



Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2016-2017) – Nr. 6
25 mei 2019 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Wouter Vanbesien en Dirk de Kort

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

4 april 2019

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Peter Persyn, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Cindy Franssen, Maurice Helsen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 66** (2016-2017) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 4: Verslag
– Nr. 5: Verslag van de Vlaamse Regering

INHOUD

I.	Toelichtingen	4
1.	Inleiding door minister Ben Weyts	4
2.	Toelichting bij het financieel model en de Oosterweelverbinding door David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis en Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis.....	5
2.1.	Onze organisatie staat op punt	5
2.2.	Er is een sluitend financieel model	6
2.3.	We weten wat we gaan bouwen.....	7
2.4.	Verder bouwen aan vertrouwen	7
2.5.	We zijn volop aan het bouwen	7
3.	Toelichting van de stand van zaken van de leefbaarheidsprojecten door Jan Van Rensbergen, procesbegeleider Toekomstverbond	8
3.1.	Van 30 naar 18 leefbaarheidsprojecten	8
3.2.	Verdere aanpak van de geselecteerde projecten: naar uitvoering....	9
3.3.	Stand van zaken van de financiering	10
4.	Toelichting over de vervoerregio Antwerpen en het Routeplan 2030 door Jan Van Rensbergen.....	10
4.1.	Routeplan 2030	10
4.2.	Infrastructuur.....	11
4.3.	Coördinatie en gedragsmaatregelen	12
5.	Toelichting over de flankerende maatregelen van het Havenbedrijf Antwerpen door Tom Verlinden, mobiliteitsmanager	13
5.1.	Personenvervoer.....	13
5.2.	Goederenvervoer	14
II.	Bespreking.....	15
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	15
1.1.	Tussenkoms van Dirk de Kort.....	15
1.2.	Tussenkoms van Yasmine Kherbache	15
1.3.	Tussenkoms van Wouter Vanbesien	16
1.4.	Tussenkoms van Orry Van de Wauwer.....	17
1.5.	Tussenkoms van Annick De Ridder.....	18
2.	Antwoorden.....	19
2.1.	Antwoorden van minister Ben Weyts	19
2.2.	Antwoorden van Jan Van Rensbergen	20
2.3.	Antwoorden van Luc Hellemans	21
2.4.	Antwoorden van Roger Kesteloot	22
2.5.	Antwoorden van David Van Herreweghe	23
2.6.	Antwoorden van Tom Verlinden	24
3.	Bijkomende vragen en antwoorden	24
	Gebruikte afkortingen.....	27
	Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 4 april 2019 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/5). De vorige rapporten dateren van 22 februari 2018 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/3 en 4) en 15 juni 2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 en 2).

Als sprekers werden uitgenodigd:

- Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;
- Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM nv;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis;
- Tom Verlinden, Mobiliteitsmanager Havenbedrijf Antwerpen;
- Roger Kesteloot, directeur-generaal VVM-De Lijn.

Alexander D’Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, was verhinderd. Zijn toelichting werd overgenomen door Jan Van Rensbergen.

Op vraag van Yasmine Kherbache bezorgde Luc Hellemans de beslissingen van het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid van 7 september 2017 over het ontwerp Scheldetunnel, het ontwerp Tunnel Onderkruising Albertkanaal en het ontwerp Tunnels Kanaalzone. Ze zijn terug te vinden op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be, samen met de presentaties van de sprekers.

I. Toelichtingen

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* herinnert zich als de dag van gisteren, ook al is het dan al bijna vijf jaar geleden, dat de Oosterweelverbinding een van de eerste dossiers was die hij binnen de Vlaamse Regering toegekend kreeg. Het dossier zat danig in het slop. Hij heeft het vuistdikke dossier, waarin de ganse voorgeschiedenis stond, doorgenomen op vakantie. Van de lectuur werd hij niet vrolijker maar er zaten ook opportuniteiten in. Het voordeel van een dossier dat muurvast zit, is dat men alleen kan winnen. Er werd gekeken naar welke problemen er waren en hoe die stapsgewijs konden worden weggewerkt. De eerste molensteen die werd weggewerkt was Noriant. Vervolgens was er het verhaal van de overkapping en de Oosterweelverbinding. De tunnels onder het Albertkanaal worden met 200 meter verlengd. Sint-Annabos wordt gevrijwaard. Een van de belangrijkste beslissingen was de aanstelling van een intendant. Bevrijd van al deze molenstenen is men gekomen tot het Toekomstverbond. Het dossier was eerst een toonbeeld van hoe grote infrastructuurprojecten zeker niet moeten worden aangepakt. Maar de nieuwe aanpak kan gebruikt worden voor toekomstige infrastructuurprojecten. Deze aanpak vindt al navolging bijvoorbeeld in het project van de Limburgse Noord-Zuidverbinding. Dat dossier zat ook in het slop en de beslissingspiramide werd aangepast. Vroeger werd eerst een politieke beslissing genomen, waarna een zogenaamde inspraakronde volgde. Voortaan wordt eerst zo veel mogelijk dialoog georganiseerd en maximaal draagvlak gezocht om tot een politieke beslissing te komen, weliswaar wetende dat een draagvlak van 100% niet altijd mogelijk zal zijn. De minister wil hiervoor iedereen feliciteren.

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn verdere stappen genomen. Ten eerste werd, zoals afgesproken met de burgerbewegingen, in het kader van het project-MER van de Oosterweelverbinding, samen onderzocht hoe de ruimtelijke en leefbaarheidsimpact kan beperkt worden. Hieruit volgde een voorkeursvariant voor de Oosterweelverbinding. Daarbij werd rekening gehouden met de leefbaarheidsprojecten en de overkappingen. Hierdoor is de laatste rechte lijn ingezet voor het

afwerken van het ontwerp en het indienen van de aanvragen voor de omgevingsvergunningen.

Verder werd met Zwijndrecht een overeenkomst afgesloten rond het geluidsproject. Ondertussen werd zelfs gestart met de infrastructuurwerken op linkeroever.

Ook werd met de Europese Investeringsbank een akkoord bereikt over de financiering voor 1 miljard euro. Daarnaast hebben het team van de overkappingsintendant en vijf ontwerpteams ondertussen, in dialoog, achttien leefbaarheidsprojecten voor de zes segmenten van de Antwerpse ring naar voor geschoven. Het gaat om 1,25 miljard euro.

Antwerpen werd als vierde proefvervoerregio in het kader van basisbereikbaarheid toegevoegd, zodat deze ook al van start kon gaan voor de andere vervoerregio's. Tot slot is er ook de start van de werkbanken en de procesbegeleiding van het haventracé.

Er is dus al een hele weg afgelegd. De lessen die werden getrokken voor de toekomst, kunnen volgens de minister niet genoeg benadrukt worden. Hij vermoedt dat er een nieuwe weg is ingeslagen voor de aanpak van toekomstige grote infrastructuurprojecten.

2. Toelichting bij het financieel model en de Oosterweelverbinding door David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis en Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis

David Van Herreweghe zegt dat Lantis de nieuwe zogenaamde roepnaam is voor de BAM. De BAM nv als rechtspersoon blijft immers bestaan. Lantis staat voor Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken. Elk woord is heel bewust gekozen. Men wil daar ook in de toekomst op blijven inzetten in overleg en consensus met de burgerbewegingen en andere stakeholders.

De rode draad van zijn uiteenzetting kan samengevat worden als "Wij zijn er klaar voor!". Er is al gestart met de hoofdwerken op linkeroever en voorbereidende werken op rechteroever.

2.1. Onze organisatie staat op punt

Het Toekomstverbond werd afgesloten op 15 maart 2017. Het is niet alleen een infrastructuurproject maar ook een belangrijk leefbaarheidsproject met vele dimensies. Er is de start van de vervoerregio Antwerpen, de organisatie van de werkgemeenschap, het opzetten van de minder-hinderaanpak, het vormgeven van het radicaal haventracé en de tweede Tijsmanstunnel. Deze verschillende dimensies vanuit één organisatie blijven bemeesteren is moeilijk. Daarom werd de BAM ontbonden in een BAM@Uitvoering en een BAM@Routeplan 2030 (zie slide 5). BAM@Uitvoering kreeg de naam Lantis en is een uitvoeringsorganisatie die vooral zal instaan voor de aanleg van de Oosterweelverbinding en toegewezen park-and-ridegebouwen. BAM@Routeplan 2030 staat in voor beleidsondersteunende en coördinerende opdrachten in de Antwerpse vervoerregio. Er is een duidelijke scheiding tussen beide maar er zal een wisselwerking blijven waarbij Lantis de opdrachten van BAM@Routeplan 2030 zal uitvoeren.

Ter voorbereiding is men gaan kijken naar representatieve voorbeelden van grote buitenlandse infrastructuurprojecten zoals bijvoorbeeld Crossrail in Londen, de A2 in Maastricht, de Hamburger Deckel en, het meest vergelijkbaar, de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (zie slide 6). De bedoeling is om de geleerde lessen hieruit te halen.

Inzake het personeelsaantal werd de organisatie enorm geüpgraded (zie slide 7). Lantis telt momenteel 120 à 130 personeelsleden (70-tal op eigen payroll, 53 via insourcing). Dat wordt opgetrokken naar 160 à 170 personeelsleden. In vergelijking met het 40-tal personeelsleden in 2017 is dat een verviervoudiging. BAM@Routeplan 2030 is een kleinere entiteit met momenteel 13 mensen die zal evolueren naar een twintigtal. CEO van Lantis is Luc Hellemans en algemeen manager van BAM@Routeplan 2030 is Jan Van Rensbergen.

2.2. Er is een sluitend financieel model

Er is een sluitende financiering en een adequaat kostenmanagement. Wat de financiering betreft, zijn er drie financieringsbronnen (zie slide 9): eigen vermogen/kapitaal, de financieringsovereenkomst met het Vlaamse Gewest en de overeenkomst tussen de EIB en het Vlaamse Gewest. Het eigen vermogen bedraagt afgerond 1,2 miljard euro waarvan 750 miljoen euro als vrije cashbuffer. Als gevolg van de bankencrisis van 2008 werd afgestapt van de idee van een bancaire financiering omdat dit te duur zou zijn, met zware discussies over due diligence-oefeningen en hoge risicopremies. Daarom werd aan het Vlaamse Gewest gevraagd om werkkapitaal ter beschikking te stellen in de vorm van een lening. Er werd een financieringsovereenkomst afgesloten voor 3,6 miljard euro. Daardoor is een garantie dat het project kan worden uitgevoerd en dat alle rekeningen kunnen betaald worden. In die 3,6 miljard is 1 miljard afkomstig van de overeenkomst met de EIB. Die overeenkomst wordt op 12 april 2019 ondertekend. De terugbetaling door BAM nv van de lening van het Vlaamse Gewest zal gebeuren vanaf de voltooiing van de werken over 35 jaar uit de geïnde tolinkomsten. David Van Herreweghe merkt bijkomend op dat de retributie voor de Liefkenshoek-tunnel elk jaar 40 miljoen euro opbrengt.

Naast de financiering is er de zijde van de uitgaven die sterk moeten worden bewaakt. Daarvoor is er een robuust financieel model met een zogenaamde 'Engineering & Construct' contractvorm. Samen met de studiebureaus en de aannemers die al werken uitvoeren, wordt voortdurend nagegaan welke extra kostenreductie mogelijk is. Uitgangspunt is het taakstellend budget van afgerond 3,25 miljard euro dat werd vastgelegd in 2010 (prijsspeil 2018: 3,713 miljard euro). BAM nv engageert zich om alles binnen dat budget te doen. Belangrijk is dat hierin 450 miljoen euro aan vrije buffer zit voor eventuele onvoorziene kosten. De ontvangsten bestaan uit de gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisingen. Voor de berekening van de toekomstige inkomsten werd gebruikgemaakt van de verkeerscijfers van het Vlaams Verkeerscentrum.

BAM nv doet continue aan 'value engineering'. Hij verwijst hiervoor naar de uiteenzetting van Luc Hellemans. Momenteel is er 150 miljoen euro aan uitgaven in beeld die mogelijks bespaard kunnen worden.

Het financieel model dat wordt gehanteerd is erg robuust. Op het basisscenario werden acht varianten berekend (zie slide 13). Voor het basisscenario werd voor de inkomstenzijde vertrokken van alle financiële middelen. Daarnaast is er het taakstellend budget van ongeveer 3,7 miljard euro (prijsspeil 2018) en is er een inkomstenstroom aan tol, berekend volgens de geschatte cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum. Vervolgens kan men de 'debt service coverage ratio' of solvabiliteitsratio berekenen die weergeeft in hoeverre men gedekt is om de langetermijnschulden af te betalen. De gele lijn op de grafiek (zie slide 14) staat voor een solvabiliteitsratio van 1. Zo lang de solvabiliteitsratio groter is dan 1 (of boven de gele lijn ligt) is er geen probleem. Voor het basisscenario komt men aan 1,67. Dat is hoog. Voor de acht varianten op dit basisscenario werden enkele tegenvallers ingecalculleerd, zoals bijvoorbeeld de stijging van bouwkosten, de verlenging van de bouwperiode, lagere tolinkomsten, een rentestijging en combinaties hiervan. Zelfs bij de worstcasescenario's is de solvabiliteitsratio hoger dan 1. Het gaat met

andere woorden om een zeer robuust financieel model waarbij BAM nv garant staat dat de financiering te allen tijde zal kunnen worden terugbetaald.

Ook de andere projecten zijn financieel afgedekt volgens David Van Herreweghe (zie slide 15). Zo zullen een aantal park-and-rides en fietspaden betaald worden vanuit de beheersvergoeding. De park-and-ride op linkeroever en de traminfrastructuur zullen worden betaald met de retributie van de Liefkenshoektunnel en de leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd door de zogenaamde overkappingsruiter van 1,25 miljard euro.

Luc Hellemans zegt dat het belangrijk is dat het budget goed wordt besteed en op een manier die het mogelijk maakt om in de toekomst te kijken. Anderhalf jaar geleden werd dit enorme bouwprogramma opgesplitst in deelprojecten. Elke zes weken worden die bekeken in een zogenaamde '360 graden project review'. Het team legt de risico's, kosten en problemen op tafel. Daartegenover staat de afdeling checks and balances. Samen wordt alles bekeken, bijvoorbeeld wat is de impact op timing, kosten enzovoort wanneer er niet wordt ingegrepen bij een bepaald probleem. Er wordt bottom-up getracht de toekomst te voorspellen en waar nodig te anticiperen. Dat gebeurt ook top-down door per kwartaal het volledige taakstellend budget opnieuw samen te stellen met gebruik van de standaardssystematiek voor kostenramingen. De risicoprovisies zijn niet toevallig gekozen. Alle kosten van het project, bijvoorbeeld ook onteigeningen, worden meegerekend. Zo kan per kwartaal nagegaan worden waar het taakstellend budget eindigt, gelet op de voorspellingen en waar moet worden ingegrepen. De voorbije twee jaar werd door value engineering en anticiperen op mogelijke problemen 300 à 400 miljoen euro bespaard.

2.3. We weten wat we gaan bouwen

Luc Hellemans kijkt, anderhalf jaar geleden vanuit de privésector komende, met verwondering en bewondering naar het project. Bewondering voor de inzet en betrokkenheid van de burgerbewegingen en de manier waarop zij het project op de agenda hebben gezet. Verder ook bewondering voor het politiek leiderschap om wendbaarheid te tonen om de beslissingspiramide om te draaien. Bewondering voor de administratie voor hun openheid van geest. Het resultaat mag gezien worden en is niet meer vergelijkbaar met het project dat voorlag in 2015. Op slide 19 werden de wijzigingen van de voorkeursvariant in beeld gebracht. Er is hierover een consensus. Nu volgt nog de project-MER-procedure en vervolgens de omgevingsvergunning. Slide 20 toont een voorbeeld van de Oosterweelknoop in ontwikkeling. Er wordt nog volop aan gewerkt. Dat gebeurt in volle samenwerking.

2.4. Verder bouwen aan vertrouwen

Het is belangrijk om het vertrouwen te behouden want de opgave is complex. Er zijn veiligheidsrisico's: als het gemiddelde aantal dodelijke arbeidsongevallen in de bouwsector geëxtrapoleerd wordt naar dit project, komt men aan twintig doden. Dat wil men uiteraard niet en kan vermeden worden door over te stappen van een conflict- naar een samenwerkingscultuur. Uiteraard zullen er altijd enkele spanningen zijn maar net dat maakt samenwerken interessant. Iedereen zoekt een manier om op een positieve manier vooruit te geraken. Luc Hellemans toont een video met enkele getuigenissen.

2.5. We zijn volop aan het bouwen

Slide 25 toont een overzicht van wat er al is gebeurd. Vervolgens kijkt hij vooruit naar wat er nog staat te gebeuren op linkeroever en in Zwijndrecht (slide 26) en op rechteroever. Wat het eerste betreft, zijn de werken op de E17 gestart op 1 maart 2019. De eerste hinder daar wordt vanaf 1 mei 2019 verwacht. De werken

op de E34 starten in de zomer van 2019. Tegen 2024 zal de infrastructuur in gebruik worden genomen met afwerking in 2025. De snelheid zal worden verlaagd, er komen versmalde rijstroken maar de hinder zal onder controle blijven. Hij verwijst naar de volgende uiteenzettingen.

Wat rechteroever betreft, liggen de zaken nog complexer (slide 27). Najaar 2019 wil men het MER en de vergunningsaanvraag voor Oosterweel klaar hebben. Er ligt nog een gans proces in het verschiet.

Slide 28 toont welke werken in 2018 werden opgestart en de geplande werken voor 2019. Er is de park-and-ride op linkeroever, het Lobroekdok dat werd gezuiverd, aanplantingen aan de IJzerlaanbrug (zie slide 29). Er zijn ook de spoorweg-onderdoorgangen. Het lijkt een klein dossier maar het gaat om 30 miljoen euro. Om de context te schetsen: een aannemer heeft twee dergelijke omvangrijke projecten per jaar. Zelfs de voorbereidende werken hebben een buitengewone schaal-grootte.

Luc Hellemans besluit dat de organisatie op punt staat om te starten en dat men er klaar voor is. De financiering is rond en er is een robuust financieel model. De EIB heeft een audit uitgevoerd en goedkeuring gegeven. Dat betekent wel wat. Men weet wat men gaat bouwen, in samenwerking met de burgerbewegingen. Het is niet altijd makkelijk om over alles een consensus te vinden, maar samen lukt het wel. Men moet blijven bouwen aan vertrouwen in een positieve geest.

3. Toelichting van de stand van zaken van de leefbaarheidsprojecten door Jan Van Rensbergen, procesbegeleider Toekomstverbond

Jan Van Rensbergen betreurt het dat overkappingsintendant Alexander D'Hooghe, door zijn lesopdracht bij het Massachusetts Institute of Technology, zelf niet aanwezig kan zijn om het dossier van de leefbaarheidsprojecten toe te lichten. Op 28 maart kon hij wel aanwezig zijn, maar door de verschuiving van de datum voor de bespreking lukt het hem nu niet. Er is ondertussen veel gebeurd. Hij is de persoon die iedereen dichterbij elkaar heeft gebracht om te komen tot het Toekomstverbond. Jan Van Rensbergen zal trachten om op basis van zijn presentatie een stand van zaken te geven van zijn werk voor de leefbaarheidsprojecten. Er wordt intensief samengewerkt tussen ontwerpteams, burgerbewegingen en de medewerkers van Lantis om de leefbaarheidsprojecten te integreren in het project en zo snel mogelijk uit te voeren.

3.1. Van 30 naar 18 leefbaarheidsprojecten

Medio 2017 werden na een internationale aanbesteding vijf ontwerpteams aangesteld die elk een segment van de ringzone kregen toegewezen. Het team van Alexander D'Hooghe nam een zesde segment voor zijn rekening. Zijn team testte bij wijze van pilootproject eerst methodieken uit. De opdracht voor de teams was om een ruimtelijk stedenbouwkundig plan te maken voor de lange termijn. Verder moesten ze concrete haalbare leefbaarheidsprojecten uitwerken waarvoor er een draagvlak is. Op de werkbanken werd een evaluatiekader uitgewerkt om de dertig geselecteerde leefbaarheidsprojecten te reduceren tot wat mogelijk was binnen een enveloppe van 1,25 miljard euro. Het evaluatiekader had vier pijlers: leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsreductie, groenvoorzieningen enzovoort), ruimtelijke kwaliteit, een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse en tot slot draagvlak. In mei 2018 hadden de zogenaamde Ringdagen plaats waarbij ongeveer 2000 mensen hun beoordeling gaven. De achttien leefbaarheidsprojecten die op basis van die vier criteria werden geselecteerd werden voorgelegd aan het politiek stuurcomité in juni 2018. Meer informatie hierover is terug te vinden in het boek 'over de ring' met vele bijlagen. De documenten zijn ook raadpleegbaar op de website: <https://www.overdering.be/eindrapportage/>.

De leefbaarheidsprojecten kunnen samengevat worden als twee grote longen voor Antwerpen: op linkeroever komt een groot landschapspark, op rechteroever een groot stedelijk park met daarnaast een ambitieus bermenprogramma langsheen de ganse ring. Vervolgens toont Jan Van Rensbergen de voorstellen, in wijzerzin van segment Noord naar segment West.

In zone Noord wordt het Noordkasteel behouden en het dominante karakter van Oosterweel is nu verdwenen in het ontwerp. Ter hoogte van de wijk Luchtbal komt een bijkomende overkapping (zie slide 7). De R1-Noord zal verlaagd worden aangelegd. Er komt ook een bermenlandschap dat start onder Ekeren via de ring naar Lobroekdok.

Zo wordt de link gelegd naar de zone Noordoost. Daar komt een bijkomende overkapping ter hoogte van het Sportpaleis (zie slide 9). Er ontstaat zo een nervenstructuur tussen de wijk Dam en de stad langs de ene zijde en de Kronenburgwijk aan de andere kant. Zo worden twee momenteel gescheiden stadsdelen via de overkapping verweven. In zone Oost wordt het Lobroekdok helemaal geïntegreerd in een waterpark dat doorloopt naar het oostelijk gedeelte waar de rivier het Schijn meandert (zie slide 11).

Verder naar beneden in zone Zuidoost komt er een groot bermenlandschap (zie slide 12). Een bijzonder knappe quick win. Het is belangrijk dat ze nu al worden aangelegd voor een latere overkapping. Het levert snelle winst op qua geluidsreductie en leefbaarheidskenmerken voor de bewoners. Voor zone Zuid besliste het politiek stuurcomité tot overkapping van de A12 aan de Jan de Voslei (zie slide 13). AWV was er al bezig met de heraanleg van de zogenaamde spaghettiknoop. Dat wordt nu samen met de overkapping en de aanleg van het bermenlandschap aangepakt.

Het Scheldebalkon en de Scheldebrug (zie slide 14) situeren zich in zone West. De Vlaamse Waterweg is volop bezig met de voorbereidingen voor de brug om er een architectonisch pareltje van te maken. Er wordt samengezeten met experts om het nautisch op punt te stellen. De andere projecten toont Jan Van Rensbergen op slide 15. Erg knap daarbij vindt hij de grote aarden geluidsberm in plaats van een geluidsmuur. Dat is ecologisch en voor de (be)leefbaarheid (geluidsreductie enzovoort) veel interessanter.

3.2. Verdere aanpak van de geselecteerde projecten: naar uitvoering

De overkappingsintendant heeft samen met de andere actoren (stad, Lantis, AWV, De Vlaamse Waterweg enzovoort) bekeken hoe de opdrachten voor de ontwerpteams op een verstandige manier kunnen worden geclusterd zodat er homogene stadsdeeltjes ontstaan. Zo kwam men tot acht clusters (zie slide 17). Clusters 1 tot en met 4 liggen in het projectgebied Oosterweel. In cluster 6 situeert zich het AWV-project voor de heraanleg van de spaghettiknoop.

Op basis van deze acht clusters worden nu bestekken opgemaakt voor studie bureaus en ontwerpteams. Ze zullen worden voorgelegd aan de vijf geselecteerde ontwerpteams om hun prijsvoorstel te berekenen in de zomer 2019. In het najaar 2019 moet dan vastliggen aan welke ontwerpteams de opdracht is toegewezen. De opdracht bestaat uit het helemaal verder uitwerken van het ontwerp tot en met de begeleiding van de uitvoering.

Het politiek stuurcomité heeft ook vier onderzoeksthema's bepaald (zie slide 18). Ten eerste een tunnelveiligheidsstudie voor de gehele ring. Overkappingen betekenen ook meer en langere tunnels. Ten tweede is er een verkeersstudie zuidoostelijke ring. In het Toekomstverbond werd er een stedelijke ringweg/doorgaande ringweg getekend. In 2016 werd er soort van wedstrijdvariant ontwikkeld met

gescheiden kokers voor stedelijk en doorgaand verkeer. Deze variant had vooral tot doel om de ontwerpteams een idee te geven van de mogelijke ondergrond. Vervolgens moeten nu de verkeersstromen concreet worden uitgetekend.

Een derde onderzoeksvraag betreft de stationsomgevingen. Het gaat om complexe projecten waarbij heel veel partners samenwerken. Het gaat om de mobiliteit in de ontsluiting van die stationsomgevingen maar ook ruimtelijke kwaliteit en verdichting, toegankelijkheid enzovoort. Het gaat om station Zuid, station Berchem, station Luchtbal en station Schijnpoort.

Tot slot is er een studie over water- en energiewerken in de ganse ringzone.

3.3. Stand van zaken van de financiering

De financiering van de leefbaarheidsprojecten is in opbouw. Er is het rollend fonds dat gespijsd wordt met de budgetoverschotten van het beleidsdomein MOW. Dat bedraagt momenteel 110 miljoen euro. 250 miljoen euro werd toegezegd door de stad Antwerpen en de haven. Dat maakt dat 360 miljoen euro nu al beschikbaar is voor uitgaven die grotendeels pas over enkele jaren zullen gebeuren. Het rollend fonds zal jaar na jaar verder opgebouwd worden zodat het budget van 1,25 miljard euro wordt bereikt.

4. Toelichting over de vervoerregio Antwerpen en het Routeplan 2030 door Jan Van Rensbergen

4.1. Routeplan 2030

Jan Van Rensbergen zal zijn toelichting over het Routeplan 2030 beperken tot enkele 'highlights' omdat het in het voortgangsrapport uitvoerig staat toegelicht. Bij het afsluiten van het Toekomstverbond werd al vaak gesproken over de modal shift en de vervoerregio Antwerpen. Daarom werd deze als vierde pilootregio bij de andere drie vervoerregio's toegevoegd. Hij telt 32 steden en gemeenten en 9 stads-districten. Zij hebben zitting in de vervoerregioraad, samen met het Departement MOW, VVM-De Lijn, AWV, De Vlaamse Waterweg, het Departement Omgeving, de provincie Antwerpen en de NMBS (zie slide 3). Gedurende anderhalf jaar heeft de vervoerregioraad zich ingewerkt in het dossier basisbereikbaarheid en de daarbij horende reorganisatie in kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

Verder werd er gewerkt aan het nieuwe mobiliteitsplan Routeplan 2030. Er werd daarbij eerst gewerkt aan een visie die tot stand kwam via werkbanken met andere actoren. Er werden vijf strategische doelen geformuleerd, namelijk een welvarende, veelzijdige, slimme, gezonde en kansrijke regio, die worden vertaald in tien ambities om deze doelen te bereiken (zie slide 4). Het gaat niet alleen op inzetten op een modal shift maar ook een mental shift. Het nieuwe normaal is niet meer om met de wagen van punt a naar punt b te rijden maar een gecombineerd traject van verschillende vervoersmiddelen. Dat betekent dat de kwaliteit van elk netwerk belangrijk is, net zoals de knooppunten zoals stationsomgevingen en andere mobipunten. Een gecombineerd traject is maar zo sterk als de zwakste schakel. De visienota, die terug te vinden is op de website www.routeplan2030.be, werd goedgekeurd door de vervoerregioraad op 27 juni 2018.

De visie moet vertaald worden in concrete maatregelen. Er wordt volop aan gewerkt om tegen zomer 2019 concrete maatregelen en een evaluatiekader klaar te hebben. Het evaluatiekader zorgt voor de selectie van de maatregelen maar ook voor monitoring en opvolging om na te gaan of de doelstellingen worden bereikt.

Er zijn ook verschillende werkbanken gestart: werkbanken Over de Ring/Oosterweel, werkbank Routeplan 2030 en werkbank Haventracé. De laatste twee werken

met een zelfde stramien. Ze starten met een overkoepelende werkbank waar iedereen die betrokken wil zijn, aanwezig is, de resultaten krijgt van deelprocessen enzovoort. Zo hebben de betrokkenen een overzicht. Vervolgens wordt er gesplitst in verschillende kleinere gebieden en specifieke thema's.

Er is al meer dan een jaar gewerkt met de voorzitters en covoorzitters in het voorzittersoverleg. Zij fungeren ook als stuurgroep voor de evaluatie van het participatietraject. Men wil leren uit twee jaar participeren, samenwerken met burgerbewegingen en experts. Wat zijn goede praktijken en 'lessons learned'. Hoe kunnen de werkbanken vertaald worden naar een duurzaam model voor een manier van samenwerken die kan worden gebruikt voor andere complexe projecten? Het evaluatierapport wordt verwacht in april 2019.

Routeplan 2030 is een mobiliteitsplan dat ook alle Masterplan 2020-projecten capteert die nog niet in uitvoering waren of die in uitvoering zijn.

4.2. Infrastructuur

Vervolgens bespreekt Jan Van Rensbergen enkele infrastructuurwerken. Vooreerst is er de traminfrastructuur. Hij toont een aantal werven in uitvoering (zie slide 8). Er is de aanleg van Brabo 2 of de Noorderlijn, vanaf het Operaplein tot aan Ekeren. Dat heeft vertraging gekend. Het is een complexe werf in het midden van de stad. Ondertussen zijn enkele delen in gebruik genomen en wordt de laatste hand gelegd aan de Noorderlijn en de leien zelf. De volledige ingebruikname is voorzien tegen september 2019 voor de tramvoorzieningen. Voorjaar 2020 zou de Rooseveltplaats klaar moeten zijn. De ondergrondse ruimten zijn impressionant aldus de spreker. In 2018 werd de Turnhoutsepoort afgewerkt.

Er werden ook nieuwe trams besteld. In een eerste lot gaat het om 23 lagevloertrams (30 meter, 180 plaatsen) die vanaf 2022 worden geleverd. In een volgende fase wordt nog in 43 andere trams voorzien. 66 in totaal dus.

De tweede infrastructuurwerken betreffen nieuwe park-and-ridegebouwen aan de eindpunten van de tramhaltes die snel en gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf het hoofdwegennet. Zo ontstaat een snelle verbinding. Lantis is gestart met de bouw van de P+R linkeroever met 1530 parkeerplaatsen. Er is de P+R Luchtbal aan het einde van de Noorderlijn met 1706 parkeerplaatsen. De gunningsfase loopt. Elk van deze gebouwen wordt multimodaal ingericht met plaats voor deelfietsen en -wagens. Verder zijn er voorbereidingen bezig voor de P+R Merksem (674 parkeerplaatsen) en de P+R Wommelgem. De laatste zal geen gebouw zijn omdat het in de reservatiestrook ligt van de A102. Er komt wel een gelijkgrondse uitbreiding van de bestaande parking.

Er zijn ook kleine projecten, zoals de fietskluizen, die een belangrijke, flexibele schakel vormen en onmisbaar zijn. Zo kan men de fiets op een veilige manier stallen. Er loopt een pilootproject met fietskluizen die worden gehuurd door bedrijven voor hun werknemers. Het project wordt geëvalueerd om na te gaan of het op grotere schaal kan worden uitgebouwd. Als blijkt dat er meer vraag is op bepaalde plaatsen, kan er worden overgeschakeld naar andere oplossingen, bijvoorbeeld een stalling in een gebouw.

Verder werden er nieuwe fietsroutes aangelegd. De Welenroute is klaar. Aan de Sint-Bernardusroute wordt de laatste hand gelegd. De Districtenroute is in uitvoering. Daardoor worden heel wat ontbrekende schakels afgewerkt. Belangrijke conflictpunten worden weggewerkt, zoals bijvoorbeeld het Ringfietspad dat onder de afrit van de E313 loopt.

Verder is er de heraanleg van het fietspad aan de Turnhoutsepoort, de Noordersingel, de IJzerlaan met de IJzerlaanbrug en de Slachthuislaan. Dat heeft als resultaat dat vanaf de Turnhoutsepoort in het oosten van Antwerpen tot aan de Noorderlaan een mooie publieke ruimte ontstaat met goed uitgebouwde fietsvoorzieningen. Het is genomineerd voor de Prijs Publieke Ruimte.

De bruggen van het Albertkanaal worden verhoogd. De brug 'Van den Azijn' in Deurne is afgewerkt. De werken zijn gestart in Massenhoven, aan de Theunisbrug, Wijnegem sluis, Herentals-Lier, Geel-Stelen en Eindhout. De laatste drie zijn bruggen van de eerste cluster pps-projecten. Voor de tweede cluster is de gunningsfase lopende en wordt de start van de werken verwacht in 2019 en afwerking in 2022. Voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is er sinds een vijftal jaar een versnelling ingezet, door de focus van De Vlaamse Waterweg en door de pps-formule.

4.3. Coördinatie en gedragsmaatregelen

Er wordt sinds een vijftal jaar op een gecoördineerde manier gewerkt op het vlak van communicatie – door Slim naar Antwerpen –, het coördineren en faseren van werven, signalisatie en flankerende maatregelen. De focus lag vooral op de bereikbaarheid van de stad en de mobiliteit in de stad zelf. Dat was het gevolg van alle werken in de stad. Sinds anderhalf jaar, door de werken aan de Oosterweelverbinding, vergroot die focus naar een grotere regio. Samen met de aannemers, NMBS, gemeentebesturen enzovoort werd gefocust op het verbeteren van openbaar vervoer, corridors voor collectief vervoer en het fietsnetwerk. Zo kunnen er alternatieven worden aangeboden voor de file. Het station van Beveren is daarbij een belangrijke hub. Er lopen gesprekken met de NMBS om de capaciteit en frequentie te verhogen.

Vervolgens gaat Jan Van Rensbergen in op een aantal resultaten van de maatregelen. Slide 18 toont het gevolg van het extra treinaanbod met de uitbouw van het S-net. Er is een duidelijk effect sinds 2016: van 150.000 naar 230.000 reizigers per semester in treinstation Noorderkempen. De frequentieverhoging van de treinen heeft bijvoorbeeld op de lijn 52 Puurs-Antwerpen geleid tot 37 procent extra reizigers (zie slide 19). Het traject van Antwerpen naar Essen telt er 10 procent meer. Eenzelfde effect valt waar te nemen bij de pendelbus van de haven. Sinds 2016 werd deze uitgebreid naar het volledige havengebied. Vergeleken met 2015 is er meer dan een verdubbeling van het aantal pendelaars dat er gebruik van maakt. Er is dus wel degelijk een modal shift aan de gang.

Vervolgens presenteert de spreker enkele resultaten van Slim naar Antwerpen. Zij verfijnen en verbeteren telkens opnieuw de applicaties en het aanbod. Uniek in de wereld is hun multimodaal reisadvies met de routeplanner. De bewoners- en werkgeversaanpak is beschreven in de nota. Momenteel zijn er een honderdtal bedrijven partner geworden. Zij vertegenwoordigen meer dan 50.000 werknemers en engageren zich om het woon-werkverkeer van hun personeel te verbeteren. Er werden potentieelinschattingen gemaakt voor elk vervoersmiddel (zie slide 23).

Voor de resultaten van de mobiliteitsscan en de effectmeting verwijst hij naar slide 24. Het gaat om een enquête bij 26 bedrijven die 41.633 werknemers vertegenwoordigen. De modal shift is zichtbaar: het gebruik van de auto daalde van 64 naar 43 procent. Wat opvalt is dat ook het gebruik van de fiets enorm is toegenomen: van 19 naar 32 procent.

Velo Antwerpen heeft het aantal stations verder uitgebreid met als gevolg bijna een verdubbeling van het aantal ritten (zie slide 25). Het aantal wagens richting stadscentrum is tussen mei 2017 en september 2018 gedaald met 14.000.

De uitdaging is nu om deze resultaten te bestendigen en uit te breiden in de regio, samen met alle actoren.

5. Toelichting over de flankerende maatregelen van het Havenbedrijf Antwerpen door Tom Verlinden, mobiliteitsmanager

Tom Verlinden licht de flankerende maatregelen toe van het Havenbedrijf Antwerpen. Het gaat om vier initiatieven rond personenvervoer en drie rond goederenvervoer.

5.1. Personenvervoer

Voor het personenvervoer is er sinds iets meer dan een jaar de waterbus (zie slide 28). Hij toont de trajecten (slide 29). Er werd gestart met de zogenaamde zuidelijke route van Hemiksem naar Steenplein. In oktober 2018 werd dit uitgebreid naar het noorden: van Steenplein naar Kallosluis. In maart 2019 werd er gestart met een route op het Albertkanaal. De waterbussen zijn zeer succesvol. Het Havenbedrijf Antwerpen wil dit nog uitbreiden (zie slide 30) met een noordelijk traject richting Lillo. De dieselschepen op het Albertkanaal wil men vervangen door elektrische. Bij de uitbreiding naar Lillo zal de waterbus vier keer de Schelde oversteken (zie slide 31). Dat is wat de waterbus zo nuttig maakt, namelijk reizen tussen linkeroever en rechteroever. Dat is tijdens de spitsuren immers erg problematisch met files in de Kennedy-, Waasland-, en Liefkenshoektunnel. Het voordeel is ook dat de fiets kan worden meegenomen op de waterbus voor het voor- en natraject. Slide 32 toont de evolutie van de reizigersaantallen op de Schelde: van 11.000 à 12.000 per maand tijdens de winter 2017-2018, 25.000 in de lente van 2018, tot 45.000 in juli en augustus 2018. Bij de vergelijking met september 2018, na 1 jaar werking, is er meer dan een verdubbeling vast te stellen. Dat heeft te maken met de enorme nood om te kunnen reizen tussen linker- en rechteroever. Zodra de werken aan de Oosterweelverbinding op kruissnelheid komen met de werken aan de viaducten zal de behoefte alleen maar toenemen.

Een tweede initiatief is de fietsbus. Het doel is om de fietsers te faciliteren. De (dubbelgelede) fietsbus rijdt door de Tijsmans- en Liefkenshoektunnel zodat het mogelijk wordt om in de haven rond te fietsen (zie slide 34). Door deze tunnels fietsen is niet mogelijk terwijl er in de haven een uitgebreid fietsnetwerk is van zeer goede kwaliteit. De vier bussen rijden over en weer tussen Waaslandhaven Noord en de Noorderlaan. Vanaf de tweede maand zaten de bussen al goed gevuld, wat erop wijst dat hiermee aan een grote nood wordt tegemoetgekomen.

Collectief busvervoer is een derde initiatief rond personenvervoer waaraan wordt gewerkt. Slide 36 toont de bestaande buslijnen van private bedrijven, links de dagbussen, rechts de shiftbussen. Het gaat om de twee grote netwerken I-BUS en BASF. Beiden hebben een volledig dekkend netwerk. Daarnaast zijn er nog een vijftal andere bedrijven actief zoals Total, Exxon, Katoennatie. Er wordt nagegaan of het niet mogelijk is om te komen tot één groot netwerk, zodat ook de frequentie verhoogd kan worden. Bovendien wordt onderzocht of dit netwerk kan opengesteld worden voor de ganse havengemeenschap. Slide 37 toont het huidige ontwerp. Alle lijnen rijden richting haven. Vanaf de laatste halte rijden ze door naar een hub. Er zijn er drie voorzien (zie slide 38). Ze liggen rond maar net buiten het havengebied. Daarop worden zoveel mogelijk andere vervoersmodi aangetakt, zoals bijvoorbeeld de hub aan Havanna. Daar stoppen trams, OV-bussen en de trein Noorderdokken. Vanuit deze drie hubs rijden dezelfde bussen dan verder naar de verschillende havenbedrijven (zie slide 39 voor de bestemmingszones). Er is een potentieel van 140.000 werknemers. 's Morgens wordt iedereen naar de haven gebracht, en 's avonds terug. Overdag rijden deze bussen niet.

Een laatste initiatief is het collectief elektrisch fietssysteem. De doelstelling hierbij is de werknemers in de haven het openbaar vervoer te kunnen laten gebruiken. Momenteel strandt men aan de rand van de haven indien men gebruikmaakt van het openbaar vervoer met als gevolg dat er nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Daarom wil men overal waar openbaar vervoer stopt (tram, bus, trein, waterbus, collectief vervoer) elektrische fietsen voorzien voor de first en last mile (zie slide 41). Omwille van de grotere afstanden in de haven kiest men bewust voor elektrische fietsen die men kan reserveren.

5.2. Goederenvervoer

Tom Verlinden toont slide 42 met de verdeling van het goederenvervoer in aantal containers. Momenteel wordt 7 procent per spoor vervoerd, 38 procent met de binnenvaart en 55 procent via de weg met vrachtwagens. De ambitie is om tegen 2030 het percentage binnenvaart te brengen op 42 procent. 38 procent is al een groot aandeel in vergelijking met andere havens, dankzij het groot aantal kanalen (Hamburg: minder dan 5 procent). Het aandeel spoorvervoer wil men minstens verdubbelen: van 7 naar 15 procent.

Wat de binnenvaart betreft, is er momenteel een probleem met de laad- en lostijden aan terminals. De wachttijden zijn te lang. Daarom werden alle betrokken actoren (zie slide 44) samengebracht om na te gaan welke oplossingen mogelijk zijn. Uit meer dan veertig workshops ontstond een actieplan (zie slide 45). Zo is men bijvoorbeeld rond samenwerking en planning gestart met een centrale lichterplanning in plaats dat elke lichter zijn eigen planning heeft. Het is geen eenvoudig project omdat concurrenten moeten samenwerken en voor elkaar gaan plannen maar het is zeer succesvol. Een ander voorbeeld is bundeling. Met de sector werd afgesproken om met minimum dertig containers per terminal ernaar toe te varen. Dat proefproject loopt nog tot juni 2019 waarna een evaluatie volgt.

Hoe kan het vervoer per spoor verdubbeld worden? Er is zeker infrastructuur, elektrificatie, beseining en dergelijke nodig. Maar er zal meer nodig zijn. Zo gebeurt het verkeersmanagement nog binnen de haven zelf door Infrabel. Dat gebeurt op dezelfde manier als op de rest van het spoorwegennet, wat niet veel zin heeft. In een haven is er veel meer flexibiliteit nodig. Zo is wagons parkeren in de haven momenteel gratis, maar daardoor wordt een spoor geblokkeerd. In de haven van Hamburg wordt er parkeergeld gevraagd met als gevolg dat er nog weinig wagons worden geparkeerd. Momenteel lopen er constructieve gesprekken met Infrabel om de regels in het havengebied flexibeler en op maat van de haven maken.

Tot slot zijn er de vrachtwagens. Die containers probeert men zoveel als mogelijk naar spoor en binnenvaart te brengen. Indien het niet anders kan dan over de weg, vraagt men om te kiezen voor momenten dat er nog rijcapaciteit is: 's nachts. De grafiek op slide 49 toont de enorme stijging van het verkeer in de Liefkenshoek-tunnel. Ook hierover werd met de sector rond de tafel gezeten op zoek naar oplossingen. De logistieke keten 's nachts organiseren is immers niet eenvoudig. Men is gestart met Deurganckdok waar zich de grootste volumes situeren op linkeroever. Als begeleidende maatregel werden de tarieven in de Liefkenshoektunnel aangepast. De grafiek op slide 51 toont al een stijging van het nachtverkeer in deze tunnel. Momenteel is men in gesprek om ook de terminals op rechteroever 's nachts te openen. Op 1 mei 2019 wil men hiermee starten en drie maanden proefdraaien (zie slide 52). Dan volgt een conversieperiode van één jaar waarbij ook de andere actoren in de keten (verladers, klanten enzovoort) mee betrokken worden. Tot slot toont Tom Verlinden een videofragment met enkele getuigenissen over de initiatieven rond personenvervoer.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomsst van Dirk de Kort

Dirk de Kort feliciteert de betrokkenen met wat tot op heden werd bereikt. Er werden duidelijke stappen voorwaarts gezet, mede door een andere manier van werken: samenwerking met de burgerbewegingen, de haven van Antwerpen enzovoort. Van een probleemgeval is het dossier geëvolueerd naar een project waar men fier over mag zijn.

Dat belet niet dat er nog vragen en aandachtspunten zijn. Zo mist hij in de uiteenzetting meer informatie over de timing en verdere planning om het verkeer rond de stad te leiden en over het haventracé. Hij stelt immers vast dat de autosnelweg ten noorden van Antwerpen nu al verzadigd is met als gevolg dat vrachtwagens binnenwegen opzoeken. Daardoor komt de leefbaarheid van de betrokken gemeenten in het gedrang. Welke financiering is er voorzien hiervoor? Kunnen de sprekers meer verduidelijking geven bij de evaluatie van het participatietraject?

Een belangrijk aandachtspunt vormde de modal shift. Uit de toelichting blijkt dat er voor het goederenvervoer per spoor in de haven heel wat vooruitgang is. Maar er is nog meer winst mogelijk, bijvoorbeeld door nachtelijke logistiek. Dat kan files reduceren. Hij hoort bij transportbedrijven dat een deel van de middelen die via de flankerende maatregelen terugvloeien uit de kilometerheffing voor vrachtwagens, voor hen mogen ingezet worden om de kostprijs van overslag naar het spoor te beperken.

Door de waterbus krijgen de gebruikers ervan ook meer voeling met het water. Ook dat is belangrijk. Hij hoort de vraag om de snelheid op het Albertkanaal (18 km/u) te verhogen. Wie langs het jaagpad fietst, gaat sneller.

Het is voor Dirk de Kort niet duidelijk of de vooropgestelde doelstellingen voor de modal shift vóór aanvang van de werken, behaald zijn.

Tot slot vindt hij het belangrijk dat wordt aangetoond welke bijdrage dit project levert aan het klimaat. Hij denkt dat in dat verband soms communicatiekansen worden gemist.

1.2. Tussenkomsst van Yasmine Kherbache

Yasmine Kherbache denkt dat er over de grenzen van meerderheid en oppositie de wil is om het Toekomstverbond verder te realiseren. Ze heeft voor deze laatste rapportage van de legislatuur een balans opgemaakt van de vragen die ze de voorbije jaren telkens opnieuw stelde.

Een van de aandachtspunten is de modal shift, die ook een van de kritieke succesfactoren is. Oorspronkelijk stond zij alleen hierin. Ze was dan ook verheugd toen de intendant benadrukte dat het project niet zal slagen zonder een ambitieuze modal shift. Ook bij de stad Antwerpen leeft nu die overtuiging. Schepen Kennis onderstreepte dat een kwaliteitsvol OV-netwerk de ruggengraat moet zijn van het mobiliteitsnetwerk in de regio Antwerpen. Ze is echter ontgoocheld als ze kijkt naar de stand van zaken. Positief waren wel de verhoging van de treinfrequentie op de lijn Puurs-Essen en wat het Havenbedrijf heeft gedaan. Nu wordt er met de fiets- en waterbus een alternatief aangeboden voor de werknemers. Uit de rapportage blijkt echter dat het lijstje OV-projecten ten opzichte van het Masterplan 2020 drastisch is ingekort in vergelijking met de oorspronkelijke ambitie. Welke

bijkomende projecten zal men inzetten om het dreigende verkeersinfarct te vermijden? De knip van de Antwerpse Leien zorgde voor minder autoverkeer maar men vreest voor de gevolgen bij het opheffen ervan. Welke alternatieven zijn er dan? De tramprojecten zoals de Noorderlijn zijn mooie initiatieven maar zij versterken eerder een modal shift voor het stedelijk vervoer. De park-and-rideparkings liggen dicht bij het centrum zodat men lang in de file moet staan om ze te bereiken. Dat is geen goede manier van werken. Wat gaat men dus nog extra doen voor de modal shift? De cijfers over het verplaatsingsgedrag, de filezwaarte enzovoort zijn immers niet hoopgevend.

De discussie over Oosterweel-light loopt blijkbaar nog. Ze hoopt dat het de goede kant uitgaat. Toen haar partij destijds ijverde voor een ondertunnelde oplossing, werd ze gewezen op de Tunnelrichtlijn die dat onmogelijk maakte. De intendant zou hierover juridisch advies vragen. Is dat gebeurd en zijn alle hinderissen voor een tunnel uit de weg geruimd? Vooraleer een tunnelveiligheidsstudie te starten moet dit duidelijk zijn. Ze is anderzijds blij dat door het dubbelbesluit het viaduct nu ondergronds wordt aangelegd. Dat is een belangrijke stap richting volledige overkapping.

Voor de financiering van de overkapping wordt verwezen naar het rollend fonds. Het is bekend dat daar niet voldoende middelen voor zijn. Haar fractie is voorstander om de nodige middelen te voorzien voor de leefbaarheidsprojecten. Ze heeft echter niemand horen pleiten voor een robuuste financiering voor de modal shift. Als die er niet is, stort het ganse project in elkaar. De initiatieven van het Havenbedrijf zijn projecten. Is hiervoor een structurele robuuste financiering? Is die er voor de nodige OV-projecten?

1.3. Tussenkoms van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien drukt zijn appreciatie uit voor het Toekomstverbond. Het proces heeft echter zichtbaar een knauw gekregen. Begin januari 2018 werd er gecommuniceerd over een akkoord voor een noordelijke ring met gescheiden verkeer. Even later werd hierop teruggekomen. Hij leest voor uit de nieuwsbrief van Ringland van 4 april 2019: "Ringland pleit al lang voor een scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer in aparte tunnels, niet alleen op de zuidelijke maar ook op de noordelijke ring (vanaf de knoop E313/E34 via het Sportpaleis tot aan de Groenendaallaan). Terwijl dat in december voor iedereen rond de tafel nog de ambitie was, is dat concept intussen weer verworpen. Ringland vindt er geen medestanders meer voor.". En verder: "In haar ontwerpen gaat de BAM opnieuw uit van een gemengd systeem voor de noordelijke ring. De burgerbewegingen eisen nu snelle duidelijkheid over de overgang tussen het gescheiden systeem op de zuidelijke ring en het gemengde systeem op de noordelijke ring, met stevige garanties voor de verkeers- en tunnelveiligheid. Volgens de BAM staat een gemengd systeem de volledige overkapping niet in de weg. Ook daarover vragen de burgerbewegingen bevestiging via verder ontwerpend onderzoek. Ten slotte hebben de onderhandelingen sinds het Toekomstverbond aangetoond dat de toegezegde co-creatie met de burgerbewegingen nog niet optimaal verloopt. Daarvoor hebben we verbetervoorstellen gedaan. Op korte termijn hopen we zo bijvoorbeeld tot een betere samenwerking te komen voor het ontwerp van de Oosterweelknoop en het knooppunt Groenendaallaan.". Hij hoopt dat deze knipperlichtsignalen au sérieux worden genomen. Hoe is de beslissing tot stand gekomen en wat is de reden om het verkeer daar niet te scheiden? Gaat het om een politieke beslissing of een beslissing op basis van technische argumenten?

Het MER verloopt binnenkort. Wat is de deadline voor het indienen van de bouw-aanvraag? Verhoogt dat de druk om bepaalde interessante wijzigingen niet door te voeren? Komt er een onderzoek naar en een ontwerp van de volledige overkapping vooraleer men start met bouwen?

In de rapportage staat dat er nog verschillende pijnpunten onderzocht moeten worden zoals de Deurnese Tuinen, ook wel de Hollandse knoop genoemd. In hoe verre engageert men zich om te komen tot een verbetering van de Hollandse knoop?

Verder leest hij in het rapport dat voorstellen over de op- en afrit Schijnpoot niet behoren tot de scope Oosterweel en rechtstreeks worden opgenomen tussen stad Antwerpen en belanghebbenden. Waarom en welke gevolgen kan dat hebben?

Het verschil in de manier van zoeken naar financiering voor de bouw van de Oosterweelverbinding enerzijds en voor de leefbaarheidsprojecten en de volledige (of maximale) overkapping anderzijds, baart hem zorgen. Dat bleek ook uit de presentatie die werd gegeven. Binnen enkele jaren zal er minstens 1 miljard beschikbaar moeten zijn voor dat laatste. Een rollend fonds dat op twee jaar met dit bedrag wordt gespijsd, lijkt hem niet waarschijnlijk. Is er een taskforce hiervoor, een financiële planning? Een extra reden om hierover achterdochtig te zijn, is dat het nooit is gelukt om een gezamenlijke resolutie hierover goed te keuren. De reden is dat de vraag van sp.a en Groen om hierin financiële engagementen te zetten, steeds werd afgeblokt door de meerderheidspartijen.

Inzake de A102 is het voortgangsrapport erg onduidelijk over timing en aanpak. Welke garanties zijn er? Dezelfde vragen heeft hij over de aansluiting van de E313 en de ring. Er is alleen sprake van vervolgstudies over de leefbaarheid. Is dat definitief verdwenen?

Op linkeroever duikt een conflict op tussen natuurontwikkeling en fietsinfrastructuur. Beide zijn echter nodig. De reden hiervoor is volgens de spreker dat het project van de ecologische verbindingen tussen de verschillende natuurgebieden is gesneuveld. Hij vraagt om dat terug op te nemen.

Wouter Vanbesien gaat dieper in op de modal shift met enkele vragen aan Roger Kesteloot. Hij verwijst naar zijn schriftelijke vraag over de tramprojecten (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2018-19, nr. 525). Hij ontving de gevraagde projectfiches maar daarbij werd vermeld dat zij voor De Lijn niet de meest recente leidraad vormden en dat de projectopvolging voornamelijk gebeurt bij de samenstelling van het (meerjarig) investeringsprogramma. Dat geeft hem geen antwoord op de stand van zaken en de toekomstige evolutie. Daarover kreeg hij nu graag meer informatie. Klopt het dat er problemen zijn met de voorziene tramverlenging naar Wilrijk?

Bij de voorgestelde maatregelen rond minder hinder blijkt er weinig inbreng te zijn van De Lijn of collectief vervoer. Zijn er bussen voorzien in de planning? Is er budget voor?

Bij het project Noorderlijn is er een juridisch geschil. Hoe ver staat het met een mogelijke dading? Wat is de impact op de timing van de werken?

Tot slot vraagt hij aan Tom Verlinden of de snelheid van de waterbus op het Albertkanaal niet kan verhogen. En kan de waterbus ook niet de dokken aandoen voor het woon-werkverkeer?

1.4. Tussenkomen van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer heeft nog vragen bij de financiering van het geheel. De kostprijs voor de 18 leefbaarheidsprojecten bedraagt 1,25 miljard euro. Na twee jaar beschikt het rollend fonds slechts over 110 miljoen van de te voorziene 1 miljard euro. Dat is ruim onvoldoende om te spreken van een structurele financieringsbasis. Zal er alternatieve financiering nodig zijn?

Klopt het dat er tol zal worden geheven voor de Kennedy- en Waaslandtunnel? Hoe zal dat praktisch gebeuren?

Hij meent zich te herinneren dat 1 procent van het totale budget voorzien zou zijn voor investeringen voor fiets- en voetgangersinfrastructuur. Is dat nog steeds het doel?

Hoe zullen er meer middelen komen voor De Lijn voor de modal shift en in het kader van de minderhindermaatregelen?

Het verheugt de spreker dat er een fietstunnel wordt voorzien in de Oosterweeltunnel. Maar is een breedte van 6 meter op langere termijn wel voldoende, gelet op de verwachte modal shift? Hoeveel is al gerealiseerd van de voorziene modal shift door de genomen maatregelen?

Wat de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden betreft, verwijst hij naar zijn schriftelijke vraag (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2018-19, nr. 263). Een onderzoek van Greenpeace in september 2017 bracht aan het licht dat de tunnelmonden van de Craeybeckxtunnel de zones zijn met de slechtste luchtkwaliteit in Antwerpen. Deze tunnel is hoger en minder lang dan de toekomstige tunnels. Hoe zal de impact op deze tunnelmonden worden beperkt? Eerder bleek dat filtering niet mogelijk is wegens te duur en slechts 30% van de lucht in de tunnels zou zuiveren. Hoeveel CO₂-vermindering zal er zijn door de Oosterweelverbinding, de leefbaarheidsprojecten en de overkapping?

Verder verwijst Orry Van de Wauwer naar zijn schriftelijke vraag over de nood aan personeel (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2018-19, nr. 469). Alle werven en werken in Antwerpen zullen een grote groep arbeiders naar Antwerpen brengen. Er zal nood zijn aan huisvesting en maatschappelijke faciliteiten. Welke rol zal de BAM op zich nemen om deze personeelsaanvoer te managen?

De waterbus zal de rol van het veer aan Lillo overnemen. Dat vindt hij positief want er is een enorme nood om van linkeroever naar rechteroever te geraken, zoals gezegd door Tom Verlinden. Hij vindt het dan echter vreemd dat het veer over de Schelde aan het Steen binnenkort wegvalt, gelet ook op de vele gebruikers. Zal de waterbus deze verbinding overnemen?

De gemeente Zwijndrecht maakt zich zorgen over het toekomstige sluipverkeer eens de werken starten. Zij vragen maatregelen om het verkeer op de E17 en E34 te houden. Welke mogelijkheden zijn er hiervoor?

Natuurpunt is niet tevreden dat het landschapspark op linkeroever op de reserve lijst staat van de leefbaarheidsprojecten. Van de 18 weerhouden projecten zijn er maar weinig met ecologische waarde volgens de organisatie. Waarom deze keuze en wat vindt de minister van deze kritiek?

1.5. Tussenkoms van Annick De Ridder

Annick De Ridder dankt ook iedereen voor de vooruitgang in het project. Ze begrijpt dat er nog kritiek is maar ze vraagt om te focussen op de goede plannen die voorliggen en het te beschouwen als een gezamenlijk project. Ze vindt het belangrijk dat de werken zijn gestart.

Ze vindt het raar dat Yasmine Kherbache de modal shift als iets socialistisch beschouwt en ze vindt dat minister Ben Weyts eerder de verpersoonlijking is van de modal shift. De investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur zijn nooit eerder zo hoog geweest als tijdens de huidige legislatuur. Ook de haven levert heel wat inspanningen. Ze is grote fan van de watermobiliteit en verwijst naar de

verwevenheid van stad en water in Stockholm als voorbeeld. De vraag is wie de factuur zal betalen. Zij hoopt dat in de toekomst ook in andere Vlaamse steden de zogenaamde watersnelweg zal worden gebruikt voor personenvervoer, naast goederentransport. Er moet in de toekomst nagegaan worden hoe het watertransport deel kan uitmaken van het openbaar vervoer binnen het concept van basisbereikbaarheid. Zij voelt aanzienlijke steun voor deze denkwijze.

Er werden een aantal bezorgdheden geformuleerd door de vorige sprekers. Annick De Ridder wijst erop dat in de lopende adviesprocedures en het project-MER nog veel kan worden bekeken. Het is voor haar logisch dat er nog enkele discussiepunten zijn maar ze stelt vast dat men al een heel eind is gevorderd. Ze maakt zich sterk dat het project samen tot een goede einde zal worden gebracht.

2. Antwoorden

2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts

Op de opmerking van Dirk de Kort dat hij communicatieve kansen heeft laten liggen, antwoordt *Ben Weyts* gekscherend dat hij dat verwijt niet elke dag krijgt. Hij zegt dat bijvoorbeeld de omvorming van de BAM naar Lantis deel uitmaakt van een communicatief traject.

Wat de modal shift betreft, is er in Antwerpen nog nooit zo veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur en openbaar vervoer. Dat zal ook in de toekomst het geval zijn. Voor de I-BUS is er een tussenkomst van de Vlaamse overheid van 1,5 miljoen euro per jaar. Voor de fietsbus is dat 600.000 euro. Hij is ook voorstander van de extra route voor Lillo maar daarvoor is een nieuwe aanlegsteiger nodig. Die komt er in 2020. Hij verwacht een kostprijs van meer dan 1,5 miljoen euro. Verder zijn er de genomen initiatieven voor de connectie met het hinterland voor transport per spoor en via binnenvaart. Het gaat om een tussenkomst van 6 miljoen euro.

Hij stelt vast dat Wouter Vanbesien zijn vragen over de financiering blijft herhalen. Van de 1,25 miljard dragen de stad Antwerpen en de haven 250 miljoen euro bij. Voor de financiering van de overige 1 miljard euro door de Vlaamse overheid heeft hij gezorgd voor een structurele financiering via het rollend fonds. Na twee jaar zit er al 110 miljoen euro in het fonds terwijl de werken pas over enkele jaren plaats zullen vinden. Dat vindt hij al een groot engagement. Vanzelfsprekend zullen de volgende Vlaamse regeringen budgettaire initiatieven moeten nemen. Hij stelt vast dat zowat alle Vlaamse partijen zich geëngageerd hebben voor de financiering van de overkapping. Hij zou het appreciëren dat het negativisme daaromtrent zou ophouden.

Volgens *David Van Herreweghe* is er voor de financiering sprake van een groot misverstand. Het gaat niet om een soort van spaarboekfinanciering. Ook bij het bouwen van een huis heeft men niet alle financiële middelen op zijn spaarrekening. Het gaat om een cashflowmodel. Men moet afbetalingscapaciteit hebben. Lantis gaat zelf financieringen aan die gegarandeerd zijn. Bij de aanbesteding worden allerlei werken gecombineerd. Concreet: in de aanbestedingen en uitvoeringen is er rekening gehouden met 960 à 970 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten. Daarvan moeten op termijn de facturen worden betaald. Het cashflowmodel betekent dat op bepaalde tijdstippen leningen moeten worden afbetaald waarvoor cash voorradig moet zijn. Dat geld zal er zijn. Hij verwijst naar het robuust financieel model. De 110 miljoen euro uit het rollend fonds en de 250 miljoen euro van de stad Antwerpen en de haven vormen al een serieuze cashbuffer. Terwijl de facturen pas over x aantal jaar zullen moeten worden betaald.

Het veer naar Sint-Anna is inderdaad een groot succes volgens minister *Ben Weyts*. In december 2018 waren er 33.000 reizigers. In december 2017 waren dat er nog

maar 18.000. Het werd opgezet als een tijdelijk initiatief maar in het kader van de vervoerregio lijkt het door het succes aangewezen om dit voort te zetten. Dat moet verder binnen de vervoerregio worden bekeken. De Sint-Annatunnel zou ook openblijven tijdens de onderhoudswerken aan de liften en trappen.

2.2. Antwoorden van Jan Van Rensbergen

Jan Van Rensbergen antwoordt over de timing van het haventracé dat al het startsein werd gegeven voor projecten die de huidige infrastructuur versterken en een aantal knelpunten wegnemen. Het gaat erom de verbinding van de E19-Noord met de A12-Noord te verbeteren. Dat project staat onder leiding van AWW. Het tweede project is de tweede Tijsmanstunnel waarvoor Lantis is aangesteld als uitvoeringsorganisatie. Het voorbereidend onderzoek naar technische haalbaarheid en dergelijke loopt. Het laatste project is een project van de afdeling Maritieme Toegang voor de ontsluiting van de Waaslandhaven, namelijk de heraanleg van de E34-West en de aansluiting met de R2. Voor de laatste twee projecten zijn in het kader van co-creatie specifieke werkbanken in het vooruitzicht gesteld voor het voorjaar 2019. Hij verwacht dat er eind 2019 kant-en-klare uitvoeringsbeslissingen kunnen worden genomen.

Als men de R2 beschouwt als een route voor doorgaand verkeer, is het wel belangrijk dat de R2 dat aankan. Momenteel is er een serieuze bottleneck. Het is een feit dat de Liefkenshoek tunnel nog niet op volle capaciteit kan worden gebruikt. De bottleneck voor de Tijsmanstunnel is zichtbaar in de verkeerscijfers van de avondspits richting Nederland. Los van het feit dat de huidige Tijsmanstunnel aan renovatie toe is, is er ook nood aan een tweede Tijsmanstunnel. Het is belangrijk om deze eerste cluster van projecten uit te voeren om het oplossend vermogen van de R2 te verbeteren. Deze projecten lopen gelijktijdig met de Oosterweelprojecten.

Brunhilde Foulon, regiomanager AWW, gaat dieper in op het eerste project. Het gaat het over een verbindingsweg tussen de afrit Kleine Bareel op de E19 en de A12. Er zijn daar veel weefbewegingen. De bedoeling is om het verkeer dat vanuit het noorden komt en rechtstreeks de ring oprijdt, het haventracé te laten volgen naar de A12 en vervolgens de R2.

Er waren ook nog vragen over de andere delen van het haventracé, namelijk de A102 en A12-Noord met de Nx en de verdere ontsluiting daar. Dat bevindt zich momenteel in de fase van het verzamelen in de werkbanken van aandachtspunten, randvoorwaarden, inzichten van de verschillende actoren. De A102 is uiteraard een deel van het haventracé maar krijgt ook een ontsluitend vermogen als er halverwege een op- en afrit wordt toegevoegd. Zo kan er nog meer verkeer uit de stad gehouden worden. De bedoeling is om te komen tot een goede projectomschrijving.

De timing van de realisatie is momenteel nog onbekend. Prioriteit is momenteel de bestaande infrastructuur versterken om het verkeer daar naartoe te sturen. Ondertussen wordt de tijd benut om een goed draagvlak te krijgen voor de A102, de Nx en andere begeleidende projecten.

Voor de modal shift is de globale doelstelling voor de vervoerregio 50 procent. Dat wil zeggen maximaal 50 procent van de verplaatsingen met de wagen, 50 procent met de fiets, openbaar vervoer en deelsystemen. De cijfers van een enquête van Slim naar Antwerpen wijzen erop dat die doelstelling is behaald. Maar deze cijfers moeten verfijnd worden. In een urbaan dens stedelijk gebied kan de lat hoger worden gelegd. In landelijk gebied is het moeilijk om die verhouding te bereiken. In Routeplan 2030 wordt een fijnmazig net gemaakt voor openbaar vervoer, fietsen enzovoort, met een voorstelling van de nodige maatregelen tegen eind 2019.

2.3. Antwoorden van Luc Hellemans

Luc Hellemans deelt de mening dat dit project een hefboom moet zijn om meer te doen voor het klimaat. Lantis heeft in zijn strategie drie visiepijlers waaraan alles wordt afgetoetst. Een van de pijlers is duurzaamheid en transformatie. Het project moet CO₂-neutraal zijn en de nieuwste technologie moet worden gebruikt. Er wordt hiervoor samengewerkt met de UAntwerpen. De communicatie hierover komt pas op het einde van het traject: eerst weten wat te doen, dan het doen en dan communiceren.

De keuze voor een gemengd stelsel is een gedurfde keuze. Er is een ambitieuze modal split waarvan de helft is uitgevoerd als Oosterweel in bedrijf zit. De keuze heeft implicaties gehad op het ontwerp, namelijk een beter ruimtebeslag. Het creëerde ook kansen waardoor het eigen ontwerp verlaten werd. Op 21 december 2018 werd met de burgerbewegingen een akkoord gemaakt waarin terugvalposities werden vastgelegd. Er moet namelijk ook rekening worden gehouden met tien andere stakeholders. Er hadden van januari tot maart 22 werksessies plaats met alle stakeholders. Uiteraard waren er spanningen over bepaalde zaken wat logisch is als men erg betrokken is.

Wat voorligt zou hij liever niet langer een gemengd stelsel willen noemen. Het is een verbetering van het gemengde stelsel dat voorlag. De opmerkingen van de werksessies werden geïncorporeerd zodat de veiligheid gegarandeerd wordt. De overkapbaarheid is identiek aan die in het strikt gescheiden stelsel. De reden waarom er werd vanaf gestapt is het onevenwicht in het verkeer bij een harde scheiding. Voor interventies is er dan minstens 11,30 meter nodig, met als gevolg een bredere ring die duurder is en met meer ruimtelijke impact. Als men echter maar twee rijstroken nodig heeft, volstaat 7 meter. Vandaar werd gekozen voor een zachte scheiding. Hij staat volledig achter de gekozen oplossing samen met bijna alle stakeholders. De stakeholder die ermee worstelt moet met zorg benaderd worden en overtuigd worden van het belang. Dat maakt deel uit van het participatie- en co-creatieproces. Ook over de Oosterweelknoop zal verder gediscussieerd worden omdat men nog niet helemaal tevreden is over het resultaat. Er is veel openheid bij alle partners en er is dialoog. Maar zoals Willem Elsschot stelde: tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren.

In antwoord op de vragen over de ontwerpen voor Schijnpoort en de Hollandse knoop zegt Luc Hellemans dat met de overkappingsintendant een bovenbouwschema werd vastgelegd: hoe overkappen en hoe de ruimtelijke kwaliteit garanderen? De onderbouw heeft natuurlijk impact op de bovenbouw. Door de voorkeursvariant komen er meer kansen voor de bovenbouw. Zodra de onderbouw vastligt, kan Alexander D'Hooghe met zijn ontwerpteams en burgers aan de slag gaan om de voorstellen nog te verbeteren. Momenteel zijn de voorstellen van de overkappingsintendant schetsontwerpen. Luc Hellemans denkt dat door de al gemaakte keuzes er zelfs een betere overkapping mogelijk is.

De vraag werd gesteld hoe groot de overkapping kan zijn. Van de 11 kilometer Oosterweel ligt 65 procent onder de grond (Scheldetunnel inbegrepen). Daarbij komt nog 10 procent die een verdiepte ligging heeft en dus eenvoudig en met een minimale kost kan overkapt worden. De Oosterweelknoop kan op termijn worden dichtgelegd. De openingen kunnen nog verschuiven om de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder zal de technologische vooruitgang in de volgende vijf jaar kansen geven tot verbetering. Hij gaat voor een maximale overkapping van 90 procent. Het gescheiden of gemengde stelsel geven aantoonbaar weinig verschil.

Schijnpoort en Hollandse knoop worden dus mee opgenomen in het traject van de overkappingsintendant. De vergunning voor de bovenbouw zal, zoals overlegd met het Departement MOW, flexibel opgemaakt worden zodat er nog ruimte voor

verbeteringen is via een participatief proces. Dat is toegestaan in de ruimtelijke ordening.

In verband met het dilemma tussen fietsinfrastructuur en natuurontwikkeling zegt hij dat het klopt dat de werken op linkeroever een grote impact hebben. Omwille van de financiering hebben een aantal projecten het net niet gehaald en zijn ze op de reservelijst beland. Er loopt momenteel een dialoog met Natuurpunt en Team West van de intendant om een oplossing en balans te zoeken.

Dat 1 procent van het totale budget voorzien zou zijn voor investeringen voor fiets- en voetgangersinfrastructuur is aan de lage kant, verzekert Luc Hellemans. Het is zeker meer maar hij beschikt niet over de exacte cijfers.

Wat de breedte van de fietstunnel betreft, wijst hij erop dat het fietsvademecum van AWW strikt werd toegepast voor het fietsroutenetwerk van niveau 1, namelijk 6 meter. De tunnel was voorzien op 4 meter, maar wordt door een extra investering van 35 miljoen euro gebracht op 6 meter. Breder kan niet door een transportprobleem: de tunnelelementen worden in Zeebrugge in een bouwdok gebouwd en dan getransporteerd over water. Daarvoor moet al een brug worden afgebroken. Men moet echter ook de Boudewijnslus passeren en dan is 6 meter het maximum haalbare.

De uitstoot aan de tunnelmonden en de luchtkwaliteit worden beoordeeld in het MER. Het klopt dat er meer verontreiniging is bij een langere tunnel en bij de tunnelmond. Deels kan dat gefilterd worden maar dat is niet efficiënt. Het MER zal hierover uitspraak doen maar hij rekent op nieuwe technologische oplossingen in de volgende jaren. Hij beschouwt het als een belangrijke opdracht omdat het de ecobalans van het project in problemen kan brengen.

Over de nood aan personeel bevestigt Luc Hellemans dat er 1500 arbeiders, waarvan veel van vreemde origine, nodig zullen zijn. Hij wil de veiligste en sociaal-maatschappelijk meest verantwoorde werf zijn in Vlaanderen. Er is een dialoog met de bouwsector, de vakbonden, architecten en ingenieurs, sociale inspectie enzovoort. Er lopen ook gesprekken met AG VESPA en stad Antwerpen om voor huisvesting te zorgen.

Wat de timing voor het MER betreft, zou hij dat graag in 2019 afronden. Het MER bestaat uit twee delen. Er is het MER van het project van 2015 maar er wordt ook gewerkt aan een nieuw MER voor het nieuwe project. Ze vormen samen één MER van twee delen dat bij de vergunningsaanvraag zal worden ingediend. Voor het MER zijn de details niet van belang, voor de vergunning wel. Eens het MER er is, kan er meer energie worden geïnvesteerd in de overkappingen, de modal split enzovoort.

2.4. Antwoorden van Roger Kesteloot

Roger Kesteloot zegt dat het tekenend is voor de evolutie van het dossier dat tijdens de gedachtewisseling de modal shift zo vaak ter sprake komt. De ambitieuze doelstelling 50/50 is voor hem een haalbare doelstelling. Voor de binnenstad is die al verwezenlijkt. De uitdaging bestaat erin om voor de minder dichtbevolkte gebieden het percentage op te trekken zodat gemiddeld de 50 procent wordt gehaald.

Wat zullen de werken betekenen voor het openbaar vervoer zelf? Er zijn drie zaken. Er zijn deelprojecten zoals Groenendaallaan en Schijnpoortweg die een invloed zullen hebben op de bediening door het openbaar vervoer. Daarover wordt overlegd. Bijvoorbeeld bij de werken in de buurt van Schijnpoort zullen er tweerichtingstrams nodig zijn.

Een tweede zaak waaraan wordt gewerkt, en dat heeft te maken met impactmanagement, zijn een aantal maatregelen in het kader van minder hinder. Een aantal daarvan zal blijvend invloed hebben op de verduurzaming van de mobiliteit. Zo is er een gesprek over het in gebruik nemen van een open helling op de Bisschoppenhoflaan. Ook het uitbreiden van de ondergrondse bediening wordt samen met de stad Antwerpen en Lantis bekeken. Andere voorbeelden zijn de samenwerking over de bediening van de park-and-rides. Ook een mogelijk combinatietarief wordt bekeken.

In antwoord op de opmerking van Yasmine Kherbache zegt Roger Kesteloot dat men nagaat of er in Melsele een park-and-ride kan komen.

Nog in het kader van de minderhindermaatregelen is er de ingebruikname van de Noorderlijn en het opnieuw in gebruik nemen van het premetrostation Opera in september 2019. Hetzelfde geldt voor de trambaan op de Frankrijklei, Operaplein, Italiëlei enzovoort. De Rooseveltplaats zal in 2020 heraangelegd worden zodat De Lijn die ook opnieuw kan bedienen.

Er wordt tijdens de werken ook gewerkt aan de uitbreiding van de capaciteit. Een eerste manier is het koppelbaar maken van hermelijntrams en van de nieuwe trams die in aanbouw zijn. Het voordeel is dat zo op drukste lijnen trams van 60 meter kunnen worden ingezet: Merksem-linkeroever, Wijnegem-Olympiade en Boechout-linkeroever.

De derde zaak waarmee De Lijn bezig is, is de samenwerking voor het Routeplan 2030 met het oog op een structurele aanpak van de duurzame mobiliteit. Het gaat vooral om de ambitie om een A-net van trein, tram en bus te voorzien in Antwerpen. Een A-net staat voor hoogwaardige, kwaliteitsvolle OV-verbindingen. Zij moeten stipt en betrouwbaar zijn en krijgen dus absolute voorrang en doorstroming.

De tramverlenging naar Ranst blijft op de radar voor Roger Kesteloot. Het zal aan bod komen bij de discussies over het A-net. Ook aan het LIVAN2-project wordt verder gewerkt met bijvoorbeeld de tracéstudie van de trambusbediening richting Edegem en Kontich. In april 2019 wordt in de RMC nog de tramlijn over de Jan de Voslei besproken. Dat zou de bediening van de park-and-ride Olympiade moeten verbeteren.

Er zijn tot slot ook concrete gesprekken met de stad en de vervoerregio over de premetrokokker onder de Kerk- en Pothoekstraat. Ook de ingebruikname van de premetrostations Drink en College en de stations Stuivenberg en Willibrordus wordt bekeken. Begin april werd de MKBA afgerond en deze krijgt een zeer positieve score.

Roger Kesteloot stelde destijds dat het studiewerk dat werd verricht voor het Masterplan 2020 niet overboord mocht worden gegooid. Het moet worden geactualiseerd op basis van de gedefinieerde verknopingspunten, waarbij bijvoorbeeld de vier stationsomgevingen (knooppunt Zuid, station Berchem, station Luchtbal en Schijnpoort) van bijzonder groot belang zijn.

2.5. Antwoorden van David Van Herreweghe

David Van Herreweghe zegt dat vanuit de raad van bestuur van Lantis veel aandacht gaat naar de modal shift. Het is een cruciale factor en zal volgens hem de volgende jaren nog een versnelling kennen, bijvoorbeeld na de bouw van de park-and-rides.

De raad van bestuur heeft eerder al de bezorgdheid uitgedrukt over de werknemers met de vraag om clausules hierover op te nemen in de bestekken. Dit om te

verhinderen dat er wordt gewerkt met onderaannemers die aan sociale dumping doen of via zwartwerk.

2.6. Antwoorden van Tom Verlinden

Tom Verlinden zegt dat de snelheid van de waterbus op de Schelde 40 kilometer per uur is. Het Albertkanaal is echter veel smaller en heeft geen schuinoplopende oevers. De toegestane vaarsnelheid voor binnenvaart op het Albertkanaal is momenteel 13 kilometer per uur. Na een studie heeft De Vlaamse Waterweg voor de waterbus een uitzondering toegestaan van 18 kilometer per uur. Sneller kan niet gezien de golfslag. Ook voor de dokken geldt om dezelfde reden die beperkte snelheid. Voor de mobiliteit lijkt het geen oplossing om via de dokken te varen omdat het traject dan te lang duurt. Er kan dan beter naar alternatieven worden gezocht binnen het havengebied zelf omdat de congestie er niet zo groot is. Wat zinvol zou kunnen zijn, zijn kleinere vaartuigen die minder golfslag maken maar dan spreekt men eerder over een watertaxi in plaats van een waterbus.

Zodra de werken aan de Oosterweelverbinding starten, zal een groot deel van de oevers van het Albertkanaal werfzone worden. De bestaande wegen zoals de Vaartkaai worden dan afgesloten met veel congestie tot gevolg. De waterbus zal dan een filevrije oplossing zijn, ondanks de beperkte vaarsnelheid.

3. Bijkomende vragen en antwoorden

Yasmine Kherbache vraagt aan Luc Hellemans of er inzake de Tunnelrichtlijn juridisch advies werd gevraagd. Is er uitsluitsel?

Voor de modal shift is zij verheugd dat Roger Kesteloot de projecten uit het Antwerps bestuursakkoord meeneemt maar ze staan niet in het rapport. Ze vraagt om dat in de toekomst mee op te nemen in de voortgangsrapportage. Het is ook nuttig om te weten wat de evaluatie zal zijn van andere OV-projecten zoals Borsbeek, Hemiksem en Oostmalle, zeker gelet op de toenemende files.

Het autogebruik in de stad zit al jaren op 50 procent volgens haar. In 2010 was het OV-gebruik al 50 procent. Volgens recente cijfers van Antwerps schepen Koen Kennis, bevoegd voor mobiliteit, zit men aan 34 procent voor het openbaarvervoer. Dat is een achteruitgang terwijl men een stap vooruit moet zetten. De impact van de knip op het autogebruik mag ook niet onderschat worden. Dat maakt geen deel uit van structureel beleid.

Voor de financiering van de leefbaarheidsprojecten kan men op haar steun rekenen maar het is ook belangrijk om in de planning middelen te voorzien voor de OV-projecten. Er werden beslissingen genomen op Antwerps niveau maar helaas niet op Vlaams niveau. Ze heeft geen enkel nieuw OV-project met extra lijnen horen vermelden. Niemand ontkent dat er extra investeringen werden gedaan voor rijk-tuigen voor openbaar vervoer maar daar gaat de discussie niet over. Het gaat om het robuuster maken van het vervoersnetwerk rond de stad. Lijnen die in het Masterplan 2020 zaten, zijn geschrapt. De tijd van studeren is voorbij, er moet beslist worden.

Ze hoort dat de werken voor de Oosterweelverbinding impact zullen hebben op het bestaande openbaar vervoer zoals bij Schijnpoort. Zijn er nog andere belangrijke vervoersassen die geïmpacteerd zullen worden de volgende jaren? Het is belangrijk dit tijdig te weten om hier oplossingen voor te vinden.

Dirk de Kort vraagt welke middelen zullen voorzien worden voor het openbaar vervoer om de modal shift te verwezenlijken. Er zijn heel wat verwachtingen ten

opzichte van De Lijn, ook in het kader van minder hinder. Dat zal ook bijkomende middelen vragen voor een goede exploitatie.

Wouter Vanbesien vraagt naar de timing van het project rond de Bisschoppenhoflaan. Zijn er hiervoor budgetten voorzien? Meer algemeen stelt hij de vraag of de minderhindermaatregelen verrekend zijn binnen het huidige budget. Hij herinnert verder aan zijn vraag over de mogelijke dading in het kader van de Noorderlijn.

Luc Hellemans zegt dat aan de eigen juristen werd gevraagd hoe de Tunnelrichtlijn moest worden gelezen en welke uitzonderingsgronden er zijn. Het gaat om een Europese richtlijn die omgezet werd in de nationale wetgevingen. In Nederland kent men een ruimere interpretatie dan in België. Omdat het gaat om bijzondere omstandigheden, bijzondere verkeersmix en ligging staat AWW toe dat er mag worden afgeweken (binnen een welbepaald veiligheidsniveau) en de Nederlandse tunnelrichtlijnen mogen gehanteerd worden. Zo mag er bijvoorbeeld afgeweken worden van de zogenaamde tiensecondenregel. Op die manier kan de overkapping gegarandeerd worden.

Yasmine Kherbache vraagt om dit juridisch advies over te maken. *Luc Hellemans* zegt dit toe (zie bijlage 4). *Yasmine Kherbache* zegt dat in het verleden geschermd werd met een noodzakelijk akkoord van de Europese Commissie. *Luc Hellemans* verduidelijkt dat AWW dat heeft gevraagd aan de Europese Commissie. *Brunhilde Foulon* bevestigt dat men kan afwijken van de tiensecondenregel maar dat moet geëvalueerd worden door AWW op basis van de milderende maatregelen en binnen het geheel.

Yasmine Kherbache zegt dat het dan om een interpretatie gaat. Is er een toelating van de Europese Commissie om af te wijken van de tiensecondenregel? *Brunhilde Foulon* herhaalt dat men kan afwijken van de tiensecondenregel maar dat men een goedkeuring moet krijgen van AWW. Het kan dus. Europa moet daar geen aparte toelating voor geven.

Luc Hellemans bevestigt dat men zich baseert op de Nederlandse tunnelrichtlijn.

Yasmine Kherbache herinnert zich een discussie uit het verleden dat men niet kan vergelijken met Nederland omdat de veiligheidssituatie heel anders is. Er is namelijk geen andere snelweg in België die meer hinderongevallen telt dan de Antwerpse ring. De voorbije vijf jaar zijn die met 50 procent gestegen. Als verklaring hiervoor geeft men de weefbewegingen aan. Men mag een miljardenproject niet laten zinken op de Tunnelrichtlijn. Ze zou zich dan ook niet baseren op een interpretatie verwijzend naar Nederland. Ze wil graag het juridisch advies lezen. Mogelijks schept dat duidelijkheid. Ze spreekt van drijfzand.

Luc Hellemans zegt dat hij haar bezorgdheid begrijpt maar repliceert dat men zich niet zal baseren op drijfzand voor een dergelijk project. AWW is een officieel bestuursorgaan dat moet zorgen dat de veiligheid wordt nageleefd. Dat heeft een advies gegeven hoe men met de tunnels moet omgaan. Dat wordt 100 procent gerespecteerd. Weefbewegingen vormen inderdaad een groot probleem. De doorweefbewegingen worden eruit gehaald door een andere inrichting van de afritten. Doorgaand verkeer wordt gehandhaafd door belijning met elektronische handhaving: men zal worden bekeurd als men zomaar van vak verandert. Zo wordt een zachte scheiding toch een harde scheiding en bijna even effectief als een echte harde scheiding. Zo kan de exploitatie op een veilige manier gebeuren en zal er nauwelijks moeten afgeweken worden van de tiensecondenregel.

Op vraag van *Yasmine Kherbache* zegt *Luc Hellemans* dat hij het tussentijds advies van AWW kan bezorgen.

Minister *Ben Weyts* komt terug op de uitspraken van Yasmine Kherbache over de stijging van het aantal fietsers en de daling van het aandeel van het openbaar vervoer. Volgens hem moet men het onderscheid maken tussen de wagen en de alternatieven voor de wagen. Het maakt hem in deze discussie niet uit of diegenen die kiezen voor een alternatief voor de wagen, de fiets nemen of het openbaar vervoer; al heeft hij wel een voorkeur voor de fiets.

Hij zegt dat men nog nooit zo ambitieus is geweest voor investeringen in het openbaar vervoer, ook voor Antwerpen. Er is wel degelijk sprake van een extra verbinding voor Lillo voor 1,6 miljoen euro en het Sint-Annaveer.

Hij besluit dat men nu realiseert waar men de voorbije twintig jaar niet in geslaagd is.

Roger Kesteloot zegt dat er gelukkig nog geen juridisch geschil is over de Noorderlijn. Er wordt inderdaad gewerkt aan een dading met de drie opdrachtgevers (stad Antwerpen, AWW en De Lijn). In onderling overleg werd een duo externe experts aangeduid die bijstand verlenen over de meningsverschillen over de interpretatie van het bestek. Zij zullen een niet-bindend advies formuleren. Ondertussen gaan de werken verder. Hij rekent erop dat men in september 2019 terug gebruik kan maken van de desbetreffende tramlijn.

Wat de impact betreft van de Oosterweelwerken op het openbaar vervoer verwijst hij naar wat hij zei over de Schijnpoort. Verder is er de Groenendaallaan maar dat wordt half april bekeken. Werf per werf zal dit verder worden bekeken. De verbinding linkeroever-rechtoever is geen deel van het probleem maar een deel van de oplossing: het zal autoverkeer weghouden tijdens de periode van de werken.

Voor de financiering van de OV-projecten werd al in de vorm van een memorandum een boodschap meegegeven voor de nieuwe Vlaamse Regering. Meer middelen zullen nodig zijn voor de ambitieuze doelstellingen van de modal shift in Antwerpen, maar ook bijvoorbeeld voor de noordelijke ring rond Brussel. Hij heeft ook andere lokale bestuursakkoorden gelezen dan de Antwerpse waarin ambitieuze doelstellingen staan. Als men dat allemaal wil realiseren zal meer geld nodig zijn, zowel voor investeringen als werkingsmiddelen voor de exploitatie met een goede frequentie.

Voor de Bisschoppenhoflaan wordt met de stad Antwerpen bekeken hoe dat verder kan worden gecoördineerd. Hij kan hier nog geen timing op klevan.

Lies JANS,
voorzitter

Wouter VANBESIEN
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AG VESPA	Autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadsprojecten in Antwerpen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CEO	chief executive officer
EIB	Europese Investeringsbank
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
LIVAN	Lijninvest Anwerpen
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
pps	publiek-private samenwerking
P+R	park-and-ride
RMC	regionale mobiliteitscommissie
UAntwerpen	Universiteit Antwerpen
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn