

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 9  
5 november 2021 (2021-2022)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Björn Rzoska en Wim Verheyden

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond  
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

14 oktober 2021

Documenten in het dossier:

- 66** (2019-2020) – 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
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van de Vlaamse Regering

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

I.	Toelichtingen.....	4
1.	Toelichting door Lantis.....	4
1.1.	Linkeroever versnelt.....	4
1.2.	Rechteroever uit de startblokken .....	5
1.3.	PFOS-aanbevelingen in de praktijk.....	5
1.4.	Turbo op de modal shift.....	6
1.5.	Tweede Tijlmanstunnel .....	6
2.	Toelichting over de overkappings- en leefbaarheidsprojecten door Alexander D’Hooghe.....	6
3.	Toelichting door Filip Boelaert.....	8
3.1.	Haventracé .....	8
3.2.	Routeplan 2030 .....	9
3.3.	Werkbank Financiering .....	11
4.	Besluit door minister Lydia Peeters .....	11
II.	Bespreking.....	11
1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	11
1.1.	Tussenkomsst van Jos D’Haese .....	11
1.2.	Tussenkomsst van Björn Rzoska.....	12
1.3.	Tussenkomsst van Hannes Anaf .....	13
1.4.	Tussenkomsst van Orry Van de Wauwer.....	14
1.5.	Tussenkomsst van Willem-Frederik Schiltz.....	16
1.6.	Tussenkomsst van Maarten De Veuster .....	16
1.7.	Tussenkomsst van Wim Verheyden .....	17
1.8.	Tussenkomsst van Koen Daniëls.....	18
1.9.	Tussenkomsst van Bart Claes.....	18
2.	Antwoorden van de sprekers .....	18
2.1.	Antwoorden van Filip Boelaert .....	18
2.2.	Antwoorden van David Van Herreweghe .....	19
2.3.	Antwoorden van Luc Hellemans .....	20
2.4.	Antwoorden van Alexander D’Hooghe .....	22
2.5.	Antwoorden van minister Lydia Peeters .....	23
3.	Replieken.....	24
3.1.	Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden.....	24
3.2.	Antwoorden.....	27
3.3.	Bijkomende replieken .....	29
	Gebruikte afkortingen .....	30
	Bijlagen: zie <a href="#">dossierpagina</a> op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a>	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 14 oktober 2021 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/8). Voor de vorige rapporten en commissieverslagen uit de zittingsperiode 2019-2024, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1 tot en met 7. Voor de rapporten en commissieverslagen uit de vorige zittingsperiode, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 tot en met 6.

Als sprekers werden uitgenodigd:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis;
- Alexander D’Hooghe, intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse ring;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De presentaties van de sprekers zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## I. Toelichtingen

### 1. Toelichting door Lantis

*David Van Herreweghe* herinnert aan de evolutie van een louter mobiliteitsproject tot een leefbaarheidsproject met als doel de Antwerpse regio veiliger, gezonder en groener te maken en de verplaatsingen vlotter te laten verlopen (zie slide 3 van de presentatie van Lantis).

#### 1.1. Linkeroever versnelt

Vooreerst behandelt hij de versnelling van de werken op Linkeroever. Op die werf werken elke dag circa vierhonderd arbeiders en honderd machines. De kaap van 200 miljoen euro, meer dan 50 procent van het totale investeringsbudget voor Linkeroever, is ondertussen gerond. De verkeersluwte tijdens de lockdown heeft het mogelijk gemaakt de werken sneller te laten verlopen. Dat betekent viermaal winst: voor Lantis wegens snellere en vlottere werken; voor de aannemers die hun door corona werkloos personeel van elders konden inzetten; voor burgers en bedrijven door de kleinere verkeersimpact; voor de maatschappij en de volledige regio omdat ook de leefbaarheidsprojecten sneller kunnen starten.

De kluifrotonde ter hoogte van Waaslandhaven-Oost, de eerste volledige realisatie van het Oosterwielproject, is afgewerkt en opengesteld, waarmee er opnieuw open afritten richting Zelzate zijn (zie slide 6). De park-and-ride Linkeroever gaat weldra open, een gebouw van zes verdiepingen voor 1500 auto's (zie slide 7). Nabij wordt een tramhalte aangelegd, die een snelle verbinding met de binnenstad zal verzekeren. Er komen ook verbindingswegen met de E17 en de E34. Ook de park-and-rides van Luchtbal en Merksem zijn vrijwel volledig klaar en zullen op 1 december opengaan. De oude bruggen op het knooppunt Antwerpen-West zijn afgebroken, de bouw van de nieuwe schiet goed op (zie slide 8). Terloops meldt de spreker dat de vennootschap voor zijn innovatieve technieken genomineerd is voor een award van de Belgische Betonfederatie.

Conform de uitgangspunten van het project zijn met de infrastructuurwerken ook de leefbaarheidsprojecten gestart. De spreker illustreert dat met de gigantische geluidsschermen aan de E17 in Zwijndrecht die geplaatst zijn terwijl de weginfrastructuur nog moest worden aangelegd (zie slide 9). Daarnaast wordt werk gemaakt van veilige verbindingen voor fietsers en natuur, onder andere de fietstunnel

onder de Canadastraat aan Waaslandhaven-Oost en een verlicht fietspad langs de werfweg aan het Galgenweel en het ecoduct ter hoogte van de verkeersknoop aan Sint-Anna (zie slide 10). Aan de hand van een tijdlijn toont de spreker aan dat heel wat projecten sneller afgerond zijn en dat de projecten die de komende jaren nog lopen minstens zes maanden eerder dan gepland klaar zullen zijn (zie slide 11).

Naar aanleiding van de ondertekening door de Europese Investeringsbank van de tranche van 250 miljoen euro verwezen sommigen naar de zogenaamde wet van pi, waarbij ramingen voor openbare werken vermenigvuldigd moeten worden met 3,14 om de reële uitgaven te benaderen. Voor de werken op Linkeroever, de eerste grote financiële stresstest, is Lantis evenwel volledig binnen het taakstellend budget gebleven. Duidelijk is dat een goede samenwerking met de stakeholders loont: met gemeenten als Zwijndrecht en Beveren, met het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, met aannemers als Rinkoniën en met de intendant.

### 1.2. Rechteroever uit de startblokken

Intussen zijn de contracten voor Rechteroever getekend: met Rinkoniën voor de Oosterweelknoop, met Roco voor de kanaaltunnels en de volledige afbraak en opbouw van de R1. Beide contracten samen zijn goed voor 2,8 miljard euro, een bedrag zonder weerga in België. Hij benadrukt dat de consortia veel inlandse aannemers tellen, wat een boost zal geven aan de economie en de werkgelegenheid, en de aannemers ervaring laat opdoen met complexe infrastructuurwerken. De bulk van die werken zal gebeuren onder NEC4-overeenkomsten, waardoor aannemers bij budgetoverschrijding meebetalen voor de afrekening.

*Luc Hellemans* zegt dat ook de eerste werken aan de Scheldetunnel gestart zijn (zie slide 15). Tegen het voorjaar 2022 zal de sleuf op volledige diepte zitten waardoor men met de tunnelementen kan starten. Op Linkeroever werd al gestart met de Scheldetunnel.

Lantis wil bovenal een goede werfbaar zijn. Op Linkeroever was goede communicatie al wezenlijk, maar de werven lagen niet vlakbij bewoonde gebieden. Op Rechteroever is dat anders. De voorbije periode zijn er dan ook elf plaatsbezoeken geweest, met in september en oktober 2021 heel wat overlegmomenten. Dat past in het zogenaamde werfbaarproject voor connectie tussen buurt en werf, vormgegeven met het Design Sciencecenter van de UAntwerpen en de intendant. Het is de plicht van Lantis om in dialoog met de buurt te blijven. Kleine dingen kunnen het leven tijdens de werken draaglijker maken. Inspraak verbetert ook het project zelf. Lantis stelde oorspronkelijk een viaduct van viermaal drie rijstroken voor, maar, dankzij dialoog met de burgerbeweging en met de buurt, kan het tijdelijke viaduct kleiner zijn zonder dat het een impact heeft op de verkeersafwikkeling (zie slide 17). Dat kan door bijkomende inspanningen voor een modal shift, wat ook in het voordeel is van een algemene gedragswijziging. In de tweede helft van oktober 2021 gaat de verkeerswisselaar aan de Groenendaallaan richting Nederland tien jaar dicht. De hoofdwerken op Rechteroever, die fors zullen zijn, worden voorbereid.

### 1.3. PFOS-aanbevelingen in de praktijk

De omgang met PFOS is een ander voorbeeld van de adaptieve manier van werken. Van bij het begin heeft Lantis getracht om verontreiniging zo zorgvuldig mogelijk aan te pakken. Het is blij dat de commissie die aanpak bevestigd heeft. In april 2020 zijn de PFOS-normen verstrengd, de commissie heeft haar aanbevelingen gedaan in juli 2021. Alle werken op Linkeroever gebeuren nu conform die aanbevelingen. Voor de Scheldetunnel zijn de werken op Linkeroever bewust uitgesteld omdat er 300.000 kubieke meter grond volgens de nieuwe normen als veront-

reinigd gemerkt is. Lantis heeft die aanpassing uitgevoerd zonder de overheid op grote extra kosten te jagen en zonder de werken stil te leggen maar door enkel in de planning te schuiven. Ook toen de overheid luchtmetingen oplegde, werden die enkele dagen nadien overal uitgevoerd. Toen gevraagd werd de populieren tijdelijk te laten staan, heeft dat Lantis zeven dagen zoektijd gevegd om daarop in te gaan. Dergelijke adaptiviteit is de enige manier om een project van deze omvang en doorlooptijd tot een goed einde te brengen, maar het mag niet tot verlamming leiden.

Lantis stopt zich niet weg. Het praat over wat goed gaat, maar ook over wat slecht gaat. De spreker was zelf op de openbare gemeenteraad in Zwijndrecht en op het terrein toen de crisis het grootst was. Deze week waren er nog twee infovergaderingen op het terrein. Communicatie kan altijd beter, Lantis luistert evenwel en probeert almaar beter te communiceren in alle omstandigheden (zie slide 22).

#### 1.4. Turbo op de modal shift

Het Toekomstverbond heeft de modal shift vormgegeven samen met het Routeplan. De werken kunnen een turbo zijn voor de modal shift. De alternatieven voor de wagen kregen ondertussen vorm. De drie park-and-rides, gebouwen met een waarde van 70 miljoen euro, zijn op nog geen jaar tijd gebouwd en zullen vanaf het voorjaar 2022 in gebruik genomen worden. Tegelijk heeft Lantis samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een elektrischedeelfietsenproject op ongeziene schaal opgezet. Vanaf april 2022 zullen die deelfietsen overal in de vervoerregio te vinden zijn (zie slide 25). Er is geopteerd voor elektrische fietsen zodat ze voor de 20 à 25 kilometer naar de binnenstad een echt alternatief vormen. De investeringen in fietspaden zijn ook daar dienstig voor.

#### 1.5. Tweede Tijsmanstunnel

De Tijsmanstunnel is nu een flessenhals op het haventracé. De voorstudies over een tweede Tijsmanstunnel zijn ondertussen beëindigd. De voorkeursvariant is de combinatie van een renovatie van de bestaande tunnel voor het lokale verkeer met de vereenvoudiging van de bestaande op- en afritten, met een nieuwe tunnel naast de bestaande, ADR-conform, voor het doorgaande verkeer.

#### 1.6. Besluit

Momenteel worden de financieringsvarianten en de planning onderzocht. Binnen een jaar zal er definitief beslist worden. De spreker besluit dat dit project breder gaat dan Antwerpen, maar een welvaarts- en welzijnsmotor is voor heel Vlaanderen met een duurzame en mobiele regio tot doel.

## **2. Toelichting over de overkappings- en leefbaarheidsprojecten door Alexander D'Hooghe**

*Alexander D'Hooghe* geeft een stand van zaken van de overkappings- en de leefbaarheidsprojecten. Er zijn acht bouwprojecten voor leefbaarheid, elk in een andere fase van uitvoering. Voorts lopen er studies die een bijkomende golf aan leefbaarheidsprojecten moeten voorbereiden.

Het ringpark West wordt momenteel tegelijk met de infrastructuurwerken volledig uitgevoerd (zie slide 4 van de presentatie van Alexander D'Hooghe en Filip Boelaert). De intendant werkt daarvoor structureel samen met Antwerpen, Zwijndrecht en Lantis. Het project zal het budget respecteren en een jaar sneller klaar zijn dan gepland. Het is het eerste leefbaarheidsproject dat in de infrastructuurwerken moest worden ingebed, wat aardig lijkt te lukken.

De noordelijke ringparken, vier met elkaar verbonden maar apart functionerende parken, komen boven op de Oosterweelverbinding te liggen: Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn (zie slide 5). De ontwerpen maar ook de ramingen bevinden zich in de afwerkingsfase. De spreker toont bij wijze van voorbeeld de ontwerpsschetsen van de ringparken Groenendaal en Het Schijn (zie slides 6 en 7). De meeste van deze leefbaarheidsprojecten zullen pas over acht jaar gerealiseerd worden, maar de werken aan de onderbouw beginnen nu. Misschien is het mogelijk om bepaalde delen van de parken, die buiten de werven liggen, eerder te verwerklijken.

Het ringpark Groene Vesten beslaat het zuidelijke stuk, dus niet de Oosterweelverbinding, noch de E313-knoop (zie slides 8 en 9). Dat project dat relatief snel in uitvoering gaat, behelst geluidsbermen, een ringfietsostrade, fietspaden en, zodra er ruimte komt, ook parkdelen, dus ruimte voor mensen. Het voorontwerp is ondertussen in enkele deelprojecten opgebroken zodat die aan verschillende snelheden kunnen uitgevoerd worden. Het voorontwerp is geëvalueerd door stakeholders, buurtbewoners, districtsraden en een kwaliteitskader. De intendant heeft daaruit zijn advies gedistilleerd. Dat is door iedereen aanvaard, hoewel gevraagd is om de volledige overkapping toe te voegen, alsook een onderscheid te maken tussen de tijdelijke maatregelen, die overbodig worden bij een volledige overkapping, en de definitieve maatregelen. Voorts worden geluidsbesparende maatregelen tegen elkaar afgewogen: een schot op de middenberm of het wegdek met groeven. Met dat speciale wegdek, zou een scherm slechts 1 decibel geluidswinst opleveren, waardoor het geld daarvoor beter voor andere ingrepen gebruikt wordt.

Het Antwerpse schepencollege heeft enkele deelontwerpen geselecteerd. Het voorontwerp en definitieve ontwerp van Pomppark Zuid is besteld, met een vermoedelijk begin van uitvoering begin 2024. Het voorontwerp van Pomppark Zuid zal starten, dus voor de parkaanleg intra muros vanaf Silvertoplaan tot aan Jan Van Rijswijcklaan, tussen ringspoor en Singel, inclusief geluidsmaatregel intra muros. Voorts zijn er deelprojecten waarvoor middelen gereserveerd zijn, maar het ontwerp nog niet klaar is: de cluster centraal, het Pomppark Oost, de geluidsmaatregel aan de Tuinwijk Borgerhout en de voornoemde geluidsmaatregel van de middenberm. Ringpark Zuid bundelt drie projecten, waarbij infrastructuur en leefbaarheid samen aangepakt worden: de heraanleg van de zogenaamde spaghettiknoop, het leefbaarheidsproject Park knoop Zuid en het overkappingsproject Jan De Voslei (zie slide 10). Het voorontwerp zou klaar zijn tegen eind 2021.

Over de Scheldeburg loopt een uitgebreid participatieproces: met fietsersverenigingen, met de stroomopwaarts gelegen bedrijven, met de nautische partijen zoals de loodsen. Voorts worden nog enkele onderzoeksvraagstukken uitgeklaard. De intendant hoopt dat er tegen het einde van het jaar een goede projectdefinitie is.

Daarnaast zijn er studies over toekomstige projecten om de leefbaarheid van de stad te verzekeren. Vooreerst is er een over de multimodale knopen, moeilijke projecten waarvoor de steun van veel stakeholders, ook Vlaamse, nodig is (zie slide 13). De multimodale knoop aan het station van Berchem, die tot zeven vervoersmodi moet samenbrengen, is ontwerptechnisch een van de moeilijkste. Er is nu een veelbelovend voorstel dat zal getoetst worden bij de verschillende stakeholders. Ook aan Schijnpoort is er een ernstig potentieel voor een multimodale knoop. De Lijn heeft daar een zo goed als optimale bediening naar het centrum van de stad. Een spoorweghalte zou de ideale aanvulling zijn. De intendant lobbyt daarvoor bij de NMBS. Voorts is er het studiewerk voor de R1-Zuid en de tunnelveiligheid, wat ondertussen een basisvariant opgeleverd heeft voor een ontvlochten tunnel in het zuiden, vanaf de knoop E19 richting Brussel tot aan de knoop E34 richting Wommelgem (zie slide 14). Arup heeft ook de overkapbaarheid ervan bekeken.

De coherentiesessies vormen een inherent onderdeel van de hele operatie. De intendant illustreert dat met enkele voorbeelden, vooreerst het ringfietspad (zie slide 15). Dat moet de ring rondmaken voor fietsers, maar ook afgestemd zijn op een veralgemeende invoering van de elektrische fiets. Dat kan alleen maar als de fietsostrade in de ringzone echt conflictvrij is. In de stad is het ook onmogelijk om de snelle fietsers volledig te scheiden van de trage, bijvoorbeeld ouders met kinderen. Daarom zijn fietsboulevards nodig, breed genoeg en met een gestandaardiseerde bewegwijzering, waarbij iedereen in conflictzones trager moet rijden.

Een andere coherentiesessie gaat over de tijdelijke brug over het Albertkanaal (zie slide 16). De leefbaarheidsprojecten Lobroekdok en Groenendaal lopen dood aan dat kanaal. Een brug over het kanaal is een van de eerste reserveprojecten, maar daarvoor is nog geen budget. Er wordt nagegaan of de tijdelijke brug daarvoor kan gerecupereerd worden. Uiteraard zal dat ook een, weliswaar beperkter, budget vergen. Het is aan de overheid om de uiteindelijke beslissing te nemen.

De laatste coherentiesessie slaat op de Schijnpoortweg, de enorme asfaltvlakte van twaalf rijstroken ter hoogte van het Sportpaleis (zie slide 17). Met enige goede wil wordt die teruggebracht tot zes rijstroken, een stadsboulevard die binnen- en buitenstad aan elkaar rijgt, en wordt de multimodale knoop Schijnpoort daaraan verbonden. Momenteel loopt er daarvoor een traject met de wijk, het Schijnverbond, Lantis, de stad, het Agentschap Wegen en Verkeer enzovoort.

### **3. Toelichting door Filip Boelaert**

*Filip Boelaert* wijst erop dat van de vijf doelstellingen van het Toekomstverbond er al twee aan bod kwamen: de ring en de leefbaarheid. Hijzelf zal de modal shift behandelen, in het kader van de basisbereikbaarheid maar ook de verdere samenwerking. Hij begint evenwel met het haventracé.

#### **3.1. Haventracé**

Het haventracé moet het verkeer rond de stad leiden en is opgedeeld in drie deeldossiers: de oostelijke verbinding onder verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer; de tweede Tijsmanstunnel onder verantwoordelijkheid van Lantis; en de aansluiting van de R2 op de E34 en de N49 onder leiding van de afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW.

De startnota voor de E34-West aansluiting werd op 16 juli 2021 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De alternatieven voor de verschillende complexen werden ook getoetst aan de verkeerscijfers. De algemene planning blijft gehandhaafd en houdt rekening met het fietsnetwerk in de ruime omgeving. In de tweede helft van oktober 2021 kan gestart worden met de opmaak van de plan-MER. Eens daar meer over duidelijk is, zal een participatief proces starten.

Uit de haalbaarheidsstudie komt een tweede Tijsmanstunnel voor het doorgaande verkeer en de bestaande tunnel voor het plaatselijke verkeer als oplossing naar voren. Ook hier is een fietsverbinding gepland, onder het kanaaldok. Er is een analyse van de technische en functionele criteria, waarover overlegd is met lokale stakeholders. Een van de volgende stappen is met Lantis onderzoeken welke contractvorm het meest geschikt is.

Het is de bedoeling om de ambitienota voor de oostelijke verbinding af te werken tegen eind 2021, waarna de onderzoeksfase start. Voorlopig is het voorkeursbesluit gepland voor eind 2023. In de ambitienota staan wensen en knelpunten van de verschillende stakeholders, onder meer de lokale overheden van de ruime regio, de werkbanken, de burgers enzovoort. Daarvoor waren er ook bilaterale gesprekken met enkele lokale overheden en deelwerkbanken. Eerder deze week was er



een werkbank over de klimaatbossen. Dat beantwoordt aan een vraag van het politieke stuurcomité om met dit infrastructuurproject ook te werken aan klimaatdoelstellingen.

### 3.2. Routeplan 2030

Het doel is om het aandeel van de duurzame modi in de volledige vervoerregio, de dertig gemeenten rond Antwerpen inbegrepen, tegen 2030 minstens op 50 procent te brengen en dus het aandeel van de auto onder de 50 procent. Het regionaal mobiliteitsplan dat de naam Routeplan 2030 kreeg, geeft invulling aan die gezamenlijke transitieambitie. De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond, zoals de park-and-rides, fietsverbindingen enzovoort.

Naast het regionale mobiliteitsplan met ambities voor nieuwe infrastructuur, extra investeringen en bijkomende dienstverlening op lange termijn, stelt de vervoerregio ook een vervoersplan voor basisbereikbaarheid op. Dat plan richt zich op de hertekening van het openbaarvervoersnetwerk, treinnet, kernnet, aanvullend net, vervoer op maat, op korte en middellange termijn. Het is een budgetneutrale optimalisatieoefening van de bestaande infrastructuur volgens de principes van basisbereikbaarheid. Het vervoersplan is een eerste opstap om de ambities van het Routeplan 2030 te realiseren.

#### 3.2.1. *Opmaak regionaal mobiliteitsplan*

Het Routeplan is stapsgewijze opgemaakt (zie slide 25): gestart in 2017 heeft het geleid tot een oriëntatienota in juni 2018 waarin de knelpunten in de ruime omgeving van Antwerpen geanalyseerd worden, maar ook bepaald werd welke onderzoeken nodig zijn en wat de visie is. Die visie is vertaald in een synthese- of plannota met een eerste beeld van het toekomstige multimodale systeem. De overige twee formele onderdelen van het regionaal mobiliteitsplan, het actieplan en de evaluatienota, moeten nog uitgewerkt worden. Het actieplan zal alle projecten die beschreven zijn in verschillende ontwerpdocumenten van het Routeplan bundelen. De interne voorbereiding daarvan is deze zomer gestart. Het is de bedoeling om tot een werkbaar format te komen met de belangrijkste karakteristieken per project, bijvoorbeeld de scope, de timing, het eigenaarschap, maar ook met de samenwerkingswijze tussen de projecten en het proces. Antwerpen is de eerste Vlaamse vervoerregio die zo ver staat en heeft dus een pioniersrol. De bedoeling is eind 2021 een eerste ontwerp klaar te hebben om volgend jaar het participatieproces te laten lopen, maar ook de verplichte strategische plan-MER op te stellen. De evaluatienota is de laatste fase, eigenlijk het sluitstuk van het regionaal mobiliteitsplan. Met indicatoren zal nagegaan worden of de doelstellingen ook in de toekomst haalbaar zijn. Het decreet Basisbereikbaarheid verplicht de regio's trouwens tot een dergelijke evaluatienota.

De synthesenota is in februari 2020 voor de eerste keer tussentijds goedgekeurd door de vervoerregioraad. Op basis daarvan is beslist enkele inhoudelijke thema's verder uit te diepen. Het eerste thema is de doorstroming van het openbaar vervoer, wat door een hogere snelheid en betere betrouwbaarheid tot een grotere aantrekkelijkheid moet leiden. Een hoger rendement van het openbaarvervoersnetwerk levert ook een groot maatschappelijk terugverdieneffect op. In gedeelde verantwoordelijkheid van De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Antwerpen, zullen maatregelen gezocht worden, zoals aparte busbanen, verkeerslichtenbeïnvloeding enzovoort. In Antwerpen blijft dit een heikel thema. De doorstromingsassen van het A-net worden prioritair aangepakt. Het is een dynamisch proces waarbij bijgestuurd wordt in functie van de resultaten van de monitoring.

Een tweede thema is de modal shift voor het goederenvervoer. Tot nog toe werden goederenvervoer en logistiek in het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan slechts beperkt behandeld. Maar daarop ingrijpen is noodzakelijk om de doelstelling van de modal shift te halen in de regio waar een van de grootste havens van West-Europa gelegen is. Een werkgroep met verschillende belanghebbenden, doorgaans havenactoren, logistieke actoren van de vrachtwagensector en de binnenvaartsector, probeert een aanpak uit te tekenen. Nadien zullen bilaterale gesprekken volgen met heel wat operatoren. Eind 2021 zal een eerste voorstel van aanpak en ontwerp van hoofdstuk in de synthesesnota klaar zijn.

Een laatste thema is dat van de wegcategorisering, niet langer enkel voor auto-wegen, maar ook voor andere modi. Daarenboven zal ze rekening houden met de regimes: spits of geen spits, weekday of weekend enzovoort. Voor dergelijke multimodale robuuste wegcategorisering heeft het departement een studie uitgevoerd. Op basis daarvan heeft het een voorstel voor een dragend netwerk uitgewerkt. Dat werkt binnen de mazen van de hoofdwegen, de regionale en interlokale wegen waarbinnen nog een lokaal netwerk moet worden uitgetekend. Het doel is om het doorgaand verkeer op de hoofdwegen en op de bovenlokale wegen te houden. Daarvoor moeten maasdoorsnijdingen zoals bij de vorige categorisering vermeden worden. De vervoerregioraden zijn bevoegd om een voorstel van dragend netwerk te doen. Dat zal bekrachtigd worden in het voorjaar van 2022.

De evaluatienota, het sluitstuk van het regionaal mobiliteitsplan, is bedoeld om de vinger aan de pols te houden. Ze zal indicatoren bevatten op basis waarvan de voortgang zal gemonitord worden. De nota zal gebaseerd zijn op beschikbare data van alle partners, de overheid, de onderzoeksinstituten, het middenveld, de bedrijfswereld. De rapportage gebeurt met een jaarverslag, waarna er zal gedebatteerd worden over eventuele bijstellingen aan doelstellingen of projecten. In lijn met de structuur van het Routeplan 2030 zullen er indicatoren zijn over de kwaliteit, het aanbod en bezit; het gebruik en het mobiliteitsgedrag; en het effect op de mobiliteit- en leefbaarheidsdoelstelling (zie tabel op slide 29). Daarnaast worden ook de maatschappelijke context en de realisatiegraad van het Routeplan gemonitord.

### 3.2.2. *Implementatie vervoersplan basisbereikbaarheid*

Na dit theoretische exposé vervolgt de spreker met enkele concrete acties. Voor eerst wordt gezocht naar alternatieve scenario's voor het nieuwe tramnet. Het kernnet in Antwerpen is goedgekeurd, op het tramnet na waarover discussies zijn. De Lijn onderzoekt enkele varianten, rekening houdend met de opmerkingen. Tot nog toe konden de meest ontwerpen op onvoldoende draagvlak rekenen, dus blijft de zoektocht lopen, onder meer naar andere scenario's voor de tramlijnen 7 en 4. De bedoeling is dat de vervoerregioraad nog dit jaar over een oplossing overlegt.

Voor het verhogen van de exploitatie-efficiëntie werd gezocht naar de ideale spreiding van haltes, waarbij de afschaffing van schaars gebruikte haltes of het samenvoegen van haltes overwogen werd. Het bilaterale overleg met de lokale besturen heeft geleid tot een bijgestuurde haltelijst voor het kernnet en het aanvullende net. In overleg met de lokale besturen wordt voorts gewerkt aan een gebiedsdekkend flexhaltenet van haltes van waaruit gebruikers naar voor de hand liggende haltes op het spoor- of het kern- en het aanvullend net kunnen geraken.

Een andere actie betreft de locatiebepaling, categorisering, prioritering en uitwerking van de mobiliteitsknooppunten. Ook daarover is overlegd met de diverse actoren: Agentschap Wegen en Verkeer voor de gewestwegen, Lantis voor de park-and-rides, en de gemeentebesturen. De eerste realisaties worden voorbereid. Vanwege het grote aantal knooppunten in de Antwerpse vervoerregio in vergelijking

met de andere vervoerregio's, is een stapsgewijze aanpak nodig. Daarbij wordt vooreerst ingezet op de park-and-rides en de bestaande knooppunten.

Voorts is er een concessie gegeven aan de Deense start-up Donkey Republic voor de conceptie, oprichting en exploitatie van een deelfietsensysteem met gewone en elektrische fietsen in de vervoerregio Antwerpen, maar eigenlijk ook voor de omliggende gemeenten en regio's. De concessie heeft een looptijd van tien jaar, na een goede evaluatie verlengbaar met vijf jaar. De eerste resultaten zullen de komende maanden op het terrein zichtbaar zijn.

### 3.3. Werkbank Financiering

De financiering van het Toekomstverbond is een grote uitdaging. In de eerste helft van dit jaar voerde het departement met de UAntwerpen en de burgerbewegingen een verkennend onderzoek naar de financieringsmogelijkheden. Op basis daarvan is intussen een werkbank Financiering opgestart onder voorzitterschap van David Van Herreweghe. De werkbank gaat uit van twee onderzoekssporen. Het eerste is erop gericht inzicht te krijgen in de totale financieringsvraag en de financieringscapaciteit zowel van de overheid als van innovatieve en alternatieve financieringsbronnen. Het tweede is erop gericht inzicht te krijgen in maatschappelijke kosten en baten van projecten op korte en op lange termijn, voor zowel de aanleg als het onderhoud van de infrastructuur. Er wordt gewerkt volgens de zogenaamde reële-optietheorie, een methodologische aanpak om beleidsprioriteiten in projecten te bepalen. De reële-optietheorie houdt er rekening mee dat kosten en baten verbonden aan een investering niet statisch zijn gedurende de realisatie en gebruik. Zo kan bijvoorbeeld beslist worden dat een bepaalde investering beter uitgesteld wordt tot de nettobaten ten gevolge van technologische of maatschappelijke evoluties, positief worden. De eindresultaten van deze werkbank worden binnen twee jaar verwacht.

## 4. Besluit door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* kan niet anders dan besluiten dat er veel vooruitgang geboekt is, zeker voor de infrastructuurwerken op Linkeroever en het leefbaarheidsproject ringpark West. De werkbank Financiering is gestart en daarover zal er in februari 2022 aan het parlement gerapporteerd worden.

## II. Bespreking

### 1. Vragen en opmerkingen van de leden

#### 1.1. Tussenkoms van Jos D'Haese

*Jos D'Haese* looft de park-and-rides, het deelfietsenproject, de investeringen in de fietspaden, maar van een turbo van het openbaar vervoer is geen sprake. De invoering van basisbereikbaarheid die tot 7,2 procent reizigerswinst moet opleveren, is voor onbekende tijd uitgesteld. Dat was al niet zo hoog gegrepen, gezien bij de werken in 2004-2005 de investeringen in De Lijn 27 procent meer reizigers aantrokken. Nochtans zijn de werken nu veel ingrijpender. Hoe zal ervoor gezorgd worden dat de mobiliteit gaande blijft tijdens de werken? Hoe zullen mensen de overstap maken naar het openbaar vervoer als er geen investeringen noch extra mogelijkheden zijn? Dat de plannen met de tram on hold gezet zijn, vindt hij een goede zaak. Er is dan wel een mooie park-and-ride in Merksem maar de tramlijn daarheen is geschrapt. Kortom, hij informeert naar de bereidheid om te investeren in het openbaar vervoer.

Dat de prijzen voor park-and-ride laag zijn, 1 euro, is positief, maar in de nota staat dat er laag gestart wordt. Welke prijsevolutie is er gepland? Waarom zijn in alle buurlanden combitickets park-and-ride/openbaar vervoer mogelijk maar in België niet? De parking is dan wel goedkoop, maar het openbaarvervoerticket niet, waardoor een gezin goedkoper af is als het tot de stad rijdt en parkeert in een ondergrondse stadsparking.

Volgens de spreker wordt het Toekomstverbond te veel gereduceerd tot de weliswaar lovenswaardige leefbaarheidsprojecten, terwijl het einddoel de volledige overkapping van de Antwerpse ring is. Hoever staat het met het studiewerk over de uitbreiding van die overkapping, zeker in het noordelijk gedeelte waar al een aantal stukjes overkapping zijn? Het is veel voordeliger dat meteen te doen, maar dat vergt hogere investeringen op korte termijn. Vorig jaar merkte hij een zekere flexibiliteit waar de afbetalingen op 35 in plaats van 40 jaar gebracht werden gezien de inkomsten. Is de minister bereid de bijkomende mogelijkheden daarvan te benutten?

Voor alle aspecten van de leefbaarheidsprojecten is er gewoon geen geld genoeg. Waarschijnlijk zal de dure fietsersbrug een van de eerste realisaties zijn. De spreker heeft schrik dat er daardoor geen geld meer zal zijn voor projecten die moeten wachten tot de onderbouw klaar is. Is daar meer duidelijkheid over? Het is hem daarenboven niet duidelijk wie er nog voorstander is van de fietsersbrug, met uitzondering van Koen Kennis. De fietsersbond en de nautische sector zijn tegen. Iedereen wil een verbinding, maar niet noodzakelijk een brug. Waarom wordt er toch mee doorgedaan? Wat houdt de minister en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voorts tegen om nu een veerpont in te leggen aan de Kennedy-tunnel tussen Linker- en Rechteroever? Dat vergt een relatief kleine investering in een ponton dat later ook elders kan gebruikt worden en sluit geen enkele definitieve oplossing, een brug, een tunnel of zelfs een kabelbaan uit. Zelfs als iedereen zich dubbel plooit, duurt het trouwens nog jaren vooraleer die er zal zijn.

Voor het essentiële haventracé zal het nog jaren duren voor de ontwerpfase is afgerond, waardoor de aanleg van de A102 na de heraanleg van de ring lijkt te komen. Terwijl die A102 net nodig is om verkeer van de ring te halen zodat hij op een andere manier kan ingericht worden en dus verder overkapt kan worden. Hoe zien de sprekers dat? Terzijde informeert hij of er onderzocht is om op de zuidgerichte enorme opstaande geluidsschermen in Zwijndrecht zonnepanelen te leggen? Zo ja, waarom is dat niet doorgedaan?

## 1.2. Tussenkoms van Björn Rzoska

Ook *Björn Rzoska* vindt dat er te weinig ingezet wordt op openbaar vervoer. Het blijft bij mooie woorden over een modal split. Hij informeert hoe de park-and-rides ontsloten worden. Voor Groen moet de tramdoortrekking over de Bisschoppenhoflaan er komen nog voor de Oosterweelwerken starten. Zeker omdat het kruispunt Schijnpoort tien jaar lang een grote werf zal zijn. Wanneer zal dat gebeuren? Er lijken geen budgetten voor te zijn.

In het voortgangsrapport staat een synthesesnota over doorstroming openbaar vervoer vermeld. Hij vraagt inzage daarin. Hoe evalueert Lantis de samenwerking met De Lijn en de stad Antwerpen inzake die doorstromingsmaatregelen? De stad zou een eigen verkeerslichtenbeïnvloedingsstelsel invoeren, een ander dan dat van De Lijn dat zijn verdiensten al bewezen heeft. Het is de spreker niet duidelijk hoe die systemen met elkaar gecombineerd zullen worden.

Komt er een tweede intendant? Die lijkt hem noodzakelijk om de problemen inzake openbaar vervoer, ook met de NMBS, te helpen oplossen. In het Masterplan 2020 werden een aantal tramverlengingen goedgekeurd en gebudgetteerd, bijvoorbeeld

die naar Wilrijk en Kontich. Nu lijken die van de radar verdwenen, terwijl Groen dacht dat het beslist beleid was. Wat is er aan de hand?

Groen vraagt zich af of een meer centrale minderhideraanpak niet nodig is. Het deelfietsenproject is goed, maar het is maar zeer de vraag of 1650 fietsen voor een hele regio volstaan. De minderhideraanpak van 2004-2005 was heel succesvol. Is een gelijkaardige promotiecampagne niet nodig om het gebruik van de Antwerpse ring te ontraden en van openbaar vervoer te promoten? Welke elementen uit de evaluatie van de aanpak in 2004-2005 werden overgenomen? De grootste minderhidermaatregel is een bypass met de capaciteit van tweemaal drie rijstroken. Hoe wordt sluipverkeer op het onderliggende wegennet vermeden?

Wat zal de binnenvaartcapaciteit van het Albertkanaal zijn tijdens de werken, en meer bepaald tijdens de aanleg van de tunnelkokers? Hoever staat het met de afgeslankte versie van de Hollandse knoop? Hoe ver staan de huidige plannen daarvoor af van de plannen in de omgevingsvergunning? Ook hij vraagt een veerpont tussen Linker- en Rechteroever. Nu botsen fietsers vaak op lange wachttijden of niet-werkende liften aan de voetgangerstunnel.

Wat zijn de stand van zaken en de timing van de studie over reserveleefbaarheidsprojecten die de haalbaarheid van een volledige overkapping in kaart brengt? Wanneer wordt de studie opgeleverd? Hoe worden de resultaten in het project verwerkt? Wordt voor elk van de ringparken bestudeerd hoe de overkapping er maximaal kan? Wat is de stand van zaken van de leefbaarheidsprojecten die op een reservelijst staan? Kunnen die nog geïntegreerd worden in het project?

Lantis heeft het over niet te veel extra kosten, maar wat is de precieze financiële impact van de PFOS-kwestie op de projecten? In zijn rapport van februari stak het Rekenhof terecht enkele rode knipperlichten aan. Het parlementslid eist dat het parlement volledige inzage heeft in de budgettaire impact, die ook de volgende legislatuur zal beslaan. De administratie mag zich daarvoor niet verstoppen achter een werkbank Financiering. Hoever staat het met het Overkappingsfonds? Zijn er voldoende financiële middelen voor alle leefbaarheidsprojecten? Wat met de opmerking van het Rekenhof dat er niet alleen voor het Oosterweelproject een taakstellend budget nodig is maar voor alle leefbaarheidsprojecten, zodat het parlement met kennis van zaken zijn taak kan uitvoeren. Is de borg van 200 miljoen euro voor Lantis trouwens al aangesproken? Zo ja, voor welke risico's?

### 1.3. Tussenkost van Hannes Anaf

*Hannes Anaf* ziet samen met alle Antwerpenaren graag dat het vooruit gaat. Hij refereert aan de expertcommissie Grondverzet en de evoluerende aanbevelingen over omgang met PFOS. Is de aanbeveling over een zuivere afdeklaag retroactief toegepast? Welke onderzoek is er gebeurd om voor de uitgevoerde werken na te gaan of de regels inzake grondverzet gevolgd zijn? Zijn er stalen genomen? Zo ja, waar en wanneer?

In de planningsfase van de werken op Rechteroever gold de norm van maximum 8 microgram per kilogram. Recent is die verlaagd naar 3 microgram per kilogram. Wat is de impact van die verstrenging op de werken op Rechteroever? Welke bijkomende maatregelen zijn genomen? Moeten de plannen, net als op Linkeroever, aangepast worden? Zo ja, hoe? Wat is de kost van de extra maatregelen? Zijn er in stalen van Rechteroever ook overschrijdingen van de norm van 70 microgram per kilogram? Moeten dus ook op Rechteroever bepaalde gronden worden ingepakt? Voorts informeert hij wat met sterk variërende PFOS-concentraties bedoeld wordt die aangetroffen werden bij het saneringsproject van het Lobroekdok. Liepen die op tot meer dan 70 microgram per kilogram?

Het Oosterweelproject is niet alleen een mobiliteitsproject maar ook een leefbaarheidsproject. De modal split 50/50 is een noodzaak om Antwerpen mobiel te houden. Hij somt de vele maatregelen op die nu al uitgevoerd worden. Ook de werken op Rechteroever zijn gestart, maar houden het risico van een verkeersinfarct in dat de helft van de provincie zal voelen. In 2004-2005 is het openbaar vervoer tijdens de werken opgewaardeerd. Dat moet ook nu gebeuren, zodat mensen nu, maar ook tijdens en na de werken meer gebruikmaken van het openbaar vervoer. De ingebruikname van de metrokoker in Borgerhout kan volgens studies zorgen voor 700.000 extra reizigers. Dat zijn de cijfers die moeten worden geambieerd. In de praktijk blijkt zelfs een simpele maatregel als tarief- en ticketintegratie aan de park-and-rides een struikelpunt. Hij haalt het voorbeeld van 's-Hertogenbosch aan waar het 1 euro kost om te parkeren en met de tram naar het stadscentrum te gaan.

In het vervoersplan 2021 van De Lijn wordt gesproken over de optimalisering van het tramnetwerk. Het overleg daarover zit vast, de hete aardappel wordt doorgeschoven naar de vervoerregio, die daar geen budget voor heeft. Extra openbaar vervoer vergt extra investeringen, dus naast de budgetten voor de vervoerregio en het vervoer op maat. Vooruit acht volgende zaken nodig: tramverlengingen tot buiten de grenzen van de vervoerregio; doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer, ook in eigen bedding; een goed verkeersmanagement en sturing. Kortom, het parlementslid mist ambitie bij de regering om het openbaar vervoer de 21e eeuw binnen te loodsen en roept haar op tot bijkomende investeringen.

#### 1.4. Tussenkost van Orry Van de Wauwer

*Orry Van de Wauwer* is blij dat de opmerkingen van het parlement effect hebben op de inhoud van het nieuwe rapport, bijvoorbeeld over de communicatie. Dat neemt niet weg dat, door het loskoppelen van inhoud en budget, het rapport eigenlijk weinigzeggend is.

De werken op Linkeroever, inbegrepen de leefbaarheidsprojecten, zullen een jaar eerder klaar zijn. Is dat louter het gevolg van een betere coördinatie of is een aantal deelprojecten of geplande verbindingen ervoor gesneuveld? Iedereen is het voorstel van Natuurpunt genegen om de bomen rond de 3M-site te sparen en de beveiligingswal enkele meters te verplaatsen, maar volgens minister Zuhal Demir zal de noodzakelijke omgevingsvergunningwijziging veel tijdsverlies betekenen. Hij informeert of er een soepele mogelijkheid is om verbeteringen aan de omgevingsvergunning aan te brengen.

De werken op Linkeroever liggen verder van woonwijken en hebben een kleinere impact op de zwakke weggebruikers dan de werken op Rechteroever. Een van de eerste werfzones op Rechteroever ligt ter hoogte van de Groenendaallaan, een gewestweg die al langer als heel onveilig beschouwd wordt. Hoe wordt de verkeerveiligheid verzekerd in werfzones en omleidingen? Kunnen zwarte punten in de nabijheid van die zones proactief worden aangepakt, dus als deel van de voorbereidende werken? Zwarte punten worden sowieso aangepakt in de komende jaren, misschien valt uit een combinatie winst te boeken.

In de rapportage staat dat er PFOS gevonden is bij de saneringen aan het Lobroekdok. Hoe is dat aangepakt? Had het een impact op de saneringswerken of de andere werken in het projectgebied?

De initiatieven voor opleiding van lokale werkzoekenden in het kader van de talentenwerf blijven eerder kleinschalig. De minister sprak vorig jaar de ambitie uit om jaarlijks 1000 mensen op te leiden, en 180 tot 200 onder hen werk te geven op de Oosterweelwerf. Hoe loopt de samenwerking tussen Lantis, VDAB en de stad

Antwerpen? Zal de ambitie gehaald worden? Hoeveel mensen zitten al in een opleidingstraject?

Voor het leefbaarheidsproject Scheldeoeververbinding is gekozen voor het voorkeursontwerp van een verhoogde fietshangbrug. De nautische wereld, mobiliteitsverenigingen, werknemersorganisaties, politici en bewoners hebben vragen over de haalbaarheid, de efficiëntie of de wenselijkheid. Bij de vorige rapportage beloofde de minister bijkomende studies. Hij vraagt de minister te bevestigen dat ze met een open blik de resultaten ervan zal beoordelen, maar ook zal vergelijken met de alternatieven, en de opmerkingen over de capaciteit, de nautische impact, de bruikbaarheid, de ontsluiting en de financiering in rekening zal brengen.

De mogelijkheden om de Schelde te kruisen zijn voor zachte weggebruikers niet afdoende. Er zijn inderdaad vaak problemen met de liften en roltrappen in de voetgangerstunnel. De fietserstunnel heeft beperkte mogelijkheden wegens de locatie en de lage capaciteit. Zeker voor mensen met een beperking is de situatie uitzichtloos: de premetrostations zijn voor hen niet toegankelijk, de helling naar het veer is te steil. Eind september stuurde het Antwerpse stadsbestuur nog een zogenaamde collegiale brief om de minister op korte termijn een oplossing te vragen. Hoe heeft de minister daarop gereageerd? Is ze het eens met de analyse? Hoe zal aan een snelle oplossing gewerkt worden?

In dit rapport is weinig terug te vinden over luchtvervuiling en de effecten van emissies aan tunnelmonden op de omgeving. Hij suggereert daar in elk rapport aandacht aan te besteden. Van veelbelovende experimenten zoals de absorptie van CO<sub>2</sub> door mossen aan de tunneleinden en innovatieve projecten om de luchtkwaliteit te verbeteren, is geen sprake meer. Heeft Lantis verder studiewerk verricht naar de technologische mogelijkheden? Werden de gevolgen van de uitstoot voor bewoners op de hoogste verdiepingen van de nabijgelegen hoge blokken aan experts voorgelegd?

Zijn er al eerste resultaten van het proefproject voor geluidschermen op de middenberm van de ring?

Voorts informeert hij wanneer er resultaten te verwachten zijn over studies naar een volledige overkapping van de ring. Hij vraagt wat meer duidelijkheid over de timing van het haventracé. Impliceert een pps-project dat er voor de Tijlmanstunnel tol zal worden geheven? Of blijft dat beperkt tot de Liefkenshoektunnel?

De initiële dagprijs van 1 euro voor de park-and-rides is een goede zaak, hopelijk blijft die behouden. Een gezin met twee kinderen betaalt echter per gezinslid 4 euro voor een heen-en-terugticket voor De Lijn. Samen met die euro parkeergeld maakt dat 17 euro, een bedrag waarvoor het gemakkelijk in de binnenstad kan parkeren. Wat is de reden dat een aantrekkelijk combiticket parkeren/openbaar vervoer uitblijft? Zijn er praktische bezwaren? Is het onwil van De Lijn?

Een serieuze modal shift kan niet zonder een robuust treinnetwerk als drager. De stations Luchtbal en Schijnpoort hebben het potentieel om veel verkeer uit de werfzones te houden, mits er investeringen gebeuren. Hoewel de werken gestart zijn, zit het studiewerk voor de multimodale knooppunten nog in een beginfase. Infrabel en de NMBS zitten zelfs nog maar net mee aan tafel. Wat zijn daar de redenen voor? Is er onwil bij een van de partijen? Zijn er praktische bezwaren? Hoe is de aanpak en wat is de timing voor die multimodale knopen? Hoe worden ze hoger op de prioriteitenlijst geplaatst zodat een deel van het verkeer kan geweerd worden voor en tijdens de hoofdwerken? Wordt er ingezet op een aantal voor de hand liggende quick wins in de bestaande stations van Berchem en Luchtbal?

De spreker is blij dat de projecten van het Routeplan 2030 in de komende voortgangsrapportages aan bod komen. Bieden het actieplan, de evaluatienota en de rapportering een duidelijk en coherent overzicht van de maatregelen, de financiering en de impact op de modal shift?

Met ringpark West en de onderbouw van de vier noordelijke ringparken verdwijnt er al 825 miljoen euro uit de pot van 1,25 miljard euro. Er blijft dus maar 400 miljoen euro over voor de financiering van de resterende projecten, terwijl die op 770 miljoen euro begroot worden. Hoe zal de minister haar beide beloftes rijmen: de uitvoering van alle achttien projecten én binnen het taakstellend budget blijven. Kunnen de sprekers al iets zeggen over de impact als er volgens de reële-optietheorie projecten uitgesteld worden in afwachting van goedkopere technieken? Kan de minister ook dan de uitvoering van alle leefbaarheidsprojecten garanderen?

Tegen de volgende financiële rapportage zal het ontwerp van bovenbouw van de nieuwe vier noordelijke ringparken goedgekeurd zijn zonder duidelijkheid over de financiële context. De kosten worden geraamd op 285 miljoen euro waardoor er nog 115 miljoen euro overblijft in het Overkappingsfonds voor het ringpark Zuid, het ringpark Groene Vesten en de Schelde-oeververbinding. Dat kan zorgen voor budgetoverschrijdingen of de noodzaak om operationele keuzes te maken. Hij vraagt met aandrang het budgettaire kader van de leefbaarheidsprojecten scherp te stellen zodat er ook voor de laatste projecten geld is. De gegarandeerde uitvoering van alle leefbaarheidsprojecten is immers de basis van het Toekomstverbond en van het akkoord met de burgerbewegingen en is cruciaal voor CD&V.

#### 1.5. Tussenkost van Willem-Frederik Schiltz

Voor *Willem-Frederik Schiltz* is de betrokkenheid van de NMBS belangrijk voor een degelijke ontsluiting via de S-ring. Tijdens de werken zal er fors moeten ingezet worden op de modal shift. Als dit degelijk wordt aangepakt, worden reizigers definitief aangetrokken, en niet alleen tijdens de werken. Zijn er nog gesprekken gepland met de NMBS en kunnen ze meteen worden betrokken om de nodige projecten te realiseren?

Kan men meer informatie geven over de lopende studies voor de fietsbrug over de Schelde? De spreker vraagt om de bezorgdheden van een aantal stakeholders, zoals de Fietzersbond, te bekijken. Het gaat dan onder meer over de haalbaarheid en de voortdurend stijgende kostprijzen.

Het is heuglijk nieuws dat werken versneld werden uitgevoerd en daardoor de timing van een aantal leefbaarheidsprojecten is vervroegd. Hij vernam dat men de hinder die zal ontstaan op Rechteroever nog verder tracht in te perken. Ook dat is goed.

Een ander prettig bericht is de ingebruikname van de premetro tunnel onder de Kerkstraat. Het kan een belangrijk element vormen voor de modal shift.

#### 1.6. Tussenkost van Maarten De Veuster

*Maarten De Veuster* sluit zich aan bij de tussenkomsten over het combiticket, de premetro koker, de tram op de Bisschoppenhoflaan en de capaciteit van het Albertkanaal.

Ook hij stelt zich vragen bij de betrokkenheid van de NMBS. Voor de bediening van de noordoostelijke rand heeft station Luchtbal een groot potentieel. Het natuurgebied Oude Landen ligt bovendien niet ver van het toekomstige ringpark Groenedaal. De provincie heeft daar plannen om natuurgebieden met elkaar te verbinden met het gebiedsprogramma Groen Kruis. De NMBS heeft er plannen met een



rangeerstation, wat een directe impact zal hebben op de tweede spoorontsluiting die een link heeft met het complex project Oostelijke verbinding.

De spreker is blij met het ringfietspad. Er zal meer gefietst moeten worden, gelet op de enorme files die zullen ontstaan bij verkeersincidenten op Rechteroever. Hij vraagt aan Lantis om nog meer te communiceren, ook naar de bedrijven.

Tot slot wil hij ingaan op het complex project Oostelijke verbinding en de A102. Er waren zeer vele inspraakmomenten die hij zo veel mogelijk trachtte bij te wonen. Hij hoort meer en meer de vraag of het nog om een leefbaarheidsproject gaat. Bovendien wordt de vraag gesteld wat het nut nog is van de A102 als de modal shift wordt bereikt.

#### 1.7. Tussenkost van Wim Verheyden

*Wim Verheyden* is blij dat heel wat werken op schema zitten. Hij leest in het voortgangsrapport op pagina 8 dat vanuit Lantis werd geïnvesteerd in aanvullende maatregelen, op aangeven van de commissie Grondverzet, om de volksgezondheid en de milieu-impact optimaal te vrijwaren. Over welke maatregelen gaat het?

Hij vindt het verder positief dat er twee ecodeucten komen in ringpark West. Het Vlaams Belang is een diervriendelijke partij en daarom vraagt hij wat de impact is van de werven op de verschillende natuurgebieden. Is er overleg met natuurverenigingen?

Wat Rechteroever betreft, is het belangrijk dat er wordt ingezet op de doorstroommaatregelen voor het openbaar vervoer, de ondersteuning van de shift van goederenvervoer naar de binnenvaart en maatregelen rond gedragsverandering. Aan welke maatregelen denkt men voor dat laatste? Het Vlaams Belang wil de autobestuurder niet met dwingende maatregelen duwen richting fiets of openbaar vervoer. Het moet een vrijwillige keuze zijn. Hoe wil men de shift naar de binnenvaart realiseren?

In verband met de synthesesnota over het thema modal shift goederenvervoer vraagt Wim Verheyden hoever het staat met de sneuvelnota waarvan sprake op pagina 46? Werd dit thema niet te lang stiefmoederlijk behandeld, vraagt hij aan de minister.

Op pagina 15 staan maatregelen opgesomd om de geluidshinder tijdens de werken te beperken. Hij verwijst naar een proefproject op de Antwerpse ring waarbij fijne groeven werden getrokken in het wegdek. Daarover stelde hij een vraag om uitleg (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 3051). Maakt men ook gebruik van deze techniek, next generation concrete surface geheten?

Het is positief dat Lantis in dialoog gaat met wijkcomités, districtsbesturen enzovoort. Dat is cruciaal voor het draagvlak. Wat is de feedback van de lokale besturen? Wat is de meest voorkomende zorg?

Over de Scheldebrug werden door diverse stakeholders bezwaren opgeworpen zoals de kostprijs en nautische bezwaren. Het draagvlak bij de nautische partijen is hiervoor beperkt. Hij stelt echter vast dat de gemeenschappelijke nautische autoriteiten en de permanente Scheldec commissie een voorwaardelijk gunstig advies hebben uitgebracht. Werd er genoeg rekening gehouden met de opmerkingen van de diverse stakeholders? Wat met de alternatieven zoals een veer? Vanwaar de tegenstelling tussen de loodsen en gemeenschappelijke nautische autoriteit?

De betrokkenheid van de NMBS is gewenst voor het verder uitwerken van de multimodale knooppunten maar sloot zich nog niet structureel aan bij het overleg. Dat

vindt Wim Verheyden opmerkelijk. Waarom werd de NMBS zo laat betrokken? Wat moet verstaan worden onder de zin dat "deze partner tot op heden nog niet structureel is (kunnen) aansluiten" (pagina 23 van het rapport)?

De herbruikbare brug over het Albertkanaal vindt de spreker een interessante piste. Dit wordt nog onderzocht maar kan er hierover vroeger duidelijkheid zijn? Is er al onderzoek gedaan naar de voorkeurslocatie?

Voor het haventracé is er sprake van de realisatie van de Nx, een secundaire weg in Stabroek die de A12 met de N11 moet verbinden. Die moet het doorgaand verkeer in de Noorderkempen opvangen dat nu gebruik maakt van de N111 en de N114. Hoever staat het met de Nx, gelet op de enorme verkeersdruk in het centrum van Stabroek? Wat zijn de bevindingen van de gemeente Stabroek?

#### 1.8. Tussenkost van Koen Daniëls

*Koen Daniëls* spreekt zijn positieve waardering uit voor de voortgang van de werken: er zijn weinig ongevallen en de doorstroming van het verkeer is verzekerd. Hij hoopt dat dit ook zal gelden voor de toekomstige werken op Rechteroever. Hij vraagt een goede ontsluiting van de park-and-ridegebouwen met het openbaar vervoer.

Verder wijst hij op de druk die ontstaat door het haventracé. Stadsregionaal, stedelijk en bestemmingsverkeer op de E17 en het doorgaand en havenverkeer via de E34. Dat betekent dat de E34, die ook verder doorloopt, een ander karakter zal krijgen. Dat zal zijn gevolgen hebben voor de leefbaarheid waardoor geluidswering nodig zal zijn.

Op de vraag om de tijdelijke fietsersbrug in Zwijndrecht te verplaatsen naar een plaats tussen Vrasene en Melsele werd geantwoord dat dit technisch moeilijk is. Als hij ziet wat er op Linkeroever al allemaal mogelijk is, lijkt hem dit echter een koud kunstje. Hij vraagt om dit opnieuw te bekijken.

Door de werken op Rechteroever zal het verkeer de neiging hebben om zich te verplaatsen naar de E34 en de N403 (Sint-Niklaas, Sint-Pauwels, Stekene), of de N70 en de N450, of de N451. Hij vraagt aandacht voor deze maasdoorsnijding van het Waasland.

Tot slot wenst hij meer te vernemen over de aanpak van de PFOS-vervuiling op Rechteroever.

#### 1.9. Tussenkost van Bart Claes

Filip Boelaert stelde dat gemeenten uit andere vervoerregio's in de toekomst kunnen intekenen op het deelfietsensysteem van Donkey Republic. *Bart Claes* vraagt of dit al gepromoot werd bij die gemeenten.

## 2. Antwoorden van de sprekers

### 2.1. Antwoorden van Filip Boelaert

*Filip Boelaert* gaat eerst dieper in op het versnellen van de modal shift. Er werd aangetoond dat veel maatregelen in uitvoering zijn. Zoals gezegd is het huidige openbaarvervoersplan een opstap naar de toekomst. Het zal niet voldoende zijn om de modal split van 50/50 te bereiken. Er zullen bijkomende inspanningen nodig zijn die terug te vinden zijn in het Routeplan 2030. Daarin staat de verdere visie uitgewerkt. De uitwerking zal afhankelijk zijn van de middelen die hiervoor beschikbaar zijn.

Over de timing van het haventracé zegt de spreker dat het gaat om een complex project met veel procedures dat dus tijd zal vragen. Hij garandeert niet dat dit klaar zal zijn voor de Oosterweelverbinding is afgewerkt. 2026 voor het starten van de uitvoering lijkt hem persoonlijk snel gezien de ervaring met complexe projecten.

Rond minder hinder zijn er verschillende campagnes gepland.

Wat de Scheldebrug betreft, werd gezegd dat de nautische autoriteiten en de loodsen elkaar zouden tegenspreken. Filip Boelaert is echter van mening dat ze dezelfde bezorgdheden delen. De Vlaamse Waterweg nv zegt daarover verder in overleg te gaan met de verschillende partijen, zoals de Fietzersbond.

Het is de bedoeling dat er een actieplan komt voor Routeplan 2030 dat aangeeft hoe alle projecten gerealiseerd zullen worden, met bijhorende timing. Het zal een zeer dynamisch document zijn dat men elk jaar zal moeten evalueren en bijsturen in functie van de middelen.

De impact van de reële-optietheorie bestaat erin dat men rekening houdt met mogelijke toekomstige evoluties op langere termijn. Zo kan het stofvrij worden van de uitlaatgassen leiden tot een andere milieubeoordeling waardoor grotere baten en lagere kosten ontstaan zodat een project toch kan worden gerealiseerd.

De Nx maakt deel uit van het complex project Oostelijke verbinding. Over de Nx werden nog geen standpunten ingenomen maar de bezorgdheden zijn opgenomen in de ambitienota.

De synthesenota met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan die werd opgevraagd door Björn Rzoska moet nog worden voorgelegd aan de vervoerregioraad. Daarna is deze beschikbaar.

De maasdoorsnijding van het Waasland is uiteraard een aandachtspunt. Er is overleg met de intercommunale Interwaas om dit verder te bekijken.

Het klopt dat de NMBS voor een aantal deelprojecten soms moeilijk aan de tafel te krijgen is. Maar voor het overleg over het gehele project zit ze mee in de taskforce. In het verleden werden er over het vervoersaanbod ook gesprekken gevoerd tussen het management van de NMBS en een vertegenwoordiging van de stad Antwerpen en Lantis. Er loopt overleg maar voor sommige projecten zou de NMBS nog meer actief kunnen participeren. Het is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid.

## 2.2. Antwoorden van David Van Herreweghe

*David Van Herreweghe* legt uit dat de reële-optietheorie erop neerkomt dat er niet meteen een binaire keuze wordt gemaakt. Risico's in de toekomst worden gezien als een opportuniteit. Zo kan men nu kiezen voor een volledige overkapping of geen overkapping. De reële-optietheorie gaat ervan uit dat er meerdere mogelijkheden zijn, bijvoorbeeld gedeeltelijk overkappen in afwachting van maatschappelijke evoluties. Door de maatregelen die werden genomen om te komen tot een versnelde elektrificatie van het wagenpark, kan dit een belangrijke impact hebben op de mogelijke keuzes.

Lantis was van in het begin vragende partij voor een combiticket voor de park-and-rides en het openbaar vervoer. Het dagtarief is voor de eerste jaren 1 euro. Aan de tariefsetting gaat een hele denkoefening vooraf. Het financiële model van de park-and-rides is namelijk gesteund op btw-recuperatie, zoniet moet men 21 procent extra betalen voor het project. Dat is alleen mogelijk als er btw wordt

betaald op het ticket en de oefening in evenwicht is. Met de btw-administratie zal een akkoord gevonden moeten worden over een financieel plan waarbij er op termijn evenveel btw wordt betaald als gec recupereerd. Het tarief kan daarom niet altijd 1 euro blijven. Gedurende de periode van de werken tot 2030 zullen de park-and-rides dienen om de hinder te beperken. De spreker wijst erop dat men met een abonnement nog ongeveer 80 cent per dag zal betalen. Vanaf 2026 is er een eerste evaluatiemoment. Veel is ook afhankelijk van de bezettingsgraad van de park-and-rides. Hij heeft indicaties dat heel veel bedrijven grote volumes aan parkeergelegenheid willen kopen voor hun werknemers.

Tot op heden is Lantis er niet in geslaagd om met De Lijn tot een combiticket te komen. Er was ook de bereidheid om een extra korting te geven aan houders van een Lijnabonnement. Na de wissel aan de top van De Lijn werd recent een nieuwe poging ondernomen en werd er voorzichtig positief gereageerd. De attractiviteit van het systeem hangt grotendeel af van een combiticket. Er zit ook winst in voor De Lijn door extra omzet.

Aan de werkbank Financiering neemt David Van Herreweghe, als voorzitter van Lantis, zelf deel, op vraag van de burgerbewegingen. Hij vraagt om dit een kans te geven. Het gaat om het zoeken van alternatieve financiering voor de leefbaarheidsprojecten. Momenteel is er 1,250 miljard euro toegekend. In het Overkappingsfonds bevindt zich momenteel 200 miljoen euro. Het gaat om niet-gebruikte middelen van het beleidsdomein MOW. Hij vindt dit vrij veel en het bevat nog niet de overdracht voor 2021. Hij gaat ervan uit dat men de doelstelling van 1 miljard euro zal bereiken. De werkbank is gericht op het activeren van een bijkomende cashflow voor het betalen van de facturen van de werken voor de leefbaarheidsprojecten. Het is niet de bedoeling om te kijken naar de Vlaamse overheid voor het ter beschikking stellen van budgetten uit de gewone begroting.

### 2.3. Antwoorden van Luc Hellemans

Heeft Lantis lessen getrokken uit de vorige minderhinderperiode? Is dit ambitieus genoeg? Moet er worden bijgestuurd? *Luc Hellemans* bevestigt dat de huidige minderhinderaanpak komt uit de lessons learned van de werken aan de Antwerpse ring. Toen ontstond het BLVC-overleg dat vandaag de standaard is in Vlaanderen voor grote projecten. Dit overleg heeft plaats met alle partners: werkgevers, bedrijven, de NMBS, De Lijn enzovoort. De projectgebonden minder hinder wordt door Lantis gefinancierd en kost ettelijke honderden miljoenen euro. Het gaat om het bedenken van duurzame manieren om de werf te organiseren zodat de werf zelf geen bijkomende hinder veroorzaakt: werfwegen, aanlegkades enzovoort. Verder is er met Voka, De Lijn, de NMBS en andere instanties regelmatig overleg om hun exploitatie te verduurzamen waardoor er minder hinder is. Zo is Lantis erin geslaagd om de treinfrequentie in het noorden van Antwerpen te verhogen. Er is in een dotatie voorzien voor verkeersveiligheid in het Toekomstverbond om dit te activeren. Verder zijn er de park-and-rides. Luc Hellemans wijst erop dat een deel van de tolinkomsten van de Tunnel Liefkenshoek nv geormerkt is als middelen voor investeringen in minder hinder.

Lantis zou graag een versnelling hoger schakelen voor de modal shift maar er is wel al een plan tot 2024 om de hinder te beheersen. Nu is een doorkijk nodig voor de periode daarna. Daar wordt hard aan gewerkt. Hij hoopt hierover over een aantal maanden meer duidelijkheid te kunnen geven. Luc Hellemans vraagt nog wat tijd. Hij steekt niet onder stoelen of banken dat de samenwerking met De Lijn en de NMBS niet gemakkelijk is geweest.

Wat de communicatie betreft, is de bedoeling om Slim naar Antwerpen op te schalen met middelen die men krijgt voor minder hinder. Bij de werken aan Rechter-

oever wordt Linkeroever zeker niet vergeten. De impact van die werken zal inderdaad veel verder gaan dan de perimeter van de werken.

Hoever staat het met de volledige overkapping van de noordelijke Ring? Door het PFOS-dossier is er enkele maanden vertraging opgetreden voor het starten van de studie. Lantis zal zijn uiterste best doen om zeker tegen de volgende voortgangsrapportage duidelijkheid te scheppen.

De mogelijkheid om op de E17 zonnepanelen te combineren met geluidsschermen, is onderzocht. Het dossier is momenteel vastgelopen op de exploitatie en de afname en de beveiliging van het net. Er werd momenteel niemand gevonden om dit complexe dossier mee op te pakken. Er zijn nog kansen, bijvoorbeeld een folietechniek.

Luc Hellemans stelde dat de kosten voor het PFOS-dossier meevielen. Wat hij bedoelde is dat men op Linkeroever de kosten heeft kunnen beperken, buiten de kosten die werden afgesproken bij het aantreffen van de vervuiling. En dit ondanks de verstrenging van de normen en de nodige bijkomende maatregelen. Zonder goede samenwerking met de aannemer en het NEC4-contract had de werf drie tot vier maanden stilgelegen. Dat had de maatschappij 40 tot 50 miljoen euro gekost. Ondanks de vele extra vragen aan de aannemer bleef de planning op schema.

Rechteroever is een ander verhaal. Door de verlaging van de norm van 8 naar 3 microgram kan de grond niet worden afgevoerd. Voor de Scheldetunnel gaat het om 350.000 kubieke meter. Het project werd stilgelegd en momenteel worden de grondverzetsplannen gemaakt. Lantis verwacht een bepaalde financiële impact.

Hoe werden de PFOS-aanbevelingen meegenomen? De commissie-Vrancken vroeg om voor de afdeklaag geen gronden te gebruiken met een bepaalde concentratie, en mocht dit al het geval zijn, om ze te verwijderen. Dat gebeurt zo. De zone aan de kluifrotonde is nog in onderzoek.

Er worden luchtmetingen uitgevoerd door Lantis en door de VMM. De definitieve resultaten worden binnenkort verwacht. De voorlopige metingen liggen in dezelfde lijn. Er werd beslist om voor het grondverzet voor de Scheldetunnel een nieuw technisch verslag op te maken. In afwachting wordt er niet gewerkt.

Voor Rechteroever lopen de onderzoeken nog. Aan de Oosterweelknoop gaat het om 250.000 tot 300.000 kubieke meter grond met waarden tussen 3 en 8 microgram. In tegenstelling tot bij Linkeroever is er een grondoverschot en dus een probleem dat moet worden opgelost. Mogelijk heeft dat een impact op het leefbaarheidsproject.

Bij het Lobroekdok zijn zeer hoge concentraties van meer dan 100 microgram aangetroffen in het slib. De bron is niet 3M. De vervuiling op twee andere plaatsen op Rechteroever is wellicht te herleiden tot incidenten zoals een brand die werd geblust. Voor de vervuiling van het Lobroekdok is de bron niet duidelijk. Het probleem is dat de vervuiling in het slib zit dat niet zomaar kan worden verwijderd. Het gaat om een complex probleem. Vermoedelijk is hierover duidelijkheid bij de volgende voortgangsrapportage.

Op geen enkele manier verspreidt Lantis PFOS in de omgeving of is er risico voor de arbeiders. Er zijn regelmatig arbeidsinspecties. De aandacht hiervoor was er al van bij het begin in 2017 maar toen golden andere normen.

De bedoeling van de minderhinderaanpak is om sluipverkeer te voorkomen in de wijken. In de toekomst zal hiervoor technologie worden ingezet.

Het initiatief waar Orry Van de Wauwer naar verwees in verband met de opleiding van werknemers, valt binnen het project De Grote Verbinding. Lantis biedt aan de aannemers waarmee wordt samengewerkt, dergelijke trajecten aan. Het bewuste initiatief is een traject van aannemer Denys waarbij deze mee investeert en Lantis, stad Antwerpen en VDAB zorgen voor de omscholing zodat ze deze arbeiders kunnen aanwerven. Daarnaast is er een training gefinancierd door De Grote Verbinding en VDAB om basisskills (bijvoorbeeld gedragscompetenties) aan te leren. De ambitie is om hiervan vanaf 2022 elk jaar 150 personen te laten doorstromen.

Is het mogelijk om de aanpak van zogenaamde zwarte, verkeersonveilige, punten mee te integreren in de werven? Ze bevinden zich vaak buiten het projectgebied maar kunnen ze samen aangepakt worden met de minderhindermaatregelen? Als een dergelijk probleem opduikt in het BLVC-overleg dan zal dat worden bekeken. Dat is niet structureel want soms is het niet geweten dat er een verkeersonveiligheidsprobleem is.

Wat de problematiek van de tunnelmonden betreft, loopt de permanente schouwenstudie in samenwerking met VITO. Er wordt hierbij ook gebruikgemaakt van de reële-optietheorie: zijn schouwen de beste oplossing als het voertuigenpark tegen 2030 snel elektrificeert? Er wordt ook nog gewerkt aan technieken om aan de tunnelmonden fijn stof en pollutanten uit de lucht te nemen en de geluidshinder te beperken. Er zal hierover in de volgende voortgangsrapportage (en ook in de verdere toekomst) worden gerapporteerd, want het is belangrijk.

Over het fijn stof en de hoogbouw vroeg Luc Hellemans een advies van een deskundige maar dat leek hem op het eerste zicht nogal vaag.

Voor de tweede Tijdsmanstunnel is de voorstudie beëindigd. De contracteringsvormen worden bekeken en een tijdspad wordt uitgezet. Daarna gaat het dossier naar de Vlaamse Regering om te zien wat mogelijk is. De bedoeling is om in 2022 te landen met het voorstel.

Hoe wordt er omgegaan met de impact op de natuurgebieden? 1700 rugstreepadden werden verhuisd, orchideeën verplant, zwaluwkastjes aangebracht. De fauna uit de Tophatbeek werd verplaatst. Natuurpunt en de afdeling Natuur en Bos monitoren. Tijdens het broedseizoen wordt niet gewerkt. Er wordt een groot aansluitend natuurgebied gecreëerd.

#### 2.4. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

*Alexander D'Hooghe* zegt over de volledige overkapping dat er drie werklijnen zijn: de R1-Zuid, de knoop E313 (waar de zuidelijke ring aansluit op Oosterweel) en het noordelijke deel. Aan de twee laatste werklijnen wordt momenteel gewerkt en de landing is voorzien in het voorjaar van 2022. Er is een potentieel voor een verdubbeling van het aantal overkappingen. Er worden berekeningen gemaakt over de kostprijs om nu te overkappen en de kostprijs om later te overkappen. En wat is het verschil in gezondheidskosten? Ook de administratie is hier volop mee aan de slag. Voor de verschillende prioriteiten en werklijnen lijkt er soms een tekort aan beschikbare mankracht en lijkt het stellen van prioriteiten aangewezen om meer gefocust te kunnen werken met de beschikbare middelen.

Voor de Hollandse knoop was er in 2019 een doorbraak met het Schijnverbond. De technische validering gebeurde een jaar later. De spreker verwijst naar de tekening op slide 7 van zijn presentatie. Men gaat van twaalf naar zes rijstroken. Daarmee lijkt het laatste bovengrondse knelpunt er opgelost.

Wat de drie reserveleefbaarheidsprojecten betreft, zegt Alexander D'Hooghe dat voor de connectie van het Albertkanaal tussen de twee parken men hoopt de

tijdelijke brug van Lantis permanent te maken. Maar de bouw ervan valt buiten het budget en vergt dus een beslissing. De andere twee, de kap ter hoogte van de Ten Eekhovlei en de kap ter hoogte van Dam, maken deel uit van de studie over de volledige overkapping van de noordelijke ring, ook zonder uitvoeringsbudget. Men werkt dus volop aan de reserveprojecten.

De spreker schetst voor de fietsbrug over de Schelde kort de historiek. In 2018 werd door het politieke stuurcomité beslist om te kiezen voor een brug als deel van de leefbaarheidsselectie. Van alle leefbaarheidsprojecten scoorde het immers het hoogst op de kosten-batenanalyse. Er kwam protest in de dagbladen van de loodsen waarop werd beslist om een exhaustieve alternatieve analyse te maken, waarbij het nautische aspect zeer grondig werd bekeken. Dat is gebeurd en kostte honderdduizenden euro. Twee tunnels en twee bruggen werden met elkaar vergeleken. Een veer werd niet bekeken omdat dit sowieso een urgente noodzaak is die niet ter discussie staat. In de analyse werd gekeken naar de kostprijs en naar de effectiviteit voor de modal shift. Dat het een exhaustieve analyse was, blijkt uit het feit dat regelmatig tegenexpertise werd gezocht. Het afgewogen besluit is dat de brug de beste keuze is: goedkoper en beter voor de modal shift. Uit een steekproef blijkt dat 85 tot 90 procent van de Antwerpse burgers voorstander is van de brug. De brug ligt niet ter hoogte van de Suikerrui maar aan de Kennedytunnel. Dat is voordelig voor de inwoners van het Waasland en Klein-Brabant. Om die reden is ook de vervoerregio voorstander van de brug. De Fietsersbond is niet tegen de brug, zoals wordt beweerd, maar wil een betrouwbare oplossing voor als de brug open is, zoals een veer. De bevestigde beslissing nog eens herbekijken, vindt hij geen goed idee en hij stelt voor dat er vrij snel wordt beslist en gebouwd.

In november 2020 had een toelichting plaats voor de NMBS over de multimodale hubs in de ringzone, waarbij een aantal agentschappen van de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen aanwezig waren. Alexander D'Hooghe verwacht binnenkort, na elf maanden, een eerste vervolgoverleg.

## 2.5. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* dankt de volksvertegenwoordigers die overtuigd zijn dat er al veel wordt geïnvesteerd om de modal shift te bereiken. Anderen vinden dat er te weinig gedaan is en dat de modal shift niet haalbaar zou zijn. In het GIP 2021 is er voor de provincie Antwerpen 103 miljoen euro ingeschreven en specifiek voor de vervoerregio Antwerpen 94 miljoen euro. Voor collectief vervoer is in 340 miljoen euro voorzien voor 91 projecten. Tussen 2022 en 2024 worden veertig nieuwe tramtoestellen geleverd en in 2021 werden nog een twintigtal extra besteld. Het klopt dus niet dat er niet wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Verder werd recent groen licht gegeven voor het project Premetro Kerkstraat-Poethoekstraat. Het gaat om een betonnen koker die gebouwd werd in de jaren 70 en niet werd gebruikt. Er komen tegelijk vier stations bij: Stuivenberg, Willibrord, Drink en College. Door de centrale ligging zullen vele inwoners ervan kunnen gebruikmaken.

Het klopt dat door de coronacrisis de bezettingsgraad laag was. Momenteel bedraagt die 57 procent. De minister betreurt dit maar men blijft volop trachten om de reizigers terug naar het openbaar vervoer te lokken. Ongewild is er vertraging ontstaan bij de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid door onder meer een procedure bij de Raad van State. Men zet alles op alles op het vraaggestuurd openbaar vervoer zodat meer mensen ervan kunnen gebruikmaken.

De minister betreurt dat er nog geen combiticket is voor de park-and-rides en het openbaar vervoer. Er wordt verder aan gewerkt.

Er zijn opmerkingen over de fietsbrug over de Schelde maar het onderzoek en het stakeholdersoverleg lopen verder.

Het klopt dat de minister een brief heeft ontvangen van het Antwerpse schepencollege over de problemen met de Sint-Annatunnel. De tunnel dateert uit de jaren 30 en werd in 1997 geklasseerd. Een drastische renovatie is daarom niet zo evident. In 2016 gaf de vorige minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, de opdracht aan AWW voor een grondige analyse. Drie alternatieven kwamen naar voren: een totale renovatie en restauratie van de huidige liftinstallaties, het vervangen van de volledige lift en de technische installaties, of het vervangen van de lift door een duplexliftsysteem. Door de klassering is alleen de eerste optie mogelijk. Het lukte tot op heden niet om een opdracht in de markt te plaatsen. Er wordt nu gewerkt met kleinere aanbestedingen. Het dossier bevindt zich momenteel bij de Inspectie van Financiën. Misschien moet overwogen worden of men moet vasthouden aan de klassering. Dat is echter een bevoegdheid van minister Diependaele.

Er worden investeringen gedaan voor de doorstroming. Het KAR-systeem zorgt ervoor dat het openbaar vervoer automatisch groen licht krijgt. Er lopen proefprojecten in Gent. De bedoeling is om dit ook uit te rollen in Antwerpen.

Wat de capaciteit van het Albertkanaal betreft, zegt de minister dat bij De Vlaamse Waterweg nv de laatste vijf bruggen in een studieproject zitten. De bedoeling is om eind 2022 de laatste bruggen te vervangen zodat vanaf 2023 vierlagige containerschepen van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Dat zal een boost geven aan de binnenvaart op het Albertkanaal.

Op de Oosterweelwerven wordt ten volle ingezet op het wegwerken van de zwarte, gevaarlijke, punten. In het Verkeersveiligheidsplan wordt de nadruk gelegd op de actieve weggebruiker. Ook bij de planning van de werken wordt hiermee rekening gehouden zoals met veilige oversteekplaatsen.

Omwille van de transparantie werd de werkbank Financiering opgestart. Samen met de UA Antwerpen wordt een grondige financiële analyse gemaakt. Alle maatschappelijke kosten en baten worden in rekening gebracht. Binnen een tweetal jaar worden resultaten verwacht. Het Overkappingsfonds bevat momenteel ongeveer 200 miljoen euro waarmee al heel wat leefbaarheidsprojecten gefinancierd kunnen worden.

### **3. Replieken**

#### **3.1. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden**

##### *3.1.1. Tussenkoms van Wim Verheyden*

*Wim Verheyden* las in het rapport dat er een eerste vertraging is voor de werf van de Scheldetunnel. Wat is de invloed op de andere projectonderdelen?

Hij stelt vast De Lijn nog steeds het zwakkere broertje is voor de realisatie van de modal shift. Er wordt geïnvesteerd maar er zal meer moeten ingezet worden om de pendelaar te overtuigen. Daarvoor is een goed aanbod en goede infrastructuur nodig. Dat ontbreekt nog momenteel. Hij hoopt dat de minister met De Lijn gesprekken zal voeren om te komen tot een combiticket en een betere ontwikkeling van de multimodale knooppunten.

##### *3.1.2. Tussenkoms van Maarten De Veuster*

*Maarten De Veuster* stelt vast dat voor de districtenfietsroute fietsbruggen over het Albertkanaal zijn gepland. Maar wat met grote verkeersaders zoals de Bisschoppenhoflaan?



Zijn vraag over het Albertkanaal ging over de capaciteit van het kanaal tijdens de werken. Er is sprake van eenrichtingsscheepvaart. Dat zal een stevige impact hebben.

Het antwoord van Alexander D'Hooghe over de NMBS was heel duidelijk.

### 3.1.3. *Tussenkoms van Koen Daniëls*

*Koen Daniëls* herneemt zijn onbeantwoorde vraag over de geluidswering op de E34/haventracé. Hij wil ook de verhuis van de tijdelijke noodbrug in Zwijndrecht naar een plaats tussen de afrit Vrasene en afrit Melsele/Kallo opnieuw onder de aandacht brengen.

### 3.1.4. *Tussenkoms van Orry Van de Wauwer*

*Orry Van de Wauwer* is bevreesd dat de park-and-rides, ondanks de lage kostprijs, nutteloos zullen zijn als men daarna dure tickets van De Lijn moet kopen. Dat zal dan gevolgen hebben voor de bezettingsgraad. Hij is verheugd om te vernemen dat veel bedrijven al interesse hebben getoond in de park-and-rides. Waar is het spaak gelopen in de besprekingen over het combiticket? Hoe dwingend heeft de minister aan De Lijn haar wens overgemaakt om tot een combiticket te komen?

Alexander D'Hooghe beweerde dat de veren een urgente noodzaak zijn en niet ter discussie staan. Wat bedoelt hij daarmee? Zijn er concrete plannen?

Is het mogelijk om het onderzoek te bezorgen waarin sprake is van 85 procent voorstanders voor de Scheldebrug? Hoe representatief was de steekproef? De spreker heeft een totaal ander aanvoelen.

Uit de kosten-batenanalyse komt de brug als beste variant naar voren. De voorkeursvariant zou volgens een onderzoek ongeveer 193 miljoen euro kosten. Met onderhoudskosten en extra kosten voor het scheepverkeer loopt de prijs na 25 jaar op tot 283 miljoen euro en na 50 jaar tot 313 miljoen euro. Een zinktunnel stroomopwaarts kost 238 miljoen euro, en na 25 en 50 jaar respectievelijk 244 en 250 miljoen euro. Dat is een verschil van 80 miljoen euro op lange termijn. Dat strookt niet met de kosten-batenanalyse die kiest voor de voorkeursvariant.

In het antwoord op een schriftelijke vraag staat dat de kostprijs niet het enige element is dat werd geëvalueerd (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 508, aan minister Lydia Peeters). Waren er dan andere elementen die zwaarder doorwogen? Volgens de spreker zijn er nog andere alternatieven die onderzocht moeten worden.

Hij dankt Luc Hellemans dat er voortaan in de toekomstige voortgangsrapportages meer aandacht zal zijn voor de luchtkwaliteit.

Het is goed dat de werken aan de liften van de Sint-Annatunnel in een stroomversnelling zitten. Als concrete oplossingen voor de korte termijn ziet hij het toegankelijker maken van de fietserstunnel en voor rolstoelgebruikers het elk uur inleggen van een toegankelijke bus door de Waaslandtunnel. Men zal naar het totale vervoersaanbod moeten kijken voor de Scheldeverbinding.

Zijn belangrijkste, maar onbeantwoorde, vraag uit zijn eerste tussenkomst was of men kan garanderen dat alle leefbaarheidsprojecten binnen het taakstellend budget worden uitgevoerd. Kunnen alle sprekers dat bevestigen? Momenteel zijn er onvoldoende middelen.

### 3.1.5. *Tussenkoms van Björn Rzoska*

Gelet op de hoge PFOS-concentraties in het slib in het Lobroekdok, zijn er volgens *Björn Rzoska* nog heel wat uitdagingen in het gehele projectgebied. Hij vreest voor een lange nasleep, ook op budgettair vlak.

Wat de park-and-rides en het combiticket betreft, zou een oplossing niet mogen afhangen van het nieuwe management van De Lijn. Hij vraagt Lydia Peeters om als bevoegd minister haar macht te gebruiken en De Lijn zover te krijgen. De voorbeelden in Nederlandse steden bewijzen dat dit werkt.

De ondertekening van het Toekomstverbond had plaats in 2017. Hij wil de door de burgers gevraagde werkbank Financiering alle kansen geven maar heeft zijn bedenkingen als men pas in 2024 met resultaten kan komen. David Van Herreweghe wil geen beroep doen op Vlaamse overheidsmiddelen maar dat stelt Björn Rzoska niet gerust. Hij verwacht dat het Rekenhof zich over de verdere financiering zal uitspreken bij de volgende rapportage in februari 2022.

Hij vraagt zich ook af of de reële-optietheorie het geruststellende antwoord is voor de burgers op de vragen over een volledige overkapping. Er zijn meerdere redenen waarom die volledige overkapping werd gevraagd, andere dan fijn stof, zoals de leefbaarheid verhogen.

### 3.1.6. *Tussenkoms van Jos D'Haese*

*Jos D'Haese* is verheugd dat de studie over de volledige overkapping is gestart en dat er in februari of maart 2022 een update is zodat het debat ten gronde kan worden gevoerd. Aan minister Lydia Peeters vraagt hij of ze bereid is om, indien de studie aantoont dat een volledige overkapping mogelijk is op korte termijn meer te investeren zodat er op langere termijn wordt bespaard. David Van Herreweghe stelde dat hiervoor geen Vlaamse overheidsmiddelen gebruikt zullen worden. *Jos D'Haese* is het daar niet mee eens omdat het gaat om een fantastische investering in lucht- en geluidskwaliteit, leefbaarheid, meer ruimte enzovoort.

Wat er momenteel rond modal shift gebeurt, is teleurstellend. Er wordt verwezen naar Routeplan 2030 maar de werken op Rechteroever starten weldra. De alternatieven moeten nu klaar zijn en moeten gekend zijn bij de burgers zodat ze hun vervoerswijze nu verleggen. Hij vergelijkt met de vele maatregelen die in 2004 werden genomen. Niemand ontkent dat er nu ook al investeringen gebeuren, maar dat is nog iets anders dan de exploitatie. Hij geeft het voorbeeld van het vaak lege Operaplein en de trage trams op de Noorderlei. Bij vorige voortgangsrapportages werd als antwoord verwezen naar de uitrol van basisbereikbaarheid die mikt op een groei van het reizigersaantal met 7,2 procent. Maar dat werd nu uitgesteld. Er is dus meer nodig. Over de investeringen in De Lijn gaf Filip Boelaert zelf aan dat met de huidige exploitatiemiddelen er niet meer mogelijk is. Kunnen deze budgetten worden verhoogd?

Ook de doorstroming wil men tegen 2030 klaar hebben. Waarom moet dat zo lang duren? In Antwerpen gaat het bovendien niet om een technisch, maar een politiek probleem van keuzes die worden gemaakt. Het is hallucinant om te horen dat de NMBS niet structureel mee aan tafel zit om het Ringspoor en voorstadsnet te realiseren.

Het dossier van het combiticket noemt hij kafkaïaans. De politieke partijen die voorstander zijn van het combiticket zitten in de raad van bestuur van De Lijn. De minister en het parlement kunnen een mobiliteitsvisie goedkeuren, maar een combiticket opleggen, lukt blijkbaar niet. Dat vindt hij ongelooflijk.

Het probleem van de recupereerbaarheid van de btw van de inkomgelden van de park-and-rides noemt de spreker een vestzak-broekzakoperatie tussen de Vlaamse en federale overheid. Kan dit niet anders geregeld worden? Als men de btw niet kan recupereren, zal men de prijs van de tickets verhogen, waardoor de parking nog leger zal zijn. Dat het mobiliteitsbeleid hiervan afhangt, begrijpt hij niet.

Zijn vragen over de Scheldebrug hangen ook samen met de realisatie van andere leefbaarheidsprojecten. Hoe meer exhaustieve studies erover gebeuren, hoe duurder de brug wordt en hoe meer middelen er uit het budget gaan dat voorzien is voor de leefbaarheidsprojecten. De brug zal ook als een van de eerste projecten worden gerealiseerd want die hangen samen met de uitvoering van de Oosterweelwerken. Bovendien was dit niet de belangrijkste eis van de acties de voorbije decennia, maar wel het verhogen van de leefbaarheid in de stad.

Tot slot is hij blij dat Alexander D'Hooghe stelde dat veren een urgente noodzaak zijn. Is de minister het daarmee eens? Het gaat om een kleine investering op korte termijn.

### 3.2. Antwoorden

#### 3.2.1. *Antwoorden van minister Lydia Peeters*

Minister *Lydia Peeters* zegt dat een fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan niet in de scope van de Vlaamse overheid zit, maar dat de provincie dit naar verluidt zou onderzoeken. De ontsluiting van Wommelgem naar Deurne zit in de planning. Er zijn in Deurne fietsbruggen voorzien over de Ruggeveldlaan en de Sterckshoflei en een fietstunnel voor de Turnhoutsebaan.

De minister herhaalt dat ze voorstander is van het combiticket en pas recent heeft vernomen dat het niet mogelijk zou zijn. Ze benadrukt dat ze als voogdijminister van een EVA niet wordt gevraagd wat haar mening is over allerlei operationele maatregelen. Ze vindt het echter een logische maatregel.

Wat de Scheldebrug betreft, herinnert ze eraan dat er heel wat varianten tegenover elkaar werden afgewogen. Finaal werd beslist dat de voorliggende variant de voorkeur geniet. Er wordt nog verder overleg en studiewerk verricht, onder meer over de nautische aspecten. Wat betreft de discussie over het inleggen van een veer, gelden ook hier nautische aspecten, die dan eveneens desgevallend onderzocht moeten worden.

Er werd door sommigen een verhoging van het taakstellend budget (momenteel 1,25 miljard euro) gevraagd om te verzekeren dat alle leefbaarheidsprojecten worden uitgevoerd. Voor de ringparken West en Groene Vesten blijft men tot dusver binnen het taakstellend budget. De taak is om de budgetten te bewaken en te zorgen dat alle leefbaarheidsprojecten binnen het taakstellend budget uitgevoerd worden. Ze heeft nog niet de vraag gekregen om het te verhogen en dat is dus momenteel niet aan de orde.

Op de vraag naar geluidswering op de E34 heeft ze geen pasklaar antwoord. Dat moet bekeken worden.

Na de kritiek op het gebrek aan investeringen bij De Lijn en haar opsomming van alle investeringen die gebeurden, kreeg ze het verwijt dat er te weinig wordt ingezet op de exploitatie. Ze herinnert Jos D'Haese eraan dat de huidige bezetting bij De Lijn 57 procent bedraagt als gevolg van de coronacrisis. Het is niet zo simpel dat door een budgetverhoging meteen een hogere bezettingsgraad volgt. De minister wijst ook op de efficiënte inzet van de middelen.

### 3.2.2. *Antwoorden van David Van Herreweghe*

*David Van Herreweghe* wil eerst reageren op de opmerking dat het recupereren van de btw een vestzak-broekzakoperatie is. Hij zegt dat dit niet klopt maar dat het potentieel gaat over een verarming voor de ene partij en een verrijking voor de andere. Als er voor 4 miljard euro werken plaatsvinden, en de btw niet kan worden gerecupereerd, dan betaalt het Vlaamse Gewest 800 miljoen euro extra – die er momenteel niet is – aan de federale overheid. Het is dus wel belangrijk. Zowel De Lijn, Lantis als Tunnel Liefkenshoek nv, die deels voor de exploitatie van de park-and-rides zal instaan, zijn vennootschappen die die een bedrijfseconomische boekhouding moeten voeren.

In verband met het combiticket was het initieel de bedoeling om abonneementhouders van De Lijn te belonen bij het gebruikmaken van de park-and-rides. Voor de consultatie van die databank wou De Lijn betaald worden en eiste verder een vast bedrag, onafhankelijk van de kostprijs. Ook andere zaken lagen moeilijk. Hij wil echter niet het proces van het verleden maken en hoopt dat het initiatief van de minister resultaat heeft.

De agendasetting en timing van de werkbank Financiering is volledig gebeurd door de burgerbewegingen in samenspraak met de UAntwerpen, en niet door Lantis. Men beschouwt het ook als een huzarenstuk om dit binnen de termijn van twee jaar rond te krijgen. Men wil alle creativiteit en lessons learned uit binnen- en buitenland erbij betrekken, net zoals alle mogelijke stakeholders. Hij vindt dat dit een faire kans verdient maar dat het niet op een draffe afgewerkt kan worden.

### 3.2.3. *Antwoorden van Alexander D'Hooghe*

*Alexander D'Hooghe* zal de resultaten van de steekproef over de Scheldebrug die tijdens de Ringdagen in 2019 gebeurde, bezorgen.

De mogelijkheid van een veer wordt momenteel bekeken in functie van de noodzakelijkheid van een alternatief wanneer de fietsbrug open is. In die zin wordt de mogelijkheid van een kabelbaan ook nog altijd onderzocht. Dat doet volgens de spreker geen afbreuk aan de keuze voor een brug. Zijn persoonlijke mening is dat een intentieverhoging aan de Suikerrui zinvol kan zijn, ongeacht het gekozen scenario.

### 3.2.4. *Antwoorden van Luc Hellemans*

*Luc Hellemans* gaat eerst in op de bezorgdheid over de timing van de werken door het grondverzet op Rechteroever. Een vertraging van vier tot vijf maanden voor de Scheldetunnel brengt de timing van het geheel niet in het gedrang. De bouwwerf in Zeebrugge zit meer op het kritische pad van het project. Bij het Lobroekdok gaat het om een grote oppervlakte die ook deels als werfzone wordt gebruikt. De zone zal pas over twee tot drie jaar beschikbaar moeten zijn. Er is nu meer onderzoek nodig. Hij verwacht over ten laatste zes maanden resultaten hiervan te hebben. Voor 2023 zal men een oplossing moeten hebben voor het geheel om geen ernstige vertraging op te lopen. Er is nog een zekere tijd maar het vereist wel bekwame spoed.

Voor het aanleggen van de kanaaltunnels moet de breedte van het Albertkanaal worden beperkt. Na een capaciteitsstudie werd samen met De Vlaamse Waterweg nv en de Port of Antwerp de beslissing genomen om over een breedte van 25 meter eenrichtingsverkeer in te stellen. In de praktijk is het een verlenging van de corridor van de sluis van Wijnegem. Tegelijk komt er een Vessel Traffic Service die de capaciteit moet beheren zodat er een minimum aan efficiëntieverlies is. Uitzon-

derlijk grote transporten blijven mogelijk. In principe zou men hiervan niets mogen merken.

### 3.3. Bijkomende replieken

*Jos D'Haese* herinnert aan zijn onbeantwoorde vraag over de impact van de Scheldebrug op het budget voor de realisatie van de andere leefbaarheidsprojecten.

Wat de recupereerbaarheid van de btw betreft, maakt het vanuit het standpunt van de belastingbetaler – en niet dat van Lantis – niet uit en is het vreemd dat het een impact heeft op de mobiliteit.

Met de minister wil hij geen semantische discussie blijven voeren over investeringen, maar hij raadt haar aan om tijdens de spits in Antwerpen het openbaar vervoer te nemen.

*Orry Van de Wauwer* wil niet het proces van het verleden maken, maar bekijken hoe men wel kan komen tot een combiticket. Is het niet mogelijk om bij de park-and-rides een betaalautomaat te zetten met tickets aan verlaagd tarief specifiek voor de lijnen tussen de park-and-rides en de stad? *David Van Herreweghe* zegt dat hij het voorstel zal meenemen in de verdere bespreking.

*Alexander D'Hooghe* antwoordt op de vragen van Jos D'Haese en Orry Van de Wauwer over de betaalbaarheid van de andere leefbaarheidsprojecten dat de volgende voortgangsrapportage specifiek over het financiële luik zal gaan. Gelet op de grote ambitie voor leefbaarheid en de grote noden – die mogelijk nog groeien – zal men op een bepaald moment keuzes moeten maken.

Bart CLAES,  
voorzitter

Björn RZOSKA  
Wim VERHEYDEN,  
verslaggevers

**Gebruikte afkortingen**

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BLVC	Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie
EVA	extern verzelfstandigd agentschap (van de Vlaamse overheid)
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
KAR	korteaafstandsradio
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NEC	New Engineering Contract
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
PFOS	perfluorooctaansulfonaat
pps	publiek-private samenwerking
UAntwerpen	Universiteit Antwerpen
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen