een beetje vervelend zijn. Men kan niet alles met gelijke snelheid doen. Ze moeten wel maximaal op elkaar aansluiten. Er is heel veel overleg met de cel MER. Het moet mogelijk zijn om gelijke lijnen te trekken ter zake.

Wat de algemene bedenkingen van de heer de Kort over de communicatie en de effecten betreft, antwoordt de minister dat ze zal zien hoe een en ander kan worden versterkt.

Daarmee komt ze tot wat mevrouw Smaers heeft gezegd over het Albertkanaal en de bruggen. Er is een grondig onderzoek gebeurd naar de mogelijkheid om daarop publiek-private samenwerking toe te passen. Dat onderzoek is zo ongeveer afgerond, denkt de minister. Minstens even belangrijk lijkt haar dat Europa sterk geïnteresseerd is in dat Albertkanaal. Er is een discussie geweest over de opname in TEN-T. Die is afgerond. Het Albertkanaal is erin opgenomen. Dat is al van belang. Ondertussen heeft de minister ook de man gezien die zich bezighoudt met al die projecten. Er is een zeer grote interesse in het Albertkanaal en de mogelijkheden ervan. Dat kanaal is uiteraard van belang voor de haven van Antwerpen, maar ook voor heel de trafiek naar het hinterland. Vlaanderen heeft subsidies gekregen voor de vijf bruggen, maar het is perfect mogelijk om met de nieuwe call verder ondersteuning te vragen, nu voor heel het dossier. De subsidie die was verworven, blijft, maar het hangt af van het budget en de prioritering of we nog meer zullen krijgen dan we nu al hebben gekregen, aldus de minister.

De minister merkt op dat ze de vraag van de heer Penris misschien verkeerd had begrepen. Ze dacht dat hij het omgekeerde stelde van wat de heer De Kesel had gezegd. Er is nu inderdaad vrij veel commotie in Antwerpen. Dat heeft enerzijds te maken met de nieuwe situatie. Anderzijds moet er worden ingegrepen als er sprake is van overvolle trams. Ze deelt dus de bezorgdheid. Ze meent dat de vraag van de heer Penris was of met het Operaplein de mogelijkheid bestaat van een flexibele uitbreiding van het aantal bussen, in plaats van een flexibele inkrimping.

De heer *Roger Kesteloot* stelt dat, zoals de heer De Kesel zei, er sprake is van een geleidelijke afbouw. Als blijkt dat op een bepaald moment meer capaciteit nodig is dan oorspronkelijk gedacht, kan men die geleidelijke afbouw uiteraard ook sneller doen ophouden dan oorspronkelijk voorzien. Het lijkt hem echter vooral belangrijk in ieder geval voort in te zetten op het verder uitbreiden van de capaciteit van het tramnet. Dat zijn toch de signalen die De Lijn ontvangt van de reizigers in Antwerpen. Ter zake is het van belang dat de levering van de nog resterende hermelijntrams kan worden voortgezet. Van de dertien hermelijntrams die in levering zijn, zijn er zeven in gebruik en twee in voorbereiding. Tegen het eerste kwartaal van volgend jaar komen er daar nog eens vier bij. Het is uiteraard ook van belang dat, zoals in de rapportage staat, de levering van de trams waarin is voorzien

door het Masterplan Antwerpen, ook op gang komt met de snelheid waarin is voorzien in de contracten.

Over de algemene politieke bedenkingen van de heer Penris stelt minister *Hilde Crevits* dat ze die weliswaar grappig vond, maar ook dat ze naar aanleiding van deze vergadering nog eens alle verslagen van de vorige commissievergaderingen heeft gelezen, en dat daaruit blijkt dat de heer Peeters bijna altijd aanwezig was. Ze stelt dat de heer Peeters iemand is die ook kritisch voortbouwt op zijn uiteenzettingen. Weliswaar is dat haar taak niet als minister en gaat het over iemand van de oppositie, maar dat wil ze toch benadrukken.

Minister Crevits ziet geen verandering van houding, ook niet van de heer Martens. Zij stelt veeleer een consistente houding vast in de aard van de vragen van de heer Martens. Het lijkt haar niet nuttig om de discussie nog eens over te doen die al is gevoerd naar aanleiding van de vorige rapportages. Zij wil gestaag en consequent voortwerken, de reactie van Europa afwachten en snel handelen zodra er een uitspraak is van Europa.

Wat de optimalisatie en het financiële model betreft, hoopt de minister tegen een volgende rapportage meer nieuws te hebben.

Wat het plan B betreft, bestaat de mogelijkheid tot het in house nemen waarbij BAM zichzelf of aan een dochter van BAM de concessie verleent. Dat creëert volgens de heer *Bart Martens* extra risico's op het vlak van ESR-neutraliteit. Het wordt dan des te moeilijker om de opgebouwde schuld buiten de Vlaamse begroting te houden. De heer Martens wacht het antwoord van Europa af.

De heer Martens is de heer Polen dankbaar dat hij rekening houdt met de suggestie om het slib dat men wou laguneren in het Sint-Annabos, af te voeren naar de site Boom-Rumst. Hij gaat ervan uit dat dit dan wordt bekeken in de plan-MER of project-MER.

Wat het bouwdok op de locatie Linkeroever betreft, wordt verwezen naar het afbakenings-GRUP voor het Zeehavengebied Antwerpen dat in 2013 zijn beslag zou moeten krijgen. De heer Martens wil verwijzen naar de nogal negatieve inspraakreactie van het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle. Volgens het FANC is het Bouwdok gelegen in de nucleaire veiligheidszone rond Doel. Het wenst daar dok- noch Seveso-activiteiten. De heer Martens vreest dan ook dat dit een serieuze streep door de rekening zou kunnen zijn, tenzij op basis van het veiligheidsrapport dat is opgesteld in het kader van het GRUP, de aantijgingen of bezwaren van het FANC zouden kunnen worden weerlegd. Volgens de heer Martens moeten alle alternatieven open worden gehouden. Zowel Barendrecht als Zeebrugge mogen niet te vroeg worden afgeschreven. Er is immers nog geen knoop doorgehakt volgens het Rekenhof. Die knoop kan volgens de heer Martens vandaag nog niet worden doorgehakt, rekening houdend met de uitkomst van het afbakenings-GRUP Zeehavengebied Antwerpen.

Wat de bussen op het Operaplein en de vertramming van het openbaar vervoer in Antwerpen betreft, gaat de heer Martens ervan uit dat de uitbreiding van het tramnet gestaag wordt gevolgd door een uitbreiding van de capaciteit en van de tramstellen. Vandaag is het tramverkeer volgens de heer Martens het slachtoffer van zijn eigen succes en van een gebrek aan doorstroming.

De heer *Jan Penris* wil de heer Peeters zeker niet aanvallen of afvallen. Daarvoor waardeert hij hem te veel. Hij wenst hem veel sterkte en een snelle genezing. De heer Penris vindt echter dat een partij die van een onderwerp als dit op lokaal vlak bijna een casus belli maakt, iemand anders moet kunnen afvaardigen om het standpunt dat de partij elders zo eloquent vertolkt, hard te komen maken.

Volgens de heer Penris zijn de trams niet het slachtoffer van hun eigen succes. Zij zijn het slachtoffer van het wegvallen van alternatieven. Hij hoopt dat dit debat over een aantal weken kan worden gevoerd.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
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
FANC	Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectrapportage, milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemers-combinatie)
nv	naamloze vennootschap
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TERN	Trans-European road network
THV ROTS	tijdelijke handelsvennootschap Studiebureau Oosterweelverbinding Rechter-oever
TLH	Tunnel Liefkenshoek