



Vlaams
Parlement

stuk **2538** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 6 mei 2014 (2013-2014)

Hoorzitting

over de studie van Arcadis
‘Oosterweelverbinding kostenrapportage Alternatieven’
van 24 december 2013

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

INHOUD

I.	Toelichting door Arcadis.....	4
1.	Inleiding door de heer Luc Hellemans	4
2.	Toelichting studie door de heer Ruud Schoonhoven	5
2.1.	Erkend kostendeskundige.....	5
2.2.	Waarom standaardsystematiek voor kostenraming?	5
2.3.	Technische basis van de kostenraming.....	5
2.4.	Welke tracés zijn geraamd?	6
2.5.	Technisch ontwerp.....	6
II.	Vragen van de leden – discussie	7
	Gebruikte afkortingen	17
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 3 april 2014 een hoorzitting met vertegenwoordigers van het studiebureau Arcadis over hun studie van 24 december 2013 ‘Oosterweelverbinding kostenrapportage Alternatieven’.

De presentatie van de heren Luc Hellemans, CEO van Arcadis België en Europees directeur van de infrastructuuractiviteiten, en de heer Ruud Schoonhoven, senior bouwkostendeskundige infrastructuur van Arcadis, is op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen.

I. TOELICHTING DOOR ARCADIS

1. Inleiding door de heer Luc Hellemans

De heer *Luc Hellemans*, CEO Arcadis België en Europees directeur van de infrastructuuractiviteiten, verwijst vooreerst naar de krantenberichten van de dag zelf over het Arcadisrapport, waarop hij meent een antwoord te moeten bieden.

De studie van Arcadis werd het best bewaarde geheim genoemd en dat bevestigt de spreker in zekere zin. Er is door Arcadis aan de opdrachtgevers gevraagd de studie niet helemaal publiek te maken. Dat houdt niet in dat men niet transparant wilde werken, maar wel dat men bedrijfsgeheimen en intellectuele eigendom wilde beschermen. Arcadis werkt met eigen standaard prijzendatabanken en interne kenniscentra. Tevens kan Arcadis bogen op jarenlange ervaring. Dat zorgt voor een unieke input. Vanuit concurrentieoverwegingen wordt dat beter niet vrijgegeven, stelt de spreker. Arcadis is louter behoedzaam maar zeer bereid de resultaten te delen en toe te lichten waar nodig.

Voorts was er in de krantenberichten sprake van arbitrair goochelen met cijfers. De 15 tot 20 percent die werd vermeld, sloeg op een bandbreedte van onzekerheid, legt de heer Hellemans uit. Ramingen gebeuren op basis van objecten, zoals vierkante meter beton of kubieke meter zand. Er wordt een eenheidsprijs voor opgesteld, welke in de raming(en) opgenomen wordt. Die eenheidsprijzen zijn gehanteerd voor alle varianten op gelijkwaardige wijze, garandeert de spreker. Dat levert echter ook een getal op, dat de onzekerheidsfactor uitdrukt. Hoe meer gegevens men heeft, hoe kleiner de onzekerheid en hoe meer risico's al in de prijzen begroot zijn. Voor het Oosterweeltracé is eerder al een ruimtelijk veiligheidseffectenrapport opgemaakt. Dat gaf aan dat er bijkomende eisen waren om de veiligheid van de Sevesobedrijven te garanderen. Arcadis kent die eisen exact en kan die ook begroten in de raming. Dat geeft een verschil in spreiding. De onzekerheidsfactor voor het Oosterweeltracé is derhalve voor 15 percent in plus en in min. Voor de andere tracés heeft men een onzekerheidsfactor van 20 percent.

Op een trechtervormig model wordt duidelijk hoe in de voorstudiefase, tot de beslissing is genomen, met de kostenstudie input is gegeven voor wat de financiering en de procedures betreft. De bandbreedte is in die fase groter dan in de ontwerpfase waarbij nog verder de randvoorwaarden en de eisen zijn vastgelegd. Hoe verder men bij het einde van de rit komt, zijnde de bouwfase, hoe zekerder de raming.

Een raming varieert ten opzichte van wat de uiteindelijke realiteit wordt. Om een betrouwbare methodiek te ontwikkelen is in Nederland vijftien jaar ervaring opgedaan met diverse projecten en een bestpracticemethode voor kostenraming uitgewerkt. De methodiek is bekend als de standaardsystematiek voor kostenraming en is uitgegeven door een instituut dat kennis verzamelt, de CROW (Nederlands nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer vervoer en openbare ruimte). In 2010 is een nieuwe versie van die kostenramingssystematiek uitgekomen. De methodiek garandeert dat er met een vaste structuur wordt gewerkt en dat ramingen eenduidig, gelijkwaardig en vergelijkbaar worden. Er wordt één begrippenkader gehanteerd en er wordt gewerkt met een checklist die aangeeft hoe men moet omgaan met kostengroepen en

-categorieën. Er is ook een gestandaardiseerde werkwijze om met risico's om te springen. Dat behelst onder meer een methode om met het gebrek aan kennis om te gaan, de factoren die dan spelen, beslisonzekerheid, toekomstrisico's zoals veranderende wetgeving en de reserveringen die dan nodig zijn. De raming biedt een vast kader om alles in te calculeren en de methode is toegepast op elke variant met zijn basisgegevens.

Arcadis is door de nv BAM als onafhankelijk kostendeskundige aangesteld om de ramingen te verifiëren die gemaakt zijn door het ontwerpbureau dat de Oosterweel bestudeert. Dat moest garanderen dat wat werd voorgesteld voor de verschillende varianten op dezelfde leest geschoeid werd. De ramingen door THV RoTS zijn getoetst met als resultaat marginale verschillen, waarop verder ingegaan wordt. De heer Hellemans laat een template zien uit de systematiek, zoals die voor alle ramingen van grote werken wordt gebruikt.

2. Toelichting studie door de heer Ruud Schoonhoven

2.1. Erkend kostendeskundige

De heer *Ruud Schoonhoven* is een erkend kostendeskundige. In Nederland wordt de SSK-kostenramingsmethodiek bij de grote overheidsinstanties enkel gehanteerd als men daartoe erkend is, na de nodige examens. Er is ook voorzien in audit nadien: de parameters moeten consciëntieus toegepast worden zoals beschreven in de systematiek. De heer Schoonhoven heeft de methodiek mede ontwikkeld, doceert erover postacademisch en wordt door Arcadis bewust ingezet voor één van de grootste projecten van Europa.

2.2. Waarom standaardsystematiek voor kostenraming?

De SSK-methodiek brengt eenheid in de raming, aldus de heer Schoonhoven. Het is intussen gebruikelijk om projecten uit te voeren in system engineering. Waar de modules van system engineering zitten, kan precies worden aangetoond in de raming. Het wordt mogelijk een raming uit elkaar te halen en in system engineering te stoppen om er dan mee te managen. Dat is een groot voordeel van de methodiek, waarin bepaalde kostenposten altijd bij elkaar staan. De huidige versie van de systematiek is al uit de kinderziekten maar wordt nog continu verder ontwikkeld, stelt de spreker, die de methodiek introduceerde bij de BAM toen hij tien jaar eerder betrokken raakte bij het Oosterweeltracé.

2.3. Technische basis van de kostenraming

De technische basis waarop alle alternatieven geënt zijn, ligt bij het conceptontwerp van THV RoTS, met alle onderzoeken die daarbij horen, zoals geotechnisch, verkeerstechnisch, waterleidingen, grondonderzoek enzovoort. De raming die men daarvoor heeft gemaakt is door de heer Schoonhoven voor de BAM getoetst. Om dat goed te kunnen doen, werd eerst een schaduwraming gemaakt van exact dezelfde scope die THV RoTS hanteerde. De getallen zijn met elkaar vergeleken en besproken. Uiteindelijk is daaruit een definitieve raming voortgekomen, tussen RoTS, Arcadis en BAM.

Het hele frame met bruggen, tunnels en wegenwerk, alles wat erbij kwam kijken is op gelijke wijze berekend en bekeken. Bij het conceptontwerp van RoTS voor de Oosterweelverbinding hoorden stapels tekeningen en onderzoeken, maar voor alle alternatieven was er een bovenaanzicht, doorsneden, langs- en dwarsdoorsneden. Zo kon de spreker van elk stuk rijweg de hoogte bepalen. Samen met de tekenaar kon hij zo alle optimalisaties nog meenemen in die fase.

Men is expres dieper gegaan in de voorliggende studie om nog nauwkeuriger te zijn. De beton in het Oosterweeltracé is berekend aan dezelfde kost als voor alternatief A, B of C. Er is sprake van dezelfde tunneltechnische installaties, aangepast aan wat nodig is naargelang het om een langere dan wel kortere tunnel ging. De basis bleef evenwel gelijk.

2.4. Welke tracés zijn geraamd?

Oosterweelverbinding

In eerste instantie is de Oosterweelverbinding geraamd, met een brug over het Albertkanaal die in de MKBA-studies is meegenomen. Ook het alternatief met een tunnel onder het Albertkanaal is volledig, op CO-niveau uitgewerkt. De meerkost is berekend.

Meccano

Van het Meccanoalternatief zou eerst alleen de versie geraamd worden over de Noorderlaan. Tussentijds is evenwel gevraagd om ook de optie met tunnels onder de Noorderlaan te ramen en een alternatief waarbij de Noorderlaan sneller omhoog wordt gebracht om de reconstructie van het spoorwegknooppunt nabij de Rostockweg te voorkomen.

Oosterweel-Noord

Ook het Oosterweel-Noordtracé werd berekend. Deze loopt vanaf de Scheldetunnel langs de Oosterweelsteenweg richting Noorderlaan.

Tweede Kennedytunnel

De tweede Kennedytunnel, met uitbreiding via een parallelstructuur van de bestaande ring, is ook berekend. De oude tunnel kan voor het verkeer vanuit Gent dienen. De nieuwe tunnel zou dan het verkeer uit Antwerpen, richting Gent brengen. Dat tracé is helemaal uitgewerkt, met de bestaande ring als basis. Bijkomend werd gevraagd naar de mogelijkheid van een overkapping, alleen op de hoofdrijbaan en de doorgaande wegen. Op de stedelijke ringweg is geen overkapping mogelijk vanwege de vele op- en afritten. Op de doorgaande rijwegen kan het voor ongeveer 50 percent. Er zijn twee opties in overweging genomen, één rekening houdend met de tiensecondenmaatregel en één zonder die regel. Die houdt in dat men in een tunnel niet met een op- of afrit mag beginnen als er geen tien seconden reactiesnelheid mogelijk is.

Centrale tunnel

Er is ook een centrale tunnel geraamd, een verbinding tussen de wegen E313 en E34, die recht onder de stad richting Zelzate zou lopen en ruim 9 kilometer zou beslaan, waarvan ruim 7 kilometer in een gesloten tunnel. Er zijn twee varianten voor bekeken, met name tweemaal twee rijstroken en tweemaal drie rijstroken. In het eerste geval is een pechstrook ingewerkt, bij de andere versie hoeft dat niet, omdat er een rijbaan afgesloten kan worden. Ook de tweemaal drie rijstrokenversie is meegenomen in de MKBA-studie.

Afbraak viaduct Merksem

Er is vooropgesteld dat met een variant als Meccano of Oosterweel-Noord er aan de bestaande ring niets zou gebeuren. Toch is er in Antwerpen een grote druk om van het viaduct van Merksem af te komen en het ondergronds te krijgen. Daar dient de variant voor, als alternatief dat sterk lijkt op het Oosterweeltracé, behalve de parallelstructuur en afslagen naar de Kanaalzone.

2.5. Technisch ontwerp

Alles is opgemaakt in duidelijke en inzichtelijke tekeningenpakketten, die ook verder bruikbaar zijn, onderstreept de heer Schoonhoven. Ze laten toe bijna op de millimeter nauwkeurig te zeggen hoe lang elk stukje is. Er waren lengteprofielen, dwarsprofielen, bovenaanzichten van alle varianten van het hele tracé. Via continu overleg met de tekenaar wilde men tot het meest optimale resultaat komen. Tot het laatste ogenblik ging er aandacht naar knooppunten en aansluitingen en zijn de laatste optimalisaties meegenomen.

De heer Schoonhoven laat een aantal grondplannen zien, waarop ook wegenlijnen zijn aangegeven. Ook daarvan laat hij voorbeelden zien, met enige toelichting. Het hele project is in die zin overlopen, voor elk alternatief.

Bij het Oosterweeltracé is duidelijk te zien hoe men door de havens heen gaat en hoe de R1 helemaal wordt aangepast, met de Oosterweelknoop in het midden.

Voor de Meccanovarianten gaat het om de richting uit Gent bij Kruibeke. Vanaf knoop Kruibeke gaat men naar knoop E34 (Antwerpen-Zelzate) en verder door het havengebied naar de Noorderlaan en via de Noorderlaan bij Ekeren komt men uit op de A12. Het verschil in varianten betreft de Noorderlaan zelf. De rest, vanaf knoop Kruibeke naar Oosterweeltunnel, is in alle varianten exact gelijk.

De Oosterweel-Noordverbinding gaat via de Oosterweelsteenweg. Dat tracé ligt direct naast de bestaande Oosterweelsteenweg, hoewel men er in eerste instantie aan dacht het bovenop de Oosterweelsteenweg te leggen, met noodwegen. De Oosterweelsteenweg kan dan in de uiteindelijke versie als aanvoer c.q. ontsluitingsweg gebruikt worden. De Noordkasteelbrug en de Oosterweelbrug moeten in functie blijven en dat kan op deze manier. De bereikbaarheid is derhalve gewaarborgd, stelt de spreker. Dan gaat men omhoog richting Noorderlaan en weer richting aansluiting in Ekeren. Het laatste stuk van de Noorderlaan lijkt erg op wat de Meccanovariant aanbrengt.

Voor de tweede Kennedytunnel met parallelstructuur van de bestaande ring worden de bestaande wegen gewoon verdubbeld en verlegd zodat het doorgaande verkeer allemaal over de middelste wegen verloopt en al het afgaand verkeer via de parallelwegen gaat, waar zich ook alle afslagen bevinden. Groot voordeel van de variant noemt de heer Schoonhoven de beschikbare ruimte en de mogelijkheid van hergebruik van bestaande structuren, al is aanpassing wel nodig voor kruisende bruggen en dergelijke.

De centrale tunnel dwars onder de stad leidt veel verkeer af en knoopt de snelweg richting Zelzate en richting Hasselt-Luik aan elkaar. Linkeroever wordt daarbij ook aangepast. De tunnel onder stad is een boortunnel met twee maal twee of twee maal drie rijbanen en loopt over ruim 7,5 kilometer. Daarvan situeren 3,3 kilometer zich vlak onder het centrum. Er zijn speciale voorzieningen voor getroffen om de kwetsbare gebouwen te zekeren.

Voor alle varianten zijn ook de onderhoudskosten bepaald, op gelijke wijze. Er is een model ontwikkeld op basis van een traject in kilometer. Bijvoorbeeld vanuit Nederland, richting Gent is een traject van 22 kilometer genomen. Alle varianten passen daarin. Zo heeft men rondom gewerkt om integraal dekkend te werken. Het ging erom de verschillkosten tussen de varianten boven water te brengen.

De heer *Luc Hellemans* voegt samenvattend toe dat er gewerkt is volgens een standaard systematiek, die nauwgezet is toegepast op elke variant. Het detailniveau van elk daarvan is gelijkwaardig uitgewerkt. Arcadis geeft graag toe dat voor de Oosterweelvariant er door de lange studieperiode meer gegevens en randvoorwaarden bekend waren dan voor andere tracés. Er is geen sprake van gissingen.

II. VRAGEN VAN DE LEDEN – DISCUSSIE

De heer *Björn Rzoska* wil duidelijk stellen dat hij de studie van Arcadis nooit in twijfel heeft getrokken. Wel was de studie niet beschikbaar voor de leden, werd vervolgens de vertrouwelijkheid ervan gevraagd en stelt Arcadis nu dat de studie nooit geheim was. Ter zake zal het lid zich nog tot de minister en de BAM richten. Het kostte hem enorm veel moeite om inzage te krijgen en het lid mocht in eerste instantie zelfs geen notities nemen. Daaruit leidt hij af

dat de geheimhouding wel degelijk op het integrale studiewerk sloeg. De BAM heeft dat ook bevestigd.

Het lid neemt de volle verantwoordelijkheid voor het vrijgeven van bepaalde gegevens. De spreiding van de bandbreedte is correct aangegeven, stelt hij. Daar had het lid ook nooit twijfels bij. De studie van Arcadis is volgens hem solide. Hij heeft het wel moeilijk met de manier waarop er nadien mee is omgesprongen in het politieke debat, met de verklaringen ter zake en het feit dat bepaalde cijfers en de methodiek niet naar buiten zijn gebracht maar er wel uit geplukt is, ook voor de MKBA, om naar buiten te komen met een argument dat kon aantonen dat Oosterweel goedkoper zou zijn dan andere alternatieven.

Bij de studie en de presentatie blijft het lid enigszins onverzadigd. Hij confronteert de sprekers met een aantal conclusies en aanbevelingen uit hun eigen studie. Hij leest dat er bij de alternatieven rekening gehouden dient te worden met een grote variatiecoëfficiënt van 20 in plaats van 15 percent bij het voorkeursalternatief. Dat er bij de alternatieven veel aannames zijn gedaan die in lijn liggen met de gemaakte keuzes in het voorkeursalternatief, maar die niet getoetst kunnen worden op onderliggende tekeningen en documenten. Maar tegelijk, stelt de heer Rzoska, wordt in de presentatie aangevoerd dat men zeer veel weet en tot in minutieus detail gaat.

In de aanbeveling van de studie aan de nv BAM luidt het dan dat alle alternatieven geraamd zijn op basis van verkregen gegevens uit de voorkeursalternatieven en het geen betoog hoeft dat er bij de alternatieven veel gelijksoortige werkzaamheden zullen plaatsvinden, maar er daar geen absolute zekerheid over is. Een en ander zou bepaald blijven door het expert judgment op basis van 10-jarige ervaring bij de werken van de Oosterweelverbinding, welke zijn aangevuld met gelijkaardige projecten in Nederland. De heer Rzoska wil ook graag weten om welke projecten het dan gaat. De meest cruciale zin in het rapport vindt hij de daarop volgende: “Indien een van de alternatieven als kansrijk wordt gezien boven de voorkeursalternatieven, dient het aanbeveling de onderliggende ontwerpwerkzaamheden snel naar een gelijkwaardig niveau als de voorkeursvarianten te brengen ter verhoging van de trefzekerheid, investerings- en onderhoudskosten. Tevens adviseren wij om de trefzekerheid van de ramingen te verhogen door deze probabilistisch door te berekenen. Hiervoor is een goed en gelijkwaardig risicodossier noodzakelijk als gebruikt bij het CO-ontwerp van de voorkeursalternatieven.”. Voor het lid klinkt dat als een aanbeveling om een alternatief met potentieel zo snel mogelijk op eenzelfde niveau in te schatten om appels met appels in plaats van met peren te kunnen vergelijken.

Hoewel er wordt gezegd dat men heel dicht bij de ontwerper van THV RoTS zat, leest het lid ook dat men soms een probleem had met de onderliggende tekeningen en ontwerpen, die niet zo gedetailleerd waren als voor de Oosterweel. Waarom tijdens al het overleg over het voorkeursalternatief, niet met de indieners van de alternatieven contact opnemen om ook daar meer uit te halen?

De heer *Ruud Schoonhoven* legt uit dat er wat betreft het Oosterweeltracé (opgesteld door RoTS) een CO-ontwerp en kasten vol materiaal ter beschikking lagen. Dat werk zat een fase verder dan de alternatieven. Om toch de alternatieven degelijk te kunnen ramen, is eraan gewerkt om toch goede grondplannen, dwars- en lengteprofielen te hebben. De tekenaar waarvan sprake behoorden bovendien niet tot RoTS, maar tot de nv BAM. Al de informatie en plannen die de spreker ter beschikking had vanuit de tien jaar dat het dossier loopt rond de Oosterweel, heeft hij ook gebruikt in het kader van de alternatieven. Daarmee kon hij onder meer alle specificaties die in de tunnels zijn toegepast, ook in de alternatieven exact gelijk houden. Het CO-ontwerp biedt een grote zekerheid door de gefundeerde en gedocumenteerde onderbouw. Dat is voor de varianten niet het geval. Het is dan zaak om die kennis correct over te brengen naar de alternatieven en daar te hanteren. Men had ook een tunnelprijs per vierkante meter kunnen vooropstellen en doortrekken naar elk alternatief, maar zonder risicodossier kan nooit

gegarandeerd worden dat er een gelijke variatiecoëfficiënt is. Het expert judgment laat toe voor het voorkeursalternatief te bepalen dat die variatiecoëfficiënt in de orde van 15 percent ligt, op grond van risicodossier en andere berekeningen. Aangezien bepaalde tunnelbouw dezelfde risico's meebrengt, kon men daarmee op dezelfde manier rekening houden voor de alternatieven. De grotere spreidingsbreedte komt er door de mindere trefzekerheid die er vanzelfsprekend dan is. Zo zal één miljard euro voor het voorkeursalternatief door de verdere verdieping zich de facto tussen 850 miljoen euro en 1150 miljoen euro bewegen, terwijl dat voor de alternatieven tussen 800 en 1200 miljoen euro zitten. De heer Schoonhoven acht het zijn taak zijn opdrachtgever aan te raden om alternatieven met potentieel dan zo snel mogelijk op hetzelfde zekerheidspeil te brengen.

De heer *Björn Rzoska* oppert dat het bij doorberekenen dan ook goedkoper kan worden, ook al ziet het ernaar uit dat het duurder wordt met de vooropgestelde variatiecoëfficiënt. Volgens de heer Ruud Schoonhoven vertaalt het lid de cijfers verkeerd. Zowel voor het voorkeursalternatief als voor de andere varianten is dezelfde basis gehanteerd en dus is de berekende waarde voor dat voorkeursalternatief en de verwachtingswaarde voor de rest wat ze zijn. Alleen de verwerkte spreidingsbreedte ligt respectievelijk op 15 en 20 percent, iets breder voor de andere varianten dus, vanwege de kleinere zekerheid. Niet het bedrag wordt duurder, maar de spreidingsbreedte wordt beter. De spreker bevestigt wel dat er sprake kan zijn van min of plus 15 percent of min of plus 20 percent.

De heer *Luc Hellemans* voegt eraan toe dat de methodiek toelaat om ontwerpen in verschillende fasen gelijkwaardig te beoordelen. Dat de gekende informatie en gegevens worden meegenomen in dat proces, lijkt de spreker vanzelfsprekend. Het bespaart dubbel onderzoek, maar omdat er geen 100 percent zekerheid is, vertaalt het zich wel in een hogere spreiding. Dat resulteert niet in verschillende investeringskosten. De aanwezige kennis en ervaring leert dat, wanneer de onbekende factoren in eisen en randvoorwaarden kunnen worden omgezet, het helaas altijd duurder uitvalt. Er is een bedrag met een variatie vergeleken en niet zonder meer een bedrag. Meer zekerheid te krijgen over alternatieven vergt verregaander onderzoek, maar men verwacht niet dat de conclusies anders zullen luiden.

De heer *Björn Rzoska* vindt dat dit in tegenspraak is met de aanbeveling die hij las. Hij onthoudt dat het mogelijk is dat men uiteindelijk uitkomt bij een voorkeursalternatief plus 15 percent en een aantal alternatieven die op min 20 percent eindigen.

De heer *Ruud Schoonhoven* herhaalt dat de ervaring aantoont dat bij dergelijke infrastructuurprojecten de neiging om net iets duurder te worden groter is dan andersom.

De heer *Luc Hellemans* stelt nog dat de ramingsonderbouw – de hoeveelheden vermenigvuldigd met eenheidsprijzen – een getal oplevert voor de gemiddelde waarde dat exact 300 miljoen euro scheelt van elkaar, los van de spreidingscoëfficiënt, voor de twee varianten. Met de 15 percent spreiding toegepast, wordt dat 450 miljoen euro of 150 miljoen euro. Met 20 percent gaat daar 100 miljoen euro bij of af. Puur op kost gaat het om 300 miljoen euro, maar de variatie spreidt de onzekerheid met 5 percent meer of minder.

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM, gaat terug op de vraag naar inzage in de kostenramingen van Arcadis van de heer Rzoska die is ontvangen op 11 maart 2014 op het kabinet van minister Hilde Crevits en er geregistreerd werd de dag erna. Het betrof een vraag op basis van het decreet betreffende de openbaarheid van bestuur. De vraag is aan de BAM doorgegeven op 17 maart. De vraag is daar geregistreerd op 19 maart. Het decreet voorziet in vijftien werkdagen vooraleer de vraag naar openbaarheid onderzocht wordt en men een antwoord kan formuleren. Die vraag liep nog toen de vraag vanuit het Vlaams Parlement op woensdag 26 maart is gesteld, niet onder het decreet openbaarheid van bestuur, maar wel op grond van het parlementair controle- en inzagerecht, om de studie ter inzage te leggen. Vanaf

donderdag kon elk lid de stukken inkijken. Er is een vertrouwelijkheidsclausule op gezet, en niet meteen geheimhouding geëist, omdat er elementen zijn die Arcadis jarenlang heeft uitgebouwd en als vertrouwelijk beschouwt.

Valt het hele dossier dan onder die vertrouwelijkheidsclausule? In zoverre het gaat om methodiek, resultaten en de kostprijs zelf niet echt, want er zijn zelfs handboeken beschikbaar over de SSK-methodiek. Die gegevens zijn bovendien meegenomen in een MKBA. De vertrouwelijkheid is derhalve gericht op bedrijfseigen informatie en het respect dat een opdrachtgevend bestuur daarvoor opbrengt.

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, betreurt vooral dat de indruk wordt gewekt dat men alles geheim wil houden. Een week eerder is nog afgesproken dat Arcadis een toelichting zou komen geven. Alles wat publiek kan gemaakt worden, zou dan ook publiek gemaakt worden. Dat was de afspraak in onderling overleg. De minister kan de manier waarop het dossier in de media is gekomen niet appreciëren.

Het antwoord choqueert de heer *Björn Rzoska*. De studie dateert van december 2013, stelt hij. In twee actualiteitsdebatten is over de beslissing van de Vlaamse Regering gediscussieerd, terwijl de studie niet eens openbaar was (actualiteitsdebat over het plan-MER voor de Oosterweelverbinding *Hand. VI.Parl. 2013-14*, 12 februari 2014, 8-27, en actualiteitsdebat over de regeringsbeslissing inzake het tracé voor de Oosterweelverbinding, *Hand. VI.Parl. 2013-14*, 19 februari 2014, 5-44). Na inzage van de studie vraagt het lid om de eerste 70 pagina's alsnog publiek te maken. Ze vormen een analyse zonder enige vorm van prijsberekening. Daarmee is het lid door de vertrouwelijkheidsclausule gegaan. Hij noemt het merkwaardig dat in het MKBA op pagina 85 een tabel staat met een directe verwijzing naar de Arcadisstudie en dat het nog zoveel moeite kost om dat referentiedocument binnen te halen. Nog vreemd vindt hij dat de minister met de BAM overlegt als ze een vraag krijgt vanwege een commissielid om de studie in te zien. Zij is voogdijminister en kan ter zake zelf beslissen. Het antwoord van haar kabinet luidde dat zij zelf niet over de stukken beschikten, maar de vraag aan de BAM zouden overmaken. Dat was eigenlijk al gebeurd.

De communicatie van de BAM is niet conform wat in de brief stond de dato 26 maart. Het lid kijkt in die zin ook richting de voorzitter van de commissie en het parlement, bij wie hij is gepasseerd. Daar is hem gezegd dat van uit de BAM de vraag is gesteld om niets te noteren of te kopiëren en vooral ook niets uit de documenten te verspreiden. De voorzitter van het parlement en de BAM hebben wel degelijk overlegd om te bekijken waarop de vertrouwelijkheid sloeg. Zo gold de vertrouwelijkheid expliciet niet voor de vijf bijgevoegde kaarten van THV RoTS. Er is nooit een uitzondering gemaakt voor de eerste 70 pagina's.

In de vermelde actualiteitsdebatten verkondigde de minister-president dat Oosterweel, zeker ten opzichte van Meccano, het goedkoopste alternatief was. Dat terwijl het meest cruciale document, de studie van Arcadis met een doorberekening van alle alternatieven, niet beschikbaar werd gesteld. Van Oosterweel zijn alle nodige documenten eenvoudig op de website van de dienst Mer te vinden. Het lid heeft zijn bedenkingen bij de redenen waarom de studie niet eerder mocht worden vrijgegeven en verwijst nog naar de mails vanwege de heer Van Rensbergen met betrekking tot de vertrouwelijkheid. Hij is blij dat hij die aan zijn laars heeft gelapt en de buitenwereld een blik heeft geboden op wat erin staat.

De heer *Jan Peumans*, in zijn hoedanigheid van voorzitter van het Vlaams Parlement, wijst erop dat het niet gaat om de vertrouwelijkheid maar wel om de geheimhoudingsplicht van de parlementsleden. Hij stelt dat in de loop van de legislatuur geen misbruik is gemaakt van de geheimhoudingsplicht. Wat de Arcadisstudie betreft, bevestigt de heer Peumans het verloop van de feiten. Hij leest voor uit de brief van 26 maart welke documenten op dat moment ter beschikking zijn gesteld naar aanleiding van de verzoek van de heer Rzoska: kostenrapportage,

Oosterweelverbinding, alternatieven, studie van Arcadis van 24 december 2013, ontwerpplannen alternatieven. Er is gewezen op de vertrouwelijkheid van de informatie in de bedoelde documenten. De voorzitter stelt ook in vraag hoe vertrouwelijk die andere reeds beschikbare documenten kunnen genoemd worden, maar citeert vervolgens nog het verzoek om niets uit de documenten te laten kopiëren of verspreiden. Het principe is dan dat de secretaris-generaal de inzagemogelijkheid gedurende veertien dagen aan alle parlementsleden bekend maakt. Het ligt dan bij de secretaris-generaal ter inzage en de details van inzage worden meegegeven. Vooralsnog hielden alle volksvertegenwoordigers zich aan die voorschriften.

Voorts wijst de heer Peumans erop dat de Vlaamse Regering steeds de geheimhouding moet motiveren. Dat is per mail ook gebeurd door de minister, met als opgave van reden de vertrouwelijkheid van de studie van Arcadis, en met name het feit dat er een beroep is gedaan op de prijzendatabank waarvan sprake. De bedrijfsknowhow en opgebouwde informatie bekend maken zou volgens de minister getuigen van onbehoorlijk bestuur en het financieel imago van BAM als aanbestedende instantie geschaad hebben. Tot slot is gesteld dat voor de andere aan-geleverde ontwerpplannen de vertrouwelijkheid niet geldt. Die mail dateert van 27 maart 2014 terwijl in de berichtgeving van 26 maart het omgekeerd wordt gesteld. De voorzitter wil graag meteen de juiste informatie en details krijgen wat vertrouwelijkheid betreft, meldt hij.

De heer Rzoska heeft uiteindelijk het resultaat van de methodiek van de SSK-methodiek kenbaar gemaakt. Als volksvertegenwoordiger vraagt ook de heer Peumans zich af in hoeverre er geraakt is aan de vertrouwelijkheid. Hij onderstreept in elk geval dat de heer Rzoska in geen geval mededelingen heeft gedaan over de methodiek zelf of de vermelde prijzendatabank. De woordvoerder van Arcadis liet bovendien een bericht uitgaan via Belga waaruit blijkt dat er geen probleem is en dat de conclusies dezelfde blijven. De voorzitter krijgt de indruk dat men soms toch overdrijft in het kader van de geheimhoudingsplicht ten aanzien van de volksvertegenwoordigers.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt haar relaas over de afspraken die zijn gemaakt een week eerder met betrekking tot de toelichting van Arcadis. Ze erkent alleen dat er al eerder duidelijkheid had moeten zijn over wat precies onder de geheimhouding diende te vallen.

De heer *Dirk Van Mechelen* sluit zich aan bij de vaststelling dat transparantie het probleem van voorliggend dossier is. Het ergert hem vooral dat men doet uitschijnen dat er volledig nieuwe studies gevraagd worden om appels met appels te kunnen vergelijken en duidelijkheid te scheppen. In september 2014 had de Oosterweel in gebruik moeten kunnen gaan. Wat gebeurd is, is gebeurd, stelt het lid, maar hij roept het parlement op nooit nog dezelfde fouten te maken. In voorliggend dossier zijn er weken over gegaan om de informatie aan te leveren die de beslissing van de Vlaamse Regering begrijpelijk moest maken. Hoe men de cijfers ook draait, het Oosterweeltracé blijkt iets goedkoper dan Meccano. Het scheelt weinig, maar dat is de essentie niet, vindt de heer Van Mechelen. Het stoort hem wel dat Oosterweel-Noord bijna als koopje voorgesteld wordt als oplossing voor de sluiting van de Ring van Antwerpen. Waarom niet dezelfde verkeersmodulering toepassen met een gedifferentieerde tol voor alle tracévarianten? Wat is daar verkeerd of tijdrovend aan, vraagt het lid zich af. Oosterweel-Noord kost met een correctiefactor van 20 percent, 2,2 miljard euro en het Oosterweeltracé kost 3 miljard euro, dan betekent dat een substantieel verschil van bijna 800 miljoen euro. De correctiefactor voor Oosterweel-Noord zal dichterbij Oosterweel liggen dan Meccano qua berekeningswijze. Meccano is dan weer een heel ander tracé dan het Oosterweeltracé. In essentie gaat het dan om een verschil van om en bij de 850 miljoen euro dat Oosterweel-Noord goedkoper zou uitvallen dan Oosterweel en klinkt de beslissing van de regering steeds raadselachtiger. Intussen heeft het lid wel vernomen dat Oosterweel-Noord niet conform zou zijn aan de Europese Tunnelrichtlijn. Klopt dat? Waren er geen technische mogelijkheden om die problemen op te lossen? Het verkeer ligt buiten de stad en de bestaande infrastructuur kan gebruikt worden tot de nieuwe klaar zou zijn met de Oosterweel-Noord. Hoe zit het met het enorme prijsverschil?

Met het oog op de verbinding A102, tussen Ekeren en Wommelgem en de aansluiting van de haven op de E313 richting Duitsland, met de mogelijkheid om al dan niet via de Liefkenshoek-tunnel of de nieuwe Oosterweel te ontsluiten van Duitsland naar Frankrijk, wil het lid nog weten of de synergie daarvan met Oosterweel-Noord en met Oosterweel mee doorgerekend is. Oosterweel-Noord sluit naadloos aan op de A102, stelt hij. De verbinding naar Oosterweel gaat terug via de stad. Wat vindt men daarvan?

De heer *Ruud Schoonhoven* stelt dat het beoordelen van verkeersstromen niet tot zijn opdracht behoorde. In de MKBA-studies heeft hij slechts een beperkte inbreng gehad en dus kan hij voor het werk van anderen geen verantwoordelijkheid nemen.

Het prijsverschil is een feit, erkent de spreker, maar hij ziet de verhouding niet tot de A102 en kan er geen waardeoordeel over geven. De heer Schoonhoven kan enkel aangeven wat Oosterweel-Noord kost. Hij heeft er geen weet van dat die tunnel niet zou voldoen aan de Europese Tunnelrichtlijn. Eén variant is wel kritiek omdat er weinig ruimte is ter hoogte van de Noorderlaan, het kritieke punt. Een goede toetsing aan de regelgeving moet in elk geval nog gebeuren.

De heer *Jan Van Rensbergen* stelt dat een vergelijking in kostprijs van de diverse tracés moet gebeuren op basis van de gemiddelde prijs, rekening houdend met de gekende onzekerheidsmarges. Even belangrijk is de reden voor de kostprijsberekeningen, met name als input voor een MKBA. Die gaf een resultaat op naakte infrastructuur van 14 miljard euro positief voor het Oosterweeltracé en van ongeveer 4 miljard euro minder voor alle andere tracés, inclusief Oosterweel-Noord. Dat verschil heeft vooral te maken met mobiliteitsbaten. Het is een goede indicator voor de kracht van het Oosterweeltracé qua mobiliteit en het wegnemen van kosten ter zake.

Technisch klopt de redenering inzake de A102. De aansluiting met het verkeersknooppunt Ekeren is complex als niet alleen de aansluiting wordt gemaakt naar de A12-noord, Meccano of Oosterweel-Noord, die op dezelfde plaats uitkomen maar verder ook naar de A102. De weefbewegingen zullen in reëel ontwerp veel meer ruimte innemen om veilig te verdelen, voorspelt de spreker.

Het mobiliteitsgegeven van A102 en R11bis is meegenomen in de MKBA-studie en de vermelde 14 miljard euro versus 10 tot 11 miljard euro die gaan over elk tracé Scheldekrusend. Het MKBA-rapport geeft in het addendum ook de naakte doorrekeningen mee zonder die ontwikkelingen. Ook daar blijkt het Oosterweeltracé bijzonder performant.

De heer *Dirk Van Mechelen* stelt dat men zich tussen twee gepolariseerde oplossingen bevindt, Meccano en Oosterweeltracé. Het grote verschil in kostprijs – 800 miljoen euro lager voor Oosterweel-Noord ten opzichte van het Oosterweeltracé – stemt het lid tot nadenken over het feit dat Oosterweel-Noord niet aantakt op het kritisch punt, met name het Sportpaleis in Merksem, maar aan de Oude Landen, een natuurgebied waar geen mensen wonen en er zich enkel kantoren bevinden. Met de tracés tot het Oosterweelknooppunt stemt het lid volkomen in. Hoe komt men echter van dat knooppunt op de ring, luidt dan de vraag. Het lid ziet twee mogelijkheden. Ten eerste kan men het Oosterweeltracé overboord gooien en dan blijft Meccano over. Daar is wat voor te zeggen al rijzen er vragen over de ruimte-inname. Wat is de drijfveer om de Oosterweel-Noord niet verder te onderzoeken, zeker op het ogenblik dat de financiering van dergelijke projecten geen evidentie meer is? Kan men de heer Van Mechelen overtuigen dat het Oosterweeltracé een betere keuze is, dan is dat best, maar hij wil niet verweten worden het dossier nog te willen rekken als het al veel te lang heeft geduurd. Hij wil aangetoond zien dat het Oosterweeltracé haalbaar en financieel onder controle is. Hij heeft onder meer bedenkingen bij het enorme bouwrisico van de tunnels 25 meter in het Albertkanaal. Is wel alles afgewogen? De heer Van Mechelen wil vooral de juiste keuze maken en een maatschappelijk draagvlak ervoor vinden.

De heer *Rudi Thomaes* van BAM stelt dat bij zijn aantreden hem ook de raad is meegegeven om Oosterweel-Noord extra onder de loop te nemen. Met het team is dat ook gebeurd. Men is het erover eens dat mobiliteit en het elimineren van files sleutelfactor zijn in het hele dossier. Het verschil tussen Oosterweel en Oosterweel-Noord is in die zin bijzonder significant.

Voor mensen van Merksem en omgeving is het tevens niet onbelangrijk te noemen dat met het Oosterweeltracé het aartslelijke viaduct van Merksem verdwijnt en de ring onder het maaiveld blijft met de investering onder het Albertkanaal. Dat vergt middelen, maar het komt wel een belangrijk deel van de Antwerpse bevolking ten goede.

De heer *Dirk Van Mechelen* wil nog graag een antwoord inzake de conformiteit van de tunnel met de Europese richtlijn. Voorts meent hij dat met Oosterweel-Noord nog perfect dezelfde beslissing over het viaduct kan worden genomen. Dat kost dan zowat 650 miljoen euro en vraagt om een beslissing van de Vlaamse Regering ter zake. Hij blijft het bedenkelijk vinden dat de werken aan sleuven onder het viaduct kunnen plaatsvinden terwijl de trafiek over het viaduct doorgaat. Oosterweel-Noord realiseren en dan de brug slopen biedt een heel ander mobiliteitsperspectief.

Oosterweel-Noord sluit ook naadloos aan op de A102, herhaalt het lid. Al het verkeer van Duitsland en Nederlands Limburg kan dan verplicht omgeleid worden via de nieuwe Oosterweelverbinding naar Linkeroever om van daar over te gaan op E17 of de klassieke verbindingswegen naar Frankrijk en Oost-Vlaanderen. De opdracht van een volksvertegenwoordiger omvat ook een verantwoordelijkheid voor de haalbaarheid, betaalbaarheid en realisatiemogelijkheid van projecten, besluit het lid.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat het Verkeerscentrum nog verder toelichting kan geven bij de mobiliteitsaspecten. De Europese Tunnelrichtlijn is van toepassing, maar er moet nader onderzoek gebeuren naar eventuele technische problemen bij de varianten.

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat er een verschil is in communicatie in de commissie en hoe dat verloopt in Antwerpen zelf. Het stoort hem enorm hoe bepaalde politieke partijen vooral in Antwerpen met informatie omspringen. Vooral jongeren en scholieren die de historiek niet kennen en niet begrijpen welke procedures doorlopen moeten worden, zijn gevoelig voor verkeerde informatie.

Het lid is blij dat in alle openheid de nodige vragen gesteld kunnen worden en dat in de lopende legislatuur op een betere manier van gedachten gewisseld kan worden.

Er is gezegd dat de overkappingen van de ring onmogelijk zouden zijn. Kan dat nog nader toegelicht worden?

Zelf is hij overtuigd van de professionaliteit van Arcadis en de resultaten, al zien anderen liever een ander resultaat.

De heer *Ruud Schoonhoven* legt opnieuw uit dat een overkapping in het Belgische hoofdsnelwegennet betekent dat er tunnels gevormd worden. Er zijn op- en afritten en die wil men niet in een tunnel. Men botst op de vermelde tiensecondenregel. Aan de ring zitten heel wat op- en afritten en dat zou impliceren dat men telkens met stukjes van pakweg 50 tot 100 meter zou moeten werken. Dat is niet efficiënt. Op de hoofdrijbanen zou men ongeveer 45 tot 50 percent in overkapping kunnen zetten, naargelang van hoe men met de tiensecondenregel omspringt. Op de stedelijke rondweg gaat het om een fractie daarvan door de vele op- en afritten.

De heer *Jan Van Rensbergen* gaat kort in op de overkapping van de zuidelijke ring, waarvoor hij naar het plan-MER verwijst waarin een studie ter zake vervat zit. De mogelijkheden zijn

daarin onderzocht. Sleutel bij uitstek is de veiligheid, bevestigt de spreker. Dat is in een mooi overzicht weergegeven, waaruit ook blijkt dat er wel degelijk een overkapping mogelijk is op de Ring van Antwerpen.

De heer *Dirk de Kort* wil ten behoeve van de mensen in Antwerpen die zich nog tekort gedaan voelen nog graag horen welke financiële inspanningen er gebeuren ten opzichte van vroeger.

De heer *Jan Van Rensbergen* herhaalt dat het effect van wat concreet en lokaal gerealiseerd wordt met het Oosterweeltracé en het weghalen van het viaduct, zeer groot is. Het hoofdwegenet wordt in tunnels aangelegd en brengt het verkeer omlaag. De meerwaarde qua ruimtelijke impact en geluid is daar aanzienlijk. Het schept bovendien bijkomende mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Aan het studiebureau is de opdracht gegeven om de verdere uitwerking van de sleuf op te nemen en de overdekbaarheid te onderzoeken. Ook mogelijke verdere overkappingen/vertunnelling later worden meegenomen. Men is het hoofdwegenet aan het wegwerken wat groot potentieel biedt. De financiële vertaling bedraagt ongeveer 800 miljoen euro om het viaduct in de sleuf te brengen.

De heer *Bart Martens* uit zijn sterke twijfels over het feit dat Oosterweel-Noord gezondheidstechnisch beter zou zijn met de beide viaducten die blijven staan en bij gebrek aan een volwaardige knoop aan Schijnpoort die toch 10.000 voertuigkilometers extra in de avondspits van het onderliggend wegennet in Merksem houdt. Om het viaduct na datum met Oosterweel-Noord nog weg te halen, is er een kostenplaatje, respectievelijk 650 miljoen euro voor Merksem en ongeveer 186 miljoen euro voor het Albertkanaal.

Van Arcadis wil het lid weten hoe het zit met de belangrijke investeringen die zouden moeten plaatsvinden om de veiligheidsnormen te respecteren voor Meccano 1 en Oosterweel-Noord? Er is sprake van de verplaatsing van twee aardolieopslagtanks van Eurotank bovenop het tracé van de tunnel. Ook de vereiste aanpassing van het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Scheldelaan om het risico van de nabijheid van activiteiten van Exxon-Mobil binnen aanvaardbare normen te brengen, zou zeer groot zijn. Is met die kosten rekening gehouden? Zijn de investeringen ingegeven door het veiligheidsrapport van die aard dat ze het resultaat danig kunnen beïnvloeden?

De heer *Luc Hellemans* stelt dat de maatregelen die in het ruimtelijk veiligheidseffectenrapport zijn aangebracht voor wat onder meer Meccano betreft, niet vertaald zijn in studies. Die kost is niet meegenomen, maar de spreidingsfactor calculeert dat wel in. De gemiddelde raming zal dan stijgen. Het effect van het Sevesobedrijf Totalfina op het Oosterweeltraject is wel gekend en meegerekend. Daar zit ook het verschil in zekerheid van de spreiding.

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt dat Arcadis de volledige openbaarheid van zijn werk aangetoond heeft. Ook zij klaagt de handelswijze aan die doet uitschijnen alsof er grote geheimhouding heerst. Ze ziet betere afspraken over het ter beschikking stellen van documenten ook graag doorgetrokken naar hoe met de bewuste documenten verder wordt omgegaan.

Haar stoort vooral de eenzijdige enigszins demagogische lezing die aan oppositiezijde wordt gegeven aan het dossier. De bandbreedte van onzekerheid wordt voorgesteld als ongeoorloofde verschillende behandeling, terwijl dat perfect is gestaafd. Dat is dan bewust in de berichtgeving door de heer Rzoska niet meegegeven, meent mevrouw De Ridder. Ook verdere studie naar kansrijke alternatieven wordt anders voorgesteld, hoewel in de conclusies de toelichting ter zake correct is opgenomen.

De vergelijkbaarheid zou voldoende robuust zijn om ermee uit te pakken. De verschillende onzekerheidsfactor van 15 en 20 percent moet het ontbreken van meer studies en cijfers opvangen. Dat klopt, wil het lid weten. Dat wordt bevestigd door de mensen van Arcadis.

De heer *Björn Rzoska* meent dat het lid het betoog bij aanvang verkeerd heeft begrepen. Hij wil vooral aangeven dat hij al eerder vertrouwelijke documenten is gaan inkijken. Nooit is de vertrouwelijkheid doorbroken. In voorliggend geval snapt hij de methodiek perfect. Het stoort hem dat mevrouw De Ridder hem aanwrijft bewust zaken niet te hebben meegegeven in zijn berichtgeving. De nuances in de studie van Arcadis zijn nooit in het politieke debat aan de orde geweest, en de regering schoof de kostprijs van Oosterweel ten overstaan van de alternatieven als een absolute zekerheid naar voren. Met beter zicht op de Arcadisstudie blijken een aantal onzekerheden. Het lid vindt het onbehoorlijk dat voor de politieke discussie de juiste documenten niet zonder meer ter beschikking zijn gesteld.

Mevrouw *Annick De Ridder* ziet het probleem niet en stelt dat eenieder inzake openbare werken weet dat er meer- en minderkosten kunnen zijn. Arcadis was steeds bereid toelichting te geven.

De heer *Dirk Van Mechelen* maakt de bedenking dat het dossier twee achillespezen heeft die op scherp staan: de haalbaarheid annex maatschappelijk draagvlak voor het project en de financierbaarheid. Dat laatste pleit eigenlijk voor het Oosterweeltracé, stelt het lid, met het oog op wat de maatschappelijke winst zou zijn volgens de heer Martens. Eind vorige legislatuur is al onderzocht of de aansluiting van de E313 op de ring ondergronds zou kunnen met de rijstroken richting E19/A12. Bovengronds zou de aansluiting van de nieuwe Oosterweelverbinding komen. De heer Van Mechelen daagt de Vlaamse Regering ertoe uit te verklaren hoe men 3,1 miljard euro of 2,1 miljard euro gaat financieren. Het heikele punt is de bouwriscodekking. Wie doet dat? In het ene geval gaat het om een miljard minder dan in het andere. Het verschil in kost lijkt hem fenomenaal. Hij weet nog steeds niet waarom men voor het Oosterweeltracé kiest en niet voor Oosterweel-Noord gaat. Daarbij herhaalt het lid dat het weghalen van de viaducten niet uitgesloten is met dat tracé.

De *minister* legt opnieuw uit dat het verschil in de MKBA om maar liefst 4 miljard euro gaat en wijst op de extra kost voor het viaduct en de tunnel onder het Albertkanaal die het prijsverschil opheffen. De mobiliteitsdoorstroming ligt bij Oosterweel veel beter.

De keuze qua financiering is niet alleen ingegeven door wat Arcadis heeft aangeleverd, maar net zo goed door het tunnelveiligheidsrapport, het ruimtelijk veiligheidseffectenrapport, het MER en de doorrekeningen die gemaakt zijn door het Verkeerscentrum.

Ten aanzien van de heer Rzoska blijft de minister het moeilijk hebben met het feit dat hij zich eerder volledig akkoord verklaarde met de voorgestelde aanpak. Ze vindt het incident een spijtige zaak.

De heer *Björn Rzoska* stelt het alleen eens te zijn geweest met het feit dat Arcadis in de commissie nader uitleg zou verschaffen. De feiten die zich verder ontwikkelden, staan daar volgens hem los van. Hij komt nog terug op het reeds aangehaalde verhaal.

De heer *Jan Peumans* vraagt Arcadis expliciet binnen 24 uur te laten weten welke bladzijden openbaar kunnen worden gemaakt en welke niet. De heer *Hellemans* verontschuldigt zich voor de verwarring en laat dat weten.

De heer *Ruud Schoonhoven* oppert dat niet alleen hijzelf maar ook de opdrachtgever, in dit geval nv BAM, dat mee bepaalt. Geheimhouding moet ook voorkomen dat misbruik wordt gemaakt van gegevens of dat iemand er met het werk van anderen vandoor gaat.

Voor de *minister* mag alles openbaar gemaakt worden, maar als Arcadis geheimhouding vraagt, dan wordt dat gerespecteerd.

De heer *Jan Peumans* reageert gepikeerd op wat de heer Schoonhoven stelt. Hij legt uit dat het in deze om volksvertegenwoordigers en hun verantwoordelijkheid gaat en dat duidelijkheid vereist is.

De heer *Dirk Van Mechelen* geeft nog mee dat de nv BAM een volledige dochter is van het Vlaamse Gewest en intussen door Eurostat geconsolideerd is. Dat impliceert dat het integraal onder de parlementaire controle valt. De opgebouwde databank is eigendom van Arcadis en men wenst dat absoluut te respecteren. Ook hij vraagt ter zake om duidelijkheid qua geheimhouding.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CO	concept-ontwerp
Eurostat	statistical office of the European Union
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
THV RoTS	tijdelijke handelsvereniging Studiebureau Oosterweelverbinding Rechteroever
SSK	standaardsystematiek voor kostenraming