

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 12
6 mei 2022 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Maarten De Veuster

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

24 maart 2022

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
- Nr. 9: Verslag
- Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof



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

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Toelichtingen..... | 4 |
| 1.1. | Minister Lydia Peeters..... | 4 |
| 1.2. | Alexander D’Hooghe..... | 5 |
| 1.3. | Rekenhof..... | 10 |
| 1.4. | UAntwerpen..... | 15 |
| 2. | Vragen en opmerkingen van de leden..... | 17 |
| 2.1. | Imade Annouri..... | 17 |
| 2.2. | Orry Van de Wauwer..... | 19 |
| 2.3. | Hannes Anaf..... | 20 |
| 2.4. | Wim Verheyden..... | 21 |
| 2.5. | Maarten De Veuster..... | 22 |
| 2.6. | Peter Van Rompuy..... | 23 |
| 3. | Antwoorden..... | 23 |
| 3.1. | Minister Lydia Peeters..... | 23 |
| 3.2. | Alexander D’Hooghe..... | 25 |
| 3.3. | Luc Hellemans..... | 27 |
| 3.4. | Filip Boelaert..... | 29 |
| 4. | Replieken..... | 30 |
| | Gebruikte afkortingen..... | 32 |
| | Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be | |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 24 maart 2022 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/10) en het beoordelingsverslag van het Rekenhof bij de tweede financiële voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/11).

Voor de vorige rapporten en commissieverslagen uit de zittingsperiode 2019-2024, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1 tot en met 9. Voor de rapporten en commissieverslagen uit de vorige zittingsperiode, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 tot en met 6.

Het voortgangsrapport werd toegelicht door Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en Alexander D'Hooghe, intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse ring. Het beoordelingsverslag van het Rekenhof werd toegelicht door Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof. De vragen werden mee beantwoord door Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis, en Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Op vraag van de commissie werd een toelichting gegeven over de werkbank Financiering door:

- professor Tine Compennolle, professor Milieueconomie aan de UAntwerpen; en
- professor Tom Coppens, hoogleraar Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de UAntwerpen.

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

1. Toelichtingen

1.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het goed is om regelmatig stil te staan bij het verdere verloop van de uitvoering van het Toekomstverbond dat op 15 maart 2022 vijf jaar bestaat. Het Toekomstverbond werd gesloten met heel wat partners om te zorgen voor de noodzakelijke mobiliteitsprojecten en voor de leefbaarheid in en rond Antwerpen. Er werd de voorbije jaren een mooi parcours afgelegd. Dat gebeurde zonder procederen in de rechtbank. Er werd gekozen voor cocreëren in werkbanken. Daarop mag men trots zijn. Het is een van de grootste infrastructuurprojecten van Europa.

Soms was het ook een hobbelig parcours door de uitdagingen waarmee men geconfronteerd werd, zoals de coronacrisis waardoor de werken plots stillagen. Positief was dat kort nadien, door de autoluwe periode, de mogelijkheid ontstond om onder andere de wegenwerken op de E17 versneld uit te voeren. Daarnaast was er het PFAS/PFOS-dossier met specifiek de gezondheidsproblematiek in Zwijndrecht. Recent is de oorlog in Oekraïne daarbij gekomen, die een enorme impact heeft op grondstof-, energie- en andere prijzen, op de inflatie en op de overheidsfinanciën.

Dit had ook gevolgen voor de vooropgestelde modal shift door de enorme terugval van het aantal reizigers van De Lijn en de NMBS, terwijl het de ambitie is om in de vervoerregio Antwerpen te komen tot 50 procent duurzame verplaatsingen.

Ondanks die woelige periode met al die bijkomende uitdagingen is er op het terrein heel wat verandering in gang gezet. Er werd heel wat geïnvesteerd in fietsinfrastructuur (fietspaden, fietssnelwegen, fietsbruggen en -tunnels en de fietsbus), wat ook belangrijk is om de modal shift te realiseren. Een aantal park-and-rides werd geopend, samen met de missing links die met De Lijn werden weggewerkt.

De vier grote werven zijn gekend: de Oosterweelverbinding, de leefbaarheidsprojecten en de overkappingsprojecten, het haventracé en het Routeplan 2030. De overgemaakte projectfiches (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/10, p. 45-188) tonen de huidige stand van zaken van elk individueel project (vergunningen, financiering enzovoort). In de projectfiches is nog niet alle informatie terug te vinden. Dinsdag 22 maart 2022 vergaderde het politieke stuurcomité, waarbij onder meer de opdracht werd gegeven om een aantal bijkomende onderzoeken te doen naar de financiering. Na de zomer van 2022 zal men daarover meer duidelijkheid kunnen geven. Verder werd beslist om in het GIP alle projecten van het Toekomstverbond meer te duiden.

1.2. Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe toont het boek 'Over de Ring. 5 jaar Toekomstverbond' dat aan de commissieleden wordt overhandigd. Het biedt een overzicht van een aantal van de activiteiten van de voorbije vijf jaar. Het gaat zowel over de leefbaarheidsprojecten als over de modal shift, het haventracé en de andere assen. Het is geschreven door meer dan dertig auteurs en is dus meerstemmig, zoals het project zelf. Het biedt een goed inzicht in wat er gebeurd is, waar men staat en hoe er gewerkt wordt. De spreker zal in zijn toelichting een overzicht geven van de geleverde en toekomstige inspanningen.

1.2.1. *Blijvende participatie en cocreatie*

Een eerste en zeer belangrijk aspect is de blijvende en systematische participatie en cocreatie. Dat is niet gemakkelijk en de laatste twee jaar door de coronapandemie al helemaal niet. De essentie van het participatieve traject is dat men met burgers, ambtenaren en experts die aangesteld zijn door derde partijen of door de overheid, samen naar optimale oplossingen zoekt als een manier om aan goed beleidsvoorbereidend werk te doen. Zo komt men tot goede en zo gedragen mogelijke opties die kunnen worden bezorgd aan het bestuur, dat daaruit zijn keuzes kan maken. Dat loopt nog steeds voort. Alexander D'Hooghe toont slide 4 en 5 als voorbeeld van zo'n participatiemomenten die ook online plaatshadden. Dat was niet gemakkelijk en hij is dan ook gelukkig dat dit ondanks de coronapandemie kon blijven doorgaan met honderden tot duizenden deelnemers. Op de cover van het boek staan er een duizendtal namen van participanten om dat te illustreren. Ondertussen is er ook een documentaire en een campagne, De Grote Verbinding, die mensen betrokken wil houden bij wat nog komen gaat.

Die betrokkenheid heeft positieve gevolgen: uit een recente bevraging blijkt dat 80 procent van de respondenten wenst dat de Oosterweelverbinding er komt, 14 procent heeft geen mening en 6 procent is tegen. Vijf jaar geleden werd het gecompliceerd als een Vlaams project dat tegen de wil van de Antwerpenaren door hun strot werd geduwd. Dit is volledig gekanteld naar een massief draagvlak. Dat komt niet vanzelf, maar doordat mensen op grote schaal ook voortdurend in het project mee een rol spelen. Men ziet ook veel baten voor de mobiliteit (75 procent) en de leefbaarheid (77 procent).

1.2.2. *Ruimte voor leefbaarheid*

De spreker toont slide 9 met een overzicht van de verschillende ringparken. Die in het groen zijn gerealiseerd of in werf. In het donkerblauw wil zeggen: gebudgetteerd en uitvoering in voorbereiding. Op de volgende slides zal hij telkens dit overzicht tonen omdat het gaat om een regionale transformatie die radicaal en ongezien is en die dus ook een generatie zal duren. Dan is het logisch om in verschillende fasen van denken en uitvoering te zitten. Geleidelijk aan zal dus alles meer groen kleuren. Ringpark West is deels afgewerkt. Er is de hoop dat het binnenkort helemaal opgeleverd kan worden.

Slide 10 toont een dubbele pagina uit het boek. Het beeld vat samen wat die leefbaarheidsprojecten eigenlijk inhouden. Het is een voorstelling van het park aan het meanderende Schijn. Onderaan op de doorsnede is de overkapping te zien, maar die is er vandaag nog niet op alle plaatsen. Er is een grote continuïteit tussen de figuur van het park op de kap en het park dat langzaam afdaalt naar beneden en in de Schijnvallei terechtkomt en zich vervolgens verbindt met de wijken aan de rechterzijde (en in de realiteit ook aan de linkerzijde). Het is een voorbeeld van het beeld waarnaar men streeft, telkens met andere vormen van vegetatie, recreatie en menselijk gebruik.

Voor Linkeroever is het goede nieuws dat de werken goed vooruitgaan en dat er de grootste en meest ambitieuze geluidsbermen en -schermen in België staan. Dat heeft ook zijn effect. Er wordt een videofragment getoond met Jef Van De Wiele, voorzitter van Natuurpunt Waasland, die getuigt over de geluidsreductie. Alexander D'Hooghe zegt dat men dit wil bereiken voor heel Antwerpen.

Het gaat niet enkel over akoestiek maar ook over de aanleg van groen voor mensen. Op slide 13 is het aantal hectares park opgelijst die gecreëerd of akoestisch vrijgemaakt worden. Het gaat om het equivalent van 17 keer Park Spoor Noord, of 25 keer het Antwerpse stadspark of 25 keer het park van Brussel. Het wordt volledig publiek toegankelijk.

Ook de luchtkwaliteit is belangrijk voor de leefbaarheid. Links op slide 14 toont de afbeelding de resultaten van de metingen in 2020: tussen 30 en 40 microgram stikstof per kubieke meter rond de ring. Als het project er komt gaat men naar tussen 20 en 30 microgram volgens de MER-voorspelling. Dat is een enorme verbetering en zal meetbaar zijn in de reductie van onder meer kankerdiagnoses.

Op Linkeroever is er een geluidsreductie van 10 decibel. Decibel is een logaritmische schaal, dus elke decibel minder is een halvering van het lawaai. Op Rechteroever, met de verdiepte zones in een sleuf, gaat men naar 6 decibel vermindering. Dat betekent dat het geluidsniveau van de ringparken lager wordt dan het huidige geluidsniveau in het stadspark (55 versus 60 decibel). Bij een volledige overkapping blijft er uiteraard het omgevingsgeluid van onder meer de Singel.

Een overzichtsbeeld van hoe de stad er zal uitzien als de ring ingekapseld is, is te zien op slide 16. De overkapping speelt een belangrijke rol.

– *Oosterweel Rechteroever en noordelijke ring*

Alexander D'Hooghe overloopt de verschillende luiken van het project. Op Rechteroever is voor het deel vanaf de Scheldetunnel tot aan de aansluiting bij de noordelijke ring 86 procent in een tunnel voorzien of wordt er overkapt. 14 procent is open, namelijk de Oosterweelknoop (zie slide 17). Van de noordelijke ring is momenteel gepland om 32 procent verdiept aan te leggen en 2100 meter ingekapseld. Samen is dat 68 procent van de ring Rechteroever dat kan overkapt worden. Er is nog voor 1100 meter reserveleefbaarheidsproject, namelijk potentiële extra kapstukken die al dan niet besteld kunnen worden.

Voor Rechteroever en de noordelijke ring samen, gaat het momenteel naar 69 procent van die ring die overkapt of ingekapseld is, 18 procent die verdiept is aangelegd en 13 procent die nog in de reserve staat (zie slide 19).

Slide 20 (park Lobroekdok) en 21 (park Noordkasteel) tonen beelden uit het boek van ontwerpen waarvoor nu berekeningen en analyses op technische validering gebeuren.

Op de noordelijke ring is er momenteel 4,2 kilometer in viaduct of talud. Daarvan wordt de helft volledig verdiept aangelegd en de helft is al overkapt of wordt ingekapseld (zie slide 22), wat goed is voor 71,4 hectare extra parkruimte. In het noordelijke deel van Antwerpen zijn de grootste groentekorten. Er zijn drie soorten: buurtgroen, wijkgroen en stadsdeelgroen. Dankzij de parken zullen 65.000 burgers meer wijkgroen hebben, waarvan ongeveer 9000 momenteel geen wijkgroen hebben. In die wijken worden ook voor 8000 nieuwe inwoners stadsprojecten gepland. Stadsdeelgroen houdt in dat binnen de 1600 meter er minstens 10 hectare groen is. In de toekomst zullen meer dan 153.000 burgers hiertoe toegang hebben, waarvan momenteel 5000 nog geen enkele toegang hebben. Alexander D'Hooghe overloopt vervolgens de cijfers per wijk voor het wijkgroen (zie slide 24). Voor die projecten is de bouwvergunning afgeleverd en is de werf klaar om op te starten. Hopelijk zijn er straks geen verdere PFOS/PFAS-problemen.

– *Oosterweel Linkeroever*

Voor Oosterweel Linkeroever staat men vrij ver: er zijn de volledige maatschappelijke integratie met schermen en bermen en 18 hectare bijkomende groene ruimte en zes extra fietsverbindingen. Slide 26 toont een doorsnede: er zijn de geluidsschermen (6 kilometer) en -bermen (8 kilometer) van 8,5 meter hoog. Er is een lawaaireductie van tien decibel op 600 meter afstand van de snelweg. Er komen ook 6,5 kilometer fietssnelweg en 2 kilometer lokale fietsverbindingen.

Alexander D'Hooghe beveelt de commissie aan om een werftour te maken om de daadwerkelijke transformatie op het terrein te bekijken.

– *Zuidelijke ring*

Vervolgens bespreekt hij de stand van zaken voor de zuidelijke ring. Er is knoop Zuid in donkerblauw op slide 28. Daarvoor en voor de werken rond de vesten zijn er een aantal zaken gebeurd zijn, zoals de fietsonderdoorgang Stenenbrug. Pomp-park Zuid is gebudgetteerd en de uitvoering wordt voorbereid. Voor ringpark Zuid is er 30 procent reductie van inname door infrastructuur.

In het Toekomstverbond is er sprake van de volledige overkapping van de ring. Het studiewerk voor de overkapping van de zuidelijke ring loopt. Het gaat over de delen die op slide 30 in lichtblauw zijn gezet. Voor de zone aan Berchem en knoop Oost wordt gedacht aan een aparte fasering, maar dat is nog volop in onderzoek.

– *Oosterweelverbinding*

Slide 32 toont een gekend beeld.

1.2.3. *Modal shift*

Het routeplan 2030, het plan voor de vervoerregio Antwerpen, is afgewerkt en volledig in orde. Een heleboel zaken zijn al in uitvoering. Er is de gordel van park-and-rides. Twee grote parkeergebouwen werden recent geopend. Ze worden stelselmatig meer gebruikt. Een derde is in aanbouw. Er wordt gekeken naar bijkomende park-and-rides in de andere delen van de stadsregio (zie slide 36). Natuurlijk moet er een zeer vlotte verbinding met een tramlijn zijn naar de stad. Er wordt vooruitgang geboekt. Een aantal dingen zijn gerealiseerd, een aantal zaken staan in optie en in studie om te komen tot een soort van spinnenwebstructuur.

Slide 37 geeft een overzicht van de bestaande tramlijnen, die die gerealiseerd en in uitvoering zijn, en de mogelijke opties. In lichtblauw gaat het over tramlijnen die nog bestudeerd worden zoals een tramlijn over de Bisschoppenhoflaan richting Bosuil en verder. Er is ook een tramlijn naar het UZA en de zogenaamde

districtentram die de hele omtrekkende beweging maakt. In donkerblauw staat de tramlijn door de metrokoker Pothoekstraat die in bestelling is. Alexander D'Hooghe maakt nog een correctie: de zwarte pijl voorbij Wommelgem zou blauw moeten zijn.

De frequentie van een aantal treinen is verdubbeld op een aantal belangrijke lijnen (zie slide 38) en het aantal fietsstallingsplaatsen op een aantal haltes langsheen die lijnen is verhoogd. Er is ook de nieuwe verbinding Antwerpen-Hasselt. Die treinen gaan naar de stad en stoppen als het kan in de grote multimodale hubs.

Er zijn vier multimodale hubs geïdentificeerd: Zuid (het grootste), Berchem, Schijnpoort en Luchtbal (zie slide 39). De bouwvergunning voor het deel van het station Zuid is in aanvraag of geleverd. Het ontwerp voor de aanleg van de hele multimodale knoop met bereikbaarheid voor fiets, tram en bus is klaar en opgenomen in de plannen voor knoop Zuid. Voor Berchem, dat het hart is van het systeem, loopt momenteel een groot onderzoek. Het heeft het grootste reizigerspotentieel en kan ook de grootste multimodale knoop worden die heel de stad met heel de regio het best kan verbinden. Ruimtelijk en technisch is het de moeilijkste hub. Daar wordt in 2022 heel hard op gewerkt. De andere twee hubs zijn in de studiefase.

Op slide 40 zijn de capaciteitsnoden te zien die door het routeplan gedefinieerd zijn: de capaciteit van de fietsstallingen, het aantal deelfietsen en instapperrons voor bussen en trams. Voor een heel performante basisbereikbaarheid zijn goede overstapplaatsen van heel groot belang. Er komen ook nog kleinere multimodale hubs.

De spreker toont een illustratie voor een eerste visibiliteitsstudie voor de multimodale hub in Berchem (zie slide 41). Een naar voren geschoven overkapping van de ring ter hoogte van Berchem biedt de kans om een tweede stationstoegang te maken aan die zijde waardoor er veel meer ruimte is op de kap om daar de tram- en busstromen op een deftige manier te huisvesten. Er is echt behoefte aan ruimte om het routeplan waar te maken. Hierover is niets beslist en het is ook technisch niet gevalideerd.

Een ander luik van de modal shift is fietsen. Hiervoor gebeuren vandaag heel veel inspanningen. Het regionaal fietsnetwerk berust op de volgende visie: het rondmaken van de ring voor fietsers en het aanleggen van grote fietssnelwegen die vanuit de regio daaraan aantakken (zie slide 43). Dat verklaart onder meer het grote belang van de fietstunnel in de Oosterweelverbinding en de fietsbrug aan de zijde van de Kennedytunnel die de ring rondmaken. Daarvoor moeten veel missing links worden weggewerkt en moeten ze zo veel mogelijk conflictvrij zijn door bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen. Het gaat om 22 kilometer fietspad. Wat in de kaart in groen staat is al gerealiseerd. Men staat dus al vrij ver. Er is een fietsrevolutie volgens de cijfers. Het aantal fietsgebruikers neemt stelselmatig in groten getale toe door de elektrificatie van de fiets. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde 'commuting distance' van een fietser van 3 naar 9 kilometer gaat. Dat betekent dat een deel van het woon-werkverkeer met de fiets gebeurt en eigen infrastructuur moet krijgen. Het gaat over tienduizenden mensen. De fietsbrug ziet hij niet als een spraakmakend of iconisch project, maar als een essentieel onderdeel van een robuust systeem dat nodig is om die fietsrevolutie gestalte te geven en om genoeg oversteken met genoeg capaciteit structureel te leveren.

Er wordt ook een netwerk van bijna 1700 elektrische deelfietsen van Donkey Republic op grote schaal uitgerold met een uitbreiding tot 2000 stuks (zie slide 46). Daarnaast zijn er nog andere inspanningen die gebeurd zijn en momenteel al lopen, zoals de waterbus. Dat draait zeer goed; eind 2021 waren er al twee miljoen gebruikers. Verder is er een fietsbus door de Liefkenshoektunnel. Men kan dat

beschouwen als een prefiguratie van de Oosterweeltunnel voor fietsers. Het is een tijdelijke oplossing.

Het resultaat van dit alles is een stijging van 32 naar 42 procent van de mensen die de fiets als hoofdvervoersmiddel gebruiken. (slide 48). 66 procent daarvan gebruikt een gewone fiets, 17 procent een elektrische fiets en 7 procent een speedpedelec (cijfers van 2020). Ook de verplaatsingen van Antwerpenaars naar werk, school en vrije tijd kenden een sterke evolutie tussen 2010 en 2020 (zie slide 49).

Het autogebruik daalde van 51 procent naar 35 procent voor het woon-werkverkeer, van 50 naar 36 procent voor het schoolverkeer en van 43 naar 40 procent voor de vrije tijd. Dat zijn significante dalingen die voor het grootste deel vervangen zijn door fietsbewegingen.

Tot slot, voor de modal shift is er de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal. Recent was er de moeilijke verhoging van de Theunisbrug. Door die brugverhogingen kan het goederenvervoer meer en meer van de weg worden gehaald en kan men vier lagen containers vervoeren tot diep in het hinterland. Een binnenvaartschip kan gemiddeld 320 vrachtwagens van de baan halen.

1.2.4. *Het haventracé*

Het haventracé is ook een belangrijke as van het Toekomstverbond. Op slide 52 is het de groene figuur. De bedoeling is om hiermee de doorgaande verkeersstromen zo veel mogelijk van de ring te halen. Er wordt hiervoor studiewerk geleverd in werkbanken, momenteel meer concreet voor de Tijsmanstunnel, die een belangrijke bottleneck is. De groene stippellijnen, onder andere de A102, zijn er nog niet.

1.2.5. *Respectvolle implementatie*

Hoe verder in de uitvoering hoe meer men in contact komt met andere groepen stakeholders. Het gaat om het beheren van werven en dergelijke. De discussie zal dan daarover gaan. De planfase duurt nog wel even, maar is aflopend en op termijn zullen meer en meer zaken worden geïmplementeerd. Ook daar een cultuur van leefbaarheid en respect voor de omgeving maximaal aanbrengen, is van groot belang. Lopende initiatieven hebben te maken met het omgaan met de burens. Slide 56 toont een foto van een smoutebollenkraam waardoor men mensen met elkaar in contact brengt en tegelijk informatie over de werf kan brengen. Men kan met de burgers in gesprek gaan over de baten.

Alexander D'Hooghe toont een videofragment over constante metingen vanop afstand via honderd peilbuizen. Hij zegt dat het belangrijk is dat er metingen gebeuren, ook om te objectiveren, van het geluid, het stof, de luchtkwaliteit, de verkeersdoorstroming en de grondwatertafel. Daardoor kan men ook snel bijsturen indien nodig.

Een ander voorbeeld is te zien op slide 58: een actie rond de Sint-Jozefschool die erg negatief werd geïmpacteerd door de toenmalige plannen en waarrond destijds Ademloos actievoerde. Er komt een nieuw schoolgebouw op een andere locatie.

Aan het ontwerp wordt gewerkt met de vele stakeholders, met burgers en burgerbewegingen. Werken op de werf gebeurt met arbeiders die even belangrijke stakeholders zijn in het proces. Er wordt gewerkt aan veilige werven, aan bescherming tegen sociale fraude in de keten van aannemers, en aan kwalitatieve huisvesting voor arbeiders.

Er is een partnerschap met De Grote Verbinding en met Talentenwerf om werknemers aan te trekken en ze scholing en opleiding te kunnen aanbieden (zie slide 61

en 62). Hij geeft het voorbeeld van Moussa die een training tot walsmachinist kreeg van aannemersgroep Stadsbader en Talentenwerf. Hij kreeg een bijkomende opleiding voor het leggen van riolen en bouwt dus skills op waarmee hij later verder aan de slag kan.

Er is ook een ecologische dimensie (zie slide 63), bijvoorbeeld met de rugstreep-padden die geherlokaliseerd werden. En men zit ook in een historische omgeving, bijvoorbeeld met de Samgasilo's. De burgerbewegingen en Erfgoed bepalen in samenwerking wat men wil behouden. Op het videofragment dat wordt getoond, is ook het bedrijf 3M te zien. Er wordt met grote zorg omgegaan om daar ook maximaal baten te laten leveren bij het omgaan met de historische vervuiling, die men overal in Vlaanderen en zeker in stedelijke milieus tegenkomt. Men zal die op Rechteroever ook opnieuw tegenkomen.

Er is een zogenaamde digital twin van het project voor de technische installaties in de tunnel (zie slide 65) met veel pijpleidingen voor luchtventilatie, koeling, sprinklersystemen en dergelijke meer. Het is heel belangrijk dat dit helemaal doorgelicht wordt. Het laat toe om alle conflicten in dit zeer complexe bouwproject voorafgaandelijk in kaart te brengen. Een andere manifestatie van de digital twin is dat ook alle metingen voor lucht- en bodemverontreiniging systematisch in het model opgenomen worden, zodat men eigenlijk altijd kan zien waar wat juist aan de hand is en men kan bijsturen (zie slide 66).

1.3. Rekenhof

1.3.1. Inleiding

Jan Debucquoy zegt dat het Rekenhof na vijf jaar Toekomstverbond ook een stand van zaken heeft opgemaakt van de uitvoering van de vier grote onderdelen van het Toekomstverbond. De basis is het rapport dat door de Vlaamse Regering op vrijdag 18 maart 2022 werd ingediend. Hij betreurt dat het Rekenhof de nieuwe informatie van de voorbije dagen, het rapport van de commissie-Vrancken, het persbericht van de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de actiegroepen van 22 maart 2022 en de beslissingen van het politieke stuurcomité van 22 maart 2022, niet heeft kunnen verwerken.

Hij heeft bewondering voor het vooruitgangsoptimisme van Alexander D'Hooghe, maar hij is minder optimistisch. Hij is veeleer realistisch omdat het Rekenhof het dossier louter vanop een afstand bekijkt vanuit de budgettaire invalshoek. Vervolgens gaat de spreker dieper in op de vier verschillende onderdelen van het Toekomstverbond.

1.3.2. Oosterweelverbinding

Het eerste onderdeel is de Oosterweelverbinding. Op basis van de informatie uit het voortgangsrapport twijfelt men niet dat de afwerking tegen 2030 nog steeds haalbaar is. Zelfs afwerking in 2031 of 2032 zou ook al een mooi resultaat zijn. Het Rekenhof waardeert de professionele aanpak van Lantis van de planning en opvolging. Het kan beschouwd worden als een best practice, zelfs in Europees verband. Het beheer van Lantis is in goede handen en problemen worden steeds in onderling overleg opgelost. Hij vermeldt uitdrukkelijk de rol van de uittredende voorzitter hierin.

Dat weerspiegelt zich in de voortgang van de werken. De werken op Linkeroever liggen zes maanden voor op schema. De voorbereidende werken op Rechteroever worden voortgezet zoals gepland. Er zijn voldoende budgettaire middelen gereserveerd, ook kasmiddelen, voor de voortgang van de Oosterweelwerken. De investering wordt nu gebudgetteerd op 4,2 miljard euro. Mocht er eind 2028 of in 2029

een tijdelijk cashflowprobleem optreden, kan dat perfect verholpen worden binnen het financieel model.

Niettemin rijzen er vragen en onzekerheden of het gehele Oosterweelproject kan gerealiseerd worden binnen de afgesproken budgettaire kaders. Er zijn drie grote budgettaire kaders waar het Rekenhof volledig achter staat. Het eerste budgettaire kader gaat over de investeringen tot en met 2030 die moeten vallen binnen het taakstellend budget zoals is vastgelegd door de Vlaamse Regering. Het tweede budgettaire kader is of dat het financieel model robuust genoeg is om te voldoen aan alle verplichtingen in de periode 2030-2065. Zal men in die periode voldoende opbrengsten hebben uit de tolheffing om de lening van drie miljard euro op tijd te kunnen terugbetalen? Zullen in die periode ook de werkingskosten en onderhoudskosten betaald kunnen worden? Is er in die periode ook nog voldoende budgettaire ruimte om eventuele projectrisico's op te vangen? Vervolgens is er nog het grote budgettaire kader waardoor alle investeringen die buiten het financieel model en buiten het taakstellend budget vallen, en aldus ten laste zijn van de Vlaamse uitgavenbegroting, gefinancierd moeten kunnen worden binnen het genormeerde meerjarig begrotingstraject van de Vlaamse overheid.

Het Rekenhof komt tot volgende onzekerheden (zie slide 4). Ten eerste zijn de 315 miljoen euro optimalisaties die in 2021 in het vooruitzicht werden gesteld nog niet concreet gemaakt. Jan Debucquoy herinnert eraan dat het Rekenhof in 2021 opmerkte dat bij de toewijzing van de verschillende onderdelen van de Oosterweelinvestering de som van de laagste aanbiedingen van de aannemers hoger waren dan het taakstellend budget. Dat vond men geen probleem omdat men in samenspraak met de aannemers ging kijken naar mogelijke optimalisaties voor een bedrag van 315 miljoen euro.

Een tweede onzekerheid zijn de zogenaamde risico's categorie 4. Dat zijn risico's die volledig buiten de wil van Lantis en van de aannemers vallen. Ze vallen buiten het taakstellend budget en moeten gefinancierd worden met de algemene middelen van de Vlaamse overheid. In het verleden werd dit geraamd op 4 procent van de totale investeringskosten, ongeveer 235 miljoen euro. Die 4 procent is wetenschappelijk onderbouwd op basis van ervaringen met de realisatie van de grote infrastructuurwerken in Europa. Uit de voortgangsrapportage blijkt dat nu al, met nog acht jaar te gaan, 198 van die 235 miljoen euro is ingepalmd voor het dossier van de PFOS-vervuiling. Volgens het laatste verslag van het politieke stuurcomité van 22 maart 2022 kan dit nog oplopen tot 400 à 500 miljoen euro. Er is ook PFOS-vervuiling vastgesteld op Rechteroever op zeven plaatsen. Voor zes daarvan is de bron van vervuiling onbekend, wat Jan Debucquoy een beetje verontrustend vindt. Van die 198 miljoen euro is al 63 miljoen euro gebudgetteerd in de begroting van de Vlaamse Gemeenschap: 26 miljoen euro uit het Vlaams Fonds voor de Lasten-deling en 23 miljoen euro uit het relanceplan. Men moet dus nog op zoek gaan naar minstens 135 miljoen euro.

Een derde ongerustheid is de impact van de hoge inflatie en de ongeziene stijging van de kosten voor bouwmaterialen in de voorbije zes maanden. Het is momenteel moeilijk in te schatten hoelang dit zal duren. Men moet wel snel uitklaren vanaf welke percentage de hoge inflatie als een risico 4 moet worden beschouwd.

Verder rijzen bij het Rekenhof steeds meer twijfels over de aannames van het financieel model, zoals de groei van de trafiek voor vrachtverkeer met 30 procent. Ze dateren van vijf jaar geleden maar ondertussen waren er de COVID-19-pandemie, de energiecrisis en de oorlog in Oekraïne en een minder geglobaliseerde economie. Daarbij stelt zich de vraag wat de prijselasticiteit is van de tolheffing. Zowel de raming van de trafiekprognoses als die van de tolinkomsten zijn weinig wetenschappelijk onderbouwd. Het Rekenhof vraagt om dit te herbekijken. Dat geldt des te meer in het licht van het recente persbericht van de Vlaamse Regering

waarin de wens wordt uitgesproken om te onderzoeken of in het financieel model ook de onderbouw van Rechteroever kan ingeschoven worden (700 miljoen euro), evenals de kostprijs van de tweede Tjismanstunnel (1 miljard euro) en de modalshiftprojecten (1 miljard euro). In totaal gaat het om bijna 2,7 miljard euro. Het Rekenhof stelde echter in 2021 al dat het financieel model zwaar onder druk staat. Verder merkt Jan Debucquoy op dat er voor de tolheffing heel strenge randvoorwaarden zijn volgens de Europese richtlijn.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de tolheffingen. Hij krijgt meermaals de vraag of, eenmaal de investering wordt opgeleverd, de tolheffing kan worden gebruikt voor nieuwe projecten. Het probleem is dat door de btw-ruling die afgesloten is, de toekomstige tolheffing gebetonneerd is voor de terugbetaling van de lening. Ze kan dus niet meer gebruikt worden voor nieuwe projecten tot en met het jaar 2065, anders verliest men het voordeel van de btw-ruling. Bovendien zijn die tolheffingen ook gebetonneerd om te voldoen aan de Europese regels inzake tolheffing. Ook de lening bij de Europese Investeringsbank is gekoppeld aan de opbrengsten van de tolheffing, die moeten dienen voor de afbetaling van de lening.

Een laatste grote onzekerheid is de trage opbouw van het Overkappingsfonds. Tot op heden is nog maar 250 miljoen euro verzameld en moet men nog 750 miljoen euro vinden.

1.3.3. *Leefbaarheidsprojecten*

Een tweede onderdeel van het Toekomstverbond zijn de leefbaarheidsprojecten. Daarin is enige vooruitgang. Men is erin geslaagd ringpark West te optimaliseren binnen het afgesproken budget van 111 miljoen euro (zie projectfiche in *Parl.St. VI.Parl. 2019-20*, nr. 66/10, p. 113-124) en er is voldoende geld in het Overkappingsfonds om te starten met die werken. De visienota voor de bovenbouw van de vier noordelijke ringparken is afgerond.

Met uitzondering van het hierboven vermelde ringpark West is er voor alle andere geplande ringparken nog onvoldoende afstemming van het ambitieniveau op het voorziene budget (zie slide 6). In 2021 merkte het Rekenhof al op dat er voor de vier noordelijke ringparken een budgetoverschrijding is van 180 miljoen euro en voor de fietsbrug over de Schelde een van 144 miljoen euro. Voor ringpark Zuid zit de kostprijs voor het Oosterweelknooppunt (118 miljoen euro) niet in het budget van de leefbaarheidsprojecten en ook niet in het taakstellend budget voor de Oosterweelinvestering. Samen gaat het over een overschrijding van 442 miljoen euro. Dat geld moet nog bovenop het voorziene budget van 1250 miljoen euro gevonden worden.

1.3.4. *Haventracé*

Het derde luik van het Toekomstverbond is het haventracé: het noordelijk alternatief om het havenverkeer op de Antwerpse ring te ontlasten. Ondertussen is de scope van het haventracé veel ambitieuzer geworden: drie clusters, zijnde de westelijke verbinding, de oostelijke verbinding en de tweede Tjismanstunnel. Uit de projectfiches blijkt dat na vijf jaar alle deelprojecten nog in de studiefase zitten, dat er nog altijd geen concrete operationele planning is en er nog altijd geen taakstellend budget werd vastgesteld. Er is ook nog geen financiering voorzien in de Vlaamse begroting. Alleen voor de voorbereidingskosten zijn er middelen voorzien in het GIP 2022. Er is nog geen enkele visie op waar de middelen in de toekomst zullen gevonden worden.

Het GRUP voor de westelijke verbinding en het voorkeurbesluit voor het complex project Oostelijke Verbinding zijn met een jaar opgeschoven naar 2024 omdat de studie bureaus en de administraties van de Vlaamse Gemeenschap nu al overbelast

zijn. De belofte uit het Toekomstverbond om het noordelijk tracé samen met de hoofdwerken te realiseren is moeilijk haalbaar en aldus blijft het haventracé een droom. Zelfs de globale kostprijs durft men niet te benoemen in de projectfiches.

In het Masterplan 2020 dat dateert van 2010, werd het oostelijk gedeelte in min of meer embryonale vorm opgenomen (Poort Oost - A102 en de verbinding met de E313) en werd toen geraamd op 800 en 102 miljoen euro. Ook toen werd steeds door het Rekenhof opgemerkt dat nooit werd aangetoond hoe men dit ging financieren.

De kostprijs van de nieuwe Tijsmanstunnel en de renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel wordt nu geschat op 1,2 miljard euro. Ondertussen is er ook een eerste raming voor de optimalisatie van het westelijk gedeelte en de aansluiting van E34 ten bedrage van 128 miljoen euro. Het voortgangsrapport vermeldt zelf dat sommige ramingen gebaseerd zijn op oude cijfers en dat de nieuwe ramingen pas afgeklopt worden in 2024. Sowieso zal het ambitieuze haventracé meerdere miljarden euro kosten. Het budget van 1,1 miljard euro dat in het Toekomstverbond was voorzien is dus sterk onvoldoende.

1.3.5. *Modal shift*

De modal shift is de vierde belangrijke pijler van het Toekomstverbond. Een modal shift voor heel Vlaanderen maakt deel uit van het regeerakkoord, maar voor de aanpak ervan ontbreekt nog altijd een afsprakenkader zodat de inspanningen voor de modal shift niet transparant kunnen worden opgevolgd. De realisatie van de modal shift valt onder de verantwoordelijkheid van de vervoerregio's, maar die zijn geen uitvoerend orgaan. Voor de uitvoering is men afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden van de uitvoerende agentschappen.

De modal shift voor de vervoerregio Antwerpen is nog ambitieuzer dan voor de rest van Vlaanderen. Veel projecten zijn nog in conceptfase. Er is alleen vooruitgang voor de park-and-rides en de fietspaden. De projectfiches suggereren dat de modal shift niet meer binnen deze zittingsperiode tot uitvoering kan worden gebracht, dit in tegenstelling tot de belofte van het regeerakkoord. Dat geldt in het bijzonder voor alle tramprojecten (uitvoering vanaf 2025). Verder leest Jan Debucquoy in de projectfiches dat de nettotramvloot van De Lijn niet meer zal uitgebreid worden voor 2025 en dat er geen concrete projecten zijn uitgewerkt voor goederenverkeer. Zelfs voor de beloofde optimalisatie van het bestaande tramnet van Antwerpen is binnen de bestaande middelen nog altijd geen akkoord gevonden tussen de stad Antwerpen en De Lijn. Men moet fiche per fiche bekijken hoe de financiering gevonden zal worden. Alles opgeteld komt men tot een bedrag van ruim 1 miljard euro. Na vijf jaar is nog maar 20 procent financiering gevonden. De Vlaamse Regering moet nog op zoek naar 850 miljoen euro.

In de fiches kan geen link worden gelegd tussen de voortgang van de projecten en het bereiken van de doelstelling. Op basis van de gegevens uit het voortgangsrapport kan men niet afleiden of er sinds 2017 een wijziging is in de modal shift. Dat hangt niet alleen af van de infrastructuurwerken, maar ook van een grondige mentaliteitswijziging.

1.3.6. *Conclusies voortgang en financiering*

Zoals al meermaals is gezegd in de commissie, is het hoofdprobleem dat op het moment van het afsluiten van het Toekomstverbond in 2017, een verzekerde financiering niet rond was. Ook na vijf jaar blijft het problematisch en kunnen de hoge verwachtingen van het Toekomstverbond niet ingelost worden. Dit verklaart de trage vooruitgang van de werken in de studiefase. Voor veel projecten zijn er

na vijf jaar nog altijd geen afspraken over hoe het allemaal zal gefinancierd worden.

Drie grote onderdelen van het Toekomstverbond – leefbaarheidsprojecten, haven-tracé en modal shift – moeten gefinancierd worden binnen de algemene uitgavenbegroting. Als men de doelstelling wil halen in 2030 moet nog minstens 4 à 5 miljard euro gevonden worden. Zonder harde keuzes zoals zware besparingen op andere beleidsdomeinen of andere keuzes, zal dit geld niet gevonden worden in de periode tot 2030, gelet op de huidige stand van de Vlaamse financiën en de grote toekomstige budgettaire uitdagingen.

Er is na vijf jaar nog altijd geen visie op hoe de middelen gevonden zullen worden. Nergens in het voortgangsrapport en de projectfiches wordt aangeduid dat dit kan worden gefinancierd binnen de toekomstige beleidsruimte van de Vlaamse Regering. Ook het Departement MOW slaagt er niet in om inzicht te geven in de investeringsbehoeften en de budgettering van die behoeften op langere termijn.

Alleen het GIP 2022 werd aan het Vlaams Parlement overgemaakt, ondanks de belofte dat er een meerjarenprogramma zou worden opgemaakt. Dat inzicht is echter nodig voor een goede prioritering. Er wordt ongelooflijk veel energie gestoken in de voorbereiding van projecten zonder dat er zicht is op de beschikbaarheid van voldoende middelen op middellange termijn en op lange termijn. Er is zelfs te weinig capaciteit om alle projectenvoorbereidingen degelijk op te volgen. Bovendien zijn studie bureaus zodanig overbevraagd dat de gekste prijzen worden gevraagd en dat er geen marktwerking meer is.

1.3.7. Aanbevelingen

Voor de aanbevelingen valt hij in herhaling met vroegere voortgangsrapportages.

Ten eerste moet men het ambitieniveau afstemmen op de beschikbare middelen en mogelijkheden.

Ten tweede moet men inzetten op een transparante prioritering van de investeringen in de komende tien jaar. Hij stelt dat men moet stoppen met beloven als men de middelen niet kan voorzien om ze te financieren.

Ten derde beveelt hij aan om te kijken naar de Nederlandse praktijk waar er spelregels zijn afgesproken tussen de overheidsentiteiten over de financiering, de besluitvorming en de budgettaire inpasbaarheid van grote infrastructuurwerken bij het uitwerken van het Nederlandse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Tot slot wil Jan Debucquoy nogmaals herhalen dat geld niet uit het niets kan worden getoverd. Hij beveelt aan om geen energie te verliezen in discussies over welk agentschap het project moet financieren; of het project nu in één keer wordt afgeschreven of verspreid wordt over een lange periode; of het nu klassiek gefinancierd wordt of via een pps; of het gefinancierd wordt met tolheffing of niet; of men werkt met de reëleoptietheorie of niet; en of het nu binnen of buiten de begrotingsdoelstelling van de Vlaamse Regering valt. Voor de Vlaamse belastingbetaler maakt het allemaal niets uit: sowieso blijft de uitgave in ieder scenario te zijn laste en het heeft ook geen impact op de Vlaamse openbare financiën, in het bijzonder op de overheidsschuld. De Vlaamse overheidsschuld zit nu al ver boven de eigen schulddoelstelling van de Vlaamse Regering en evolueert naar een schuld van 50 miljard euro in 2026. Hij herinnert eraan dat in 2007, net voor de bankencrisis, de toenmalige minister van Begroting in een persbericht trots aankondigde dat Vlaanderen eindelijk volledig vrij was van schulden. Het oordeel van het

Rekenhof is hard, maar het is volledig gesteund op de informatie van de voortgangsrapportering en de bijhorende projectfiches.

1.4. UAntwerpen

Professor *Tom Coppens* zegt dat de uiteenzetting over de werkbank Financiering uit twee delen bestaat. Hij zal de verkenningsfase toelichten en professor *Tine Compennolle*, ook promotor van het onderzoek, de werking van de werkbank Financiering.

1.4.1. Verkenningsfase

Wat is de aanleiding? In september 2020 werd men gevraagd door de burgerbewegingen, Ademloos, Ringland en stRaten-generaal, verenigd in het Ringgenootschap, om mee na te denken over een werkbank Financiering. Er waren op dat moment al wat contacten met Ringland over het nadenken over alternatieve financiering omdat er een kloof is tussen alle geplande investeringen en de beschikbare budgetten. Verder is er een beter begrip nodig van de baten die bepaalde investeringen opleveren om zo tot een betere prioritering te kunnen komen van projecten. Ten slotte was er ook de vraag om meer adaptief en flexibel te kunnen inspelen op onzekerheden en risico's omdat er heel veel verschillende projecten zijn die afhankelijk van elkaar zijn en die met heel veel onzekerheden te kampen hebben.

De UAntwerpen kreeg een beperkte opdracht van het Ringgenootschap om een verkenningsfase te doen. Er was op dat ogenblik immers nog geen budget om een werkbank Financiering op te richten. In de verkenningsfase werd bij alle betrokken actoren en de stakeholders afgetoetst of er bereidheid was om zo'n werkbank Financiering op te richten en vooral wat de scope en de organisatievorm zouden moeten zijn en welke aspecten men zou moeten onderzoeken. Ook het opstellen van een plan van aanpak behoorde tot die verkenningsfase.

In november 2020 ging het onderzoek over die verkenningsfase van start en in mei 2021 werd het rapport opgeleverd. Er werd een inventarisatie gemaakt van alle projecten van het Toekomstverbond. Vervolgens was er een stakeholderanalyse waarna deze stakeholders werden bevraagd over hun visie op een werkbank Financiering. De logo's van de bevraagde stakeholders zijn terug te vinden op slide 4 van de presentatie.

Uit de inventarisatie bleek dat er een 68-tal projecten zijn waarvan iets minder dan de helft zonder raming omdat ze in een conceptfase zitten. Onder meer voor de volledige overkapping werd geen concrete raming gevonden op basis van een project. In totaal voor het Toekomstverbond bedroeg op basis van cijfers van 2021 de kloof tussen wat er gepland is aan investeringsprojecten en de financiële engagementen 3,25 miljard euro.

De conclusie van de verkenningsfase was dat er wel degelijk behoefte was aan de oprichting van een werkbank Financiering. Maar er bleken wel verschillende verwachtingen te zijn. Enerzijds was er de verwachting dat een deel van die kloof via alternatieve financieringsinstrumenten zou kunnen gefinancierd worden. Maar bij andere stakeholders was er veeleer behoefte aan een objectivering van het nut en was er de noodzaak in een aantal deelprojecten op basis van een MKBA.

Er werd afgesproken om de scope te richten op de overkapping van de zuidelijke ring en om te werken met een lichte structuur door de werkbank Financiering toe te voegen aan de bestaande werkbanken.

1.4.2. Werkbank Financiering

Professor *Tine Compernelle* licht vervolgens de verdere aanpak en werking van de werkbank Financiering toe. Ze is gespecialiseerd in de toepassing van de reëleoptietheorie over hoe om te gaan met onzekerheden binnen besluitvormingsprocessen.

De doelstelling van de werkbank Financiering is tweeledig. Ten eerste wil men inzicht verwerven in de globale financieringscapaciteiten van het Toekomstverbond en wil men onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan voor de toepassing van innovatieve en alternatieve financiering, en in welke mate dat dit de kloof zou kunnen dichten.

Ten tweede stelt men vast dat projecten vaak beoordeeld worden op basis van een MKBA. Daarbij zijn veel van die kosten en baten heel erg onzeker. Vanuit haar expertise is het mogelijk om om te gaan met die onzekerheden en kan men op een meer dynamische manier een evaluatie maken van de projecten door het beslissingsproces op een meer flexibele manier te benaderen.

Die twee sporen (zie slide 6) lopen niet parallel. Met de reëleoptietheorie, een soort van beslisboomanalyse, kan inzichtelijk gemaakt worden hoe men verschillende projecten optimaal kan timen doorheen de tijd. Uit de analyse kan dan blijken in welke mate alternatieve financiering bepaalde projecten naar voren kan schuiven, of welke projecten misschien nooit gerealiseerd zullen kunnen worden.

Er werd voor de werkbank Financiering een overeenkomst afgesloten tussen de UAntwerpen en de stad Antwerpen, de burgerbewegingen, Lantis en het Departement MOW (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/10, p. 189-208). Binnen de werkbank zijn er echter nog veel andere partners actief, zoals de vervoerregio Antwerpen, AG Vespa en Team Intendant, om mee expertise aan te leveren. De werkbank Financiering loopt twee jaar en gebeurt in drie fases. Slide 8 toont de drie werkpakketten van spoor A (links) en spoor B (rechts).

Wat spoor A betreft is men momenteel bezig om de kloof tussen investeringskosten en beschikbare middelen verder inzichtelijk te maken en om methodes en cases van alternatieve financiering te onderzoeken. Daarvoor wordt ook naar buitenlandse cases gekeken. Vervolgens zal er een conceptnota uitgewerkt worden, waarbij de verschillende deelprojecten van het Toekomstverbond worden gekoppeld aan alternatieve financieringsmethoden. Tot slot zal een rekenmodel uitgewerkt worden waarmee men zal aantonen in welke mate die alternatieve financiering de vereiste kosten zou kunnen dekken.

In spoor B is men momenteel bezig met het afbakenen van de verschillende projecten die men wil bestuderen in de beslisboom. Voor alle projecten die binnen de beslisboom vallen, zal men de maatschappelijke kosten en baten inschatten. In de tweede fase zal men inzichtelijk maken wat de verschillende onzekerheden zijn, zowel wat kosten als baten betreft. Men zal een beslisboom uitwerken en opstellen. In de derde fase zullen die modelresultaten verder onderzocht worden. Aan de hand van een sensitiviteitsanalyses zal er onderzocht worden hoe robuust het model is, of hoe gevoelig de modeluitkomsten zijn voor genomen aannames.

De bedoeling is ook om te onderzoeken in welke mate de toepassing van de reëleoptietheorie ingang kan vinden bij besluitvorming. Voor die toepassing zullen ook een handleiding en een methodologische aanpak voorzien worden.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Imade Annouri

Imade Annouri hoopt dat hij over 20 tot 30 jaar kan zeggen dat het Toekomstverbond, een goed compromis, tot een goed einde is gekomen: de stad is meer leefbaar, groener enzovoort. Om te slagen is het nodig om met open vizier tussentijds te evalueren en te kijken of men op schema zit. Het is dan makkelijk om te zeggen dat men de zaken wil tegenwerken. Hij wil net vermijden dat het Toekomstverbond tot een ontgoocheling zou leiden. Uiteraard is iedereen voor het Toekomstverbond en een volledige overkapping maar er zijn toch wel wat vragen, zo blijkt uit de realiteit. Hij wil die vragen stellen en opbouwende kritiek geven om het project te verbeteren.

Een eerste reeks vragen aan minister Lydia Peeters gaat over de financiering. Het Rekenhof heeft de knelpunten aangegeven: een gebrek aan vier à vijf miljard euro, een gebrek aan visie. Het verslag van het Rekenhof herhaalt ook kritieken van vorige voortgangsrapportages. Welke lessen heeft Lantis hieruit getrokken en welke bijstellingen zullen er gebeuren tegen de volgende voortgangsrapportage? De voorbije week zijn er na de publicatie van het voortgangsrapport nieuwe initiatieven uitgesproken. Welke garanties zijn er dat die ook gerealiseerd worden? Hij is fan van sciencefiction maar niet van de politieke variant.

Ten tweede heeft hij vragen over de modal shift. De invoering van het nieuwe OV-plan moet budgetneutraal zijn terwijl de toenmalige Vlaamse Regering bij de goedkeuring van het Masterplan 2020 stelde dat er een gelijktijdige uitbouw van wegen en waterinfrastructuur en openbaar vervoer moest zijn. Dat laatste blijft achter. Van de toen beloofde 81 kilometer tramuitbreiding is er momenteel 17 kilometer gerealiseerd. Hij vraagt om werk te maken van die resterende 64 kilometer. Als gebruiker van de tram doet het hem geen plezier om vast te stellen dat het tramgebruik in vrije val is: gebrek aan stiptheid, aan chauffeurs, aan snelheid enzovoort. Er moet eerst worden geïnvesteerd in doorstroming waardoor 25 procent efficiëntiewinst kan worden geboekt met dezelfde middelen. Hij vraagt om tramlijn per tramlijn en meter per meter na te gaan waar de problemen zich situeren. Hij is het op dit ogenblik niet eens met de aanleg van de tramtunnels die erg duur is: voor 1 kilometer premetro kan men 10 kilometer bovengronds aanleggen en de exploitatie zal duurder zijn. Wat is de mening van de minister hierover?

En dit alles gebeurt omdat ingrijpen in de doorstroming en de parkeergelegenheid voor auto's taboe blijkt te zijn. Hij noemt het een verkwisting van middelen. Bij alle projectfiches over de tramprojecten staat telkens dat de uitvoering ten vroegste vanaf 2025 kan ingepland worden. Bij de financieringswijze staat er telkens "nog geen duidelijkheid". Waar gaat de volgende Vlaamse Regering de middelen vinden om die projecten wel te realiseren? Ambitieuze plannen zijn goed maar hij wil weten hoe men ze zal realiseren. Wat gebeurt er met de middelen die al voorzien waren voor een aantal van die projecten, zoals de tramverlengingen uit het Masterplan 2020, bijvoorbeeld naar Wilrijk? Wordt met dit uitstel tot 2025 de ambitie van het Toekomstverbond rond de modal shift verlaten? Zullen de premetrokokers operationeel zijn tegen 2030? Wordt de rol van het openbaar vervoer als minderhindermaatregel niet compleet onderschat? Welke doorstromingsmaatregelen worden bestudeerd? Wat met verkeerslichtenbeïnvloeding? Wat denkt de minister van de oprichting van een taskforce openbaar vervoer, zoals gevraagd door enkele deskundigen?

De eindejaarsperiode 2021 leerde dat het bouwen van park-and-rides alleen niet voldoende is: heel wat bezoekers van de stad Antwerpen reden met de auto tot in het centrum in plaats van er gebruik van te maken. In een van de fiches las hij dat er weinig structurele files zijn die de autogebruiker ontmoedigen om tot in het

stadscentrum te rijden. Is een meer sturend binnenstedelijk parkeerbeleid niet aangewezen? Heeft de stad zich hiervoor geëngageerd? Zullen de fietsenstallingen aan de park-and-rides bewaakt zijn zoals in Nederland? De stelplaatsen voor tramstellen zijn een belangrijke schakel in een goed functionerend tramnetwerk. Er zijn nog vele knelpunten. Wat is er nodig om versneld werk te maken van meer tramstelplaatsen? De oude PCC-trams zijn zeer mooi, maar horen thuis in een museum. Ze zijn moeilijk toegankelijk voor minder mobiele mensen, personen met kindwagens enzovoort. Kan men geen lagevloertrams overnemen van andere OV-bedrijven in Europa in plaats van de PCC-trams nogmaals te reviseren?

Een laatste reeks vragen aan de minister gaat over de overkapping. Kan de minister meer details geven over het geld van het Overkappingsfonds dat al werd aangewend? De Vlaamse overheid wendde al 4,5 procent van de beloofde 1 miljard euro aan. Gemiddeld komt er 50 miljoen euro bij in het Overkappingsfonds waardoor het nog minstens 10 jaar zou duren vooraleer men aan het nodige bedrag komt. Zal men dit versnellen? Van waar komt het budget voor de financiering van de studie over de reserveleefbaarheidsprojecten?

Vervolgens heeft Imade Annouri vragen voor Alexander D'Hooghe. Hoeveel meter van de ring wordt overkapt in het ringpark Groene Vesten? Klopt het dat er al 1,6 kilometer overkapping is vastgelegd over de gehele ring? Wat is de procentuele verhouding? Het engagement wordt bij elke voortgangsrapportage voorzigtiger geformuleerd. Hoe schat de intendant dit in en heeft hij het gevoel dat voor het ADR-verkeer alle mogelijke opties worden uitgeput? Tijdens een vorige voortgangsrapportage zei Alexander D'Hooghe dat als er geland kan worden met de Schijnpoortweg, het laatste knelpunt voor een afgeslankte Hollandse Knoop dan weg is. In het huidige rapport staat het project Schijnpoortweg on hold. Wat is de stand van zaken?

Bij de vorige voortgangsrapportage zei Luc Hellemans dat er wordt gewerkt aan technieken om aan de tunnelmonden fijn stof en pollutanten uit de lucht te nemen en de geluidshinder te beperken. Hierover zou in een volgende rapportage worden gerapporteerd. Hierover las hij niets in het rapport.

Er wordt hard ingezet op communicatie en participatie. Maar tegelijkertijd zijn er toch heel wat frustraties over sluipverkeer bij de inwoners die rond werven wonen. Vorige keer zei Luc Hellemans dat de minderhinderaanpak bedoeld is om sluipverkeer te voorkomen in de wijken. Hiervoor zou technologie worden ingezet. Kan Luc Hellemans hierover al meer informatie geven?

Is er al contact opgenomen met de transportfederaties om de Antwerpse ring te vermijden voor transport over lange afstand? Welke communicatiecampagnes worden nationaal en internationaal nog gepland? Plant men overleg met ontwikkelaars van routeplanners om bepaalde routes te ontraden?

Compensaties voor het gekapte groen zullen niet gerealiseerd kunnen worden in het projectgebied. Is er daarover overleg met de districten?

De spreker beschikt over een lijst met klachten van buurtbewoners. Imade Annouri geeft lezing van een aantal. Het wijst op een discrepantie tussen de gevoerde communicatie en de realiteit. Het is van cruciaal belang dat het ook daarover gaat om mensen mee te krijgen.

Met zijn vele vragen wil de spreker pogen om de geloofwaardigheid van het project verder te versterken en een groter draagvlak te krijgen.

2.2. Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer zegt dat de CD&V-fractie gelooft in het Toekomstverbond waarbij de aandacht niet alleen naar gaat naar mobiliteit maar ook de leefbaarheid. Tegelijk moet men realiteitszin hebben. Het verslag van het Rekenhof is in die zin ontvullend. Men mag zich niet laten meeslepen in de mooie voorstellingen van de projecten terwijl de financiële uitdagingen en onzekerheden zo groot zijn. Hij hoopt dat het maximaal bij 4 tot 5 miljard euro blijft.

Uit een bevraging van de Antwerpenaren blijkt dat drie op de vier geloven dat het Toekomstverbond een meerwaarde kan zijn voor de leefbaarheid. De kostprijs van de Scheldebrug (144 miljoen euro) lijkt een druppel te worden binnen het totaal van budgetoverschrijdingen. Maar dit project mag niet de andere leefbaarheidsprojecten en reserveprojecten in het gedrang brengen. De leefbaarheidsprojecten zijn een fundament van het gesloten akkoord. De burgerbewegingen beginnen zich nu al vragen te stellen over het gebrek aan overkappingen, wat hij begrijpt. Daarom is het goed om te onderzoeken waar extra overkappingen mogelijk zijn. Maar dat zal ook extra geld kosten, terwijl de kredieten nu al ontoereikend zijn.

Zeker in het noorden van Antwerpen is er voor de modal shift nog een gebrek aan ambitie. Het gebrek aan openbaar vervoer in de haven en de onderbenutting van het station Luchtbal vindt hij betreurenswaardig. Op dinsdag 22 maart voerden de vakbonden nog actie om te wijzen op het gebrek aan exploitatiemiddelen. Dit kwam ook naar voren bij de bespreking van het tweede tramplan. Er is een waslijst aan projecten voor het openbaar vervoer maar bij vele is het budget niet gekend of met een grote marge ingeschat. Extra investeringen zijn goed, maar dan moeten ook de exploitatiemiddelen volgen. De tramtunnels zijn nu al verzadigd.

Er werd getoond hoeveel parkeerplaatsen er zijn in de park-and-rides, maar cijfers over de bezettingsgraad zouden jammer genoeg het beeld iets minder fraai maken.

Wat zullen op korte termijn de resultaten zijn van de werkbank Financiering? Wat met de toelinkkomsten?

De projectgebonden risico's voor het Oosterweelproject worden op 600 miljoen euro begroot. Binnen het taakstellend budget rest er nog 163 miljoen euro. 437 miljoen euro moet ondervangen worden binnen het financieel model. Er zal onderzocht worden of een hele reeks niet-gebudgetteerde projecten ook binnen het financieel model kunnen worden betaald. Het financieel model steunt volgens het Rekenhof ook op aannames die geactualiseerd moeten worden. Daarnaast zijn er de opmerkingen over de berekeningen van de goederentrafiek. Dat alles samen doet Orry Van de Wauwer de vraag stellen of het financieel model wel robuust genoeg is om extra risico's en extra investeringen te dekken.

Er is een politiek akkoord om de Kennedytunnel tolvrij te houden. Is er een denk-piste om hiervan af te stappen? Niet alleen voor extra financiële inkomsten, maar ook om aan goede verkeerssturing te kunnen doen.

Voor het Rekenhof is het duidelijk dat de risico's in het PFOS-dossier hoger moeten ingeschat worden. Het is niet duidelijk wie alle overmachtrisico's moet dekken. Moet men de kosteninschatting en -verdeling hiervan niet herbekijken, vraagt hij aan minister Lydia Peeters en de intendant.

De bijdrage van de haven van Antwerpen van 142 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten zal nu gebruikt worden voor de bouw van de Royerssluis. Bij de voortgangsrapportage begin 2021 werd gesteld dat de Vlaamse overheid die 142 miljoen euro zou compenseren. Dat vindt hij niet terug in het voortgangsrapport. Kan de minister dit bevestigen?

In een antwoord op een schriftelijke vraag van Orry Van de Wauwer over de Scheldebrug (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2021-22, nr. 798, aan minister Lydia Peeters) antwoordde de minister dat er niet zal gesnoeid worden in de geselecteerde leefbaarheidsprojecten. Maar door de Scheldebrug zal het budget niet toereikend zijn om alle projecten uit te voeren. Daarbij komen ook nog recurrente kosten voor de Scheldebrug. De spreker houdt een pleidooi voor het alternatief van een fietsers-tunnel. Hij beseft dat ook dit zal zorgen voor een budgetoverschrijding, maar een tunnel heeft het voordeel van een continue oeververbinding zonder nautische bezwaren en met minder exploitatiekosten.

Voor de modal shift zijn er recent nieuwe projecten aangekondigd maar voor weinige is er al financiering voorzien. Welke engagementen zijn er om deze projecten uit te voeren? Hij is niet zeker dat de toename in kwantiteit ook zal leiden tot een kwaliteitstoename. Zo rijden er nu al te veel trams door de premetrotunnel om nog functioneel te kunnen werken.

De bouw van de stelplaats Lage Weg in Hoboken is voorzien in 2024, en de ingebruikname in 2025. Is dat realistisch? Er is bovendien nog niet geweten hoe men die zal financieren.

De verbetering van het openbaar vervoer spitst zich toe op het oosten en het zuiden van de stad. In de haven blijven veel noden. Hoe zal men dat op korte termijn aanpakken?

De verdere uitbouw van het station Luchtbal in het noorden blijft een gemiste kans. Het bevindt zich momenteel in de grootste werfzone en kan dus voor veel pendelaars een moeilijke verplaatsing opvangen. Er zijn ook quick wins nodig zoals fietsenstallingen en LED-schermen met reizigersinformatie in de treinstations. Dat het federale materie is mag geen bezwaar zijn om hiervoor snel een oplossing te vinden.

Er zal met een geïntegreerd projectteam worden gewerkt voor het openbaar vervoer. Is dat een antwoord op de verzuchtingen van schepen Kennis over een Antwerps stedelijk vervoersbedrijf?

Hij sluit zich aan bij de vragen van Imade Annouri over de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden.

2.3. Hannes Anaf

Hannes Anaf heeft kritische vragen, maar dat betekent niet dat hij niet in het project gelooft, integendeel. Het is enorm belangrijk voor de Antwerpse regio, Vlaanderen en zelfs verder. Hij maakt zich al een tijd zorgen over de modal shift en de leefbaarheidsprojecten die erg belangrijk zijn. Hij is blij dat voor het financiële luik het Rekenhof terug betrokken is. Dat zet alles in een ander perspectief. De conclusie van het Rekenhof is hard en bevestigt de ongerustheid van Hannes Anaf. Hij was in eerste instantie blij met de aangekondigde nieuwe tramtrajecten maar hij vroeg zich ook meteen af hoe dat zal gefinancierd worden. Ook de uitvoering vanaf 2025 riep vragen bij hem op. Volgens het Rekenhof kan de tolheffing alleen maar gebruikt worden voor de afbetaling van de lening wegens de btw-ruling, terwijl hierop zou gerekend worden voor de financiering van deze extra tramprojecten. Hij maakt zich hierover zorgen.

Het Rekenhof heeft het ook over het Antwerpse OV-plan 2020-21 dat budgetneutraal moest zijn. De nieuwe plannen brengen nieuwe investerings- en exploitatiekosten met zich mee. Zullen die laatste volledig opgevangen worden binnen het budget van de vervoerregio Antwerpen? En zullen er dan andere lijnen sneuvelen?

Verder maakt hij zich zorgen over de doelstelling 50/50 van de modal shift. In het voortgangsrapport staat nu al dat 50 procent duurzame verplaatsingen worden gehaald bij het woon-werkverkeer in Antwerpen, maar dat er nog potentieel is binnen de vervoerregio en dat het succes van de fiets navolging moet krijgen. Hij merkt op dat er vaak onduidelijkheid is over op welke schaal de modal shift moet worden gehaald. De 50/50 geldt namelijk voor de gehele vervoerregio, wat zal betekenen dat voor de stad Antwerpen een verhouding zal nodig zijn van 30/70. Dat blijkt uit analyses.

Om in 2025 de tramprojecten uit te voeren, moeten er eerst plannen worden gemaakt. Is het de ambitie van de minister op tegen het einde van de zittingsperiode hiervoor een financiering te hebben? Anders zal het bij plannen blijven.

Uit het voortgangsrapport blijkt verder dat het radicaal haventracé weinig vooruitgaat. Voor de tweede Tijsmanstunnel is nog geen financiering gevonden. Over de A102 blijft het ook stil. Kan de minister meer duidelijkheid geven?

2.4. Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt het Toekomstverbond van levensbelang voor de verdere economische ontwikkeling van de Antwerpse haven, die de levensader is van Vlaanderen. De mobiliteit in de brede Antwerpse regio moet uit het slop worden getrokken, maar de leefbaarheid in de stad moet ook worden verbeterd.

De park-and-rides zijn een belangrijke schakel voor de modal shift, maar ze zijn een mislukking. Er wordt nauwelijks van gebruikgemaakt. Aan Alexander D'Hooghe vraagt hij hoe men een kentering denkt teweeg te brengen. Hoe verklaart de minister het lage gebruik? Moet men het toegangsticket combineren met een ticket voor De Lijn?

Er wordt massaal ingezet op deelfietsen. Vijftien gemeenten stappen in een systeem voor elektrische deelfietsen. Wat moet Wim Verheyden hier concreet onder verstaan?

De Scheldebrug werd al vaak bediscussieerd. Waarom werd er geen diepgaand onderzoek verricht naar een veerverbinding terwijl op pagina 39 van het voortgangsrapport de bestaande veren extra in de verf worden gezet? Daarbij komt nog de aanzienlijke kostprijs van de brug, zo'n 144 miljoen euro denkt de spreker.

Er werd een aparte nota uitgewerkt die de aanpak van de modal shift voor goederenvervoer bespreekt. Waarom worden private bedrijven hierbij niet betrokken?

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de bevindingen van het Rekenhof. Hij citeert uit het rapport op pagina 29: "Hoewel de financiële informatie in de voortgangsrapportage correct is, is ze niet eenduidig aan te sluiten bij de cijfers uit de begrotingen en de rekeningen van de betrokken overheidsentiteiten omdat de beschikbare rapporteringsmogelijkheden soms te beperkt zijn."

Dat is een belangrijke opmerking. Het is van belang dat het Rekenhof over alle gegevens kan beschikken zodat het een nog duidelijker beeld kan schetsen. Een andere belangrijke opmerking van het Rekenhof is dat een volwaardige vergelijking tussen de kostenramingen, de werkelijke investeringskosten en de beschikbare financiering nog niet echt mogelijk is. De opvolging van het Rekenhof is echter van groot belang voor het Vlaams Parlement. Wim Verheyden citeert vervolgens uit de aandachtspunten inzake financiering op pagina 29. Hij vraagt aan de minister of de financiële robuustheid niet wordt doorgetrokken naar die onderdelen die het Vlaamse Gewest moet financieren. Wil de minister de aannames voor de tolkosten actualiseren en wetenschappelijk onderbouwen, zoals het Rekenhof vraagt?

Waar zullen de middelen worden gevonden voor de saneringsverplichtingen? Weet de minister wie de historische verantwoordelijken zijn voor de vervuiling op de zeven bijkomende sites en wie zal de factuur betalen?

Waar zullen de middelen vandaan komen voor de leefbaarheidsprojecten en het Overkappingsfonds? Wil de minister de leefbaarheidsprojecten nog realiseren ondanks de onzekere financiering?

Het Rekenhof merkt verder op dat het onduidelijk is hoe het haventracé gefinancierd zal worden. Nochtans valt of staat Oosterweel volgens Wim Verheyden met het haventracé. Wat is de reactie hierop van de Antwerpse economische actoren, want zij rekenen erop? Hoe staat het met de onderhandelingen met de NMBS voor de tweede spoorontsluiting?

Voor de modal shift is er nog niet veel vooruitgang gemaakt. Er is geen omvattend beeld van de reikwijdte en van de kostenraming. Er zijn nog geen concrete projecten voor het goederen- en het personenvervoer over het water. Wat is de reactie van de minister op de bedenkingen van het Rekenhof over de modal shift? Er is nog maar 20 procent financiering gevonden en men moet nog op zoek naar 850 miljoen euro voor de realisatie van de modal shift. Waar gaat de minister die budgetten halen?

De conclusie van het Rekenhof is bikkelhard, confronterend en vernietigend voor de visie en het beleid van de Vlaamse Regering. De in 2021 beloofde vooruitgang blijft uit. De onderzoeksfases slepen aan. Het gebrek aan duidelijkheid en zekerheid over de beschikbare middelen en beslissingen over prioritering stremt de voortgang. 4 tot 5 miljard euro moet nog worden gevonden. Er wordt veel beloofd en weinig gegeven. Wim Verheyden maakt zich zorgen over de financiering van het gehele project en de gevolgen voor de belastingbetaler. Het is een opvallende vaststelling dat het Rekenhof zegt dat er niet wordt geluisterd naar wat het zegt. Het is tijd om de financiering grondig te bekijken zodat het Oosterweelproject op een realistische manier gerealiseerd kan worden.

2.5. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster ziet in tegenstelling tot Wim Verheyden wel vooruitgang en hij dankt iedereen voor het feit dat de werken ondanks de corona- en de PFOS-crisis bleven voortgaan. Hij had vragen over de tweede Tijsmanstunnel en de uitbreiding van het tramnetwerk maar die werden grotendeels al beantwoord in de communicatie van de minister. Hij behoudt wel zijn vragen over de financiering en timing ervan. Hij heeft ook vragen bij de vele werken en de verdere bereikbaarheid zoals bij Luchtbal en het Sportpaleis. Hij vraagt om snel en meer middelen vrij te maken voor de modal shift in de vervoerregio Antwerpen. Hij wil de vraag die hij al eerder stelde over de rol en betrokkenheid van de NMBS herhalen. Stations zoals Luchtbal, het Zuidstation en Berchem zullen echte kernspelers zijn in de modal shift.

Het oordeel van het Rekenhof is hard, bijvoorbeeld wanneer wordt gezegd dat er veel energie wordt gestoken in de voorbereiding van een project zonder zicht op de financiering ervan. Er is dus veel werk aan de winkel want de uitvoering van het Toekomstverbond is broodnodig voor de toekomst van heel Vlaanderen.

Het ringfietspad is een goed idee maar er is ook heel veel verkeer tussen de districten onderling. Maarten De Veuster pleit voor fietsverbindingen tussen die districten naar analogie met de districtenroute die men wil uitbouwen voor trams.

2.6. Peter Van Rompuy

Peter Van Rompuy zegt dat het Toekomstverbond niet alleen van belang is voor de leefbaarheid van de Antwerpenaren maar ook voor heel Vlaanderen op mobiliteits- en economisch vlak. Als lid van de commissie voor Financiën en Begroting heeft hij bijzondere interesse voor de budgettaire omvang van het project. Hij werd daarover enigszins gealarmeerd door een interview met Luc Hellemans op Kanaal Z. Het verslag van het Rekenhof laat qua duidelijkheid ook niets te wensen over.

Tabel 7 op pagina 28 toont alle uitgaven en in totaal komt de spreker aan minimum 10 miljard euro, dat is het grootste bedrag aan schuldopbouw in de Vlaamse begroting. Mogelijk komen hier nog een aantal zaken bij. Daarover heeft hij nog enkele vragen.

Zitten de optimalisaties, geschat op 315 miljoen euro, en de historische kosten waarover het Rekenhof het in zijn verslag heeft, verwerkt in de tabel? Over de btw-problematiek stelde hij al een schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 898, aan minister Lydia Peeters). Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het eigenlijke Oosterweelproject en de leefbaarheidsprojecten. Voor die laatste zou er in maart 2022 een ruling aangevraagd worden. Een beslissing wordt na drie maanden verwacht. Klopt het dat het taakstellend budget voor het Oosterweelproject zonder btw is? Hoe moet hij dit begrijpen als niet-expert?

De kostprijs voor bouwprojecten in het algemeen is fors gestegen. Voor het budget voor Oosterweel is een indexering ingecalculeerd maar geplafonneerd op 2 procent. Wat betekent dit als men dit percentage zou overschrijden? Moet de Vlaamse overheid dan bijpassen en valt dit al of niet buiten de begrotingsnorm? Voor de leefbaarheidsprojecten heeft hij dezelfde vragen.

Voor het PFOS-dossier was er tot voor kort sprake van 200 miljoen euro, nu gaat het over 400 tot 500 miljoen euro. Op langere termijn zal de vervuiler moeten betalen maar zal 3M ook op korte termijn al een bijdrage leveren?

Zijn belangrijkste vraag gaat over het terugverdienmodel. Ook daarover stelde hij een schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 669, aan minister Lydia Peeters). Vanaf 2031 tot 2065 rekent men op gemiddeld 150 miljoen euro inkomsten. Dat is ongeveer viermaal meer dan de Liefkenshoektunnel. Welke tunnels zijn in deze raming opgenomen? In het rapport van het Rekenhof leest hij dat ook een deel van de indexeringskosten door de verhoogde inflatie zou moeten worden gec recupereerd via het terugverdienmodel. Klopt zijn interpretatie?

Tot slot vraagt hij of het niet nuttig zou zijn als het Rekenhof een inschatting zou maken van het terugverdienmodel omdat het zo bepalend is voor de betaalbaarheid van het project.

3. Antwoorden

3.1. Minister Lydia Peeters

Eerst gaat minister *Lydia Peeters* dieper in op het rapport van het Rekenhof. Het is de taak van het Rekenhof om kritisch te zijn en grondige analyses te maken. Net zoals in het verleden neemt men de opmerkingen ter harte. De minister verwijst naar de werkbank Financiering. De Vlaamse Regering zoekt een goed evenwicht tussen alle mobiliteits- en leefbaarheidsprojecten. Niets doen is geen optie. Ze spreekt tegen dat er niets zou gebeuren en verwijst naar de realisaties die werden getoond door Alexander D'Hooghe, zoals de geluidsmuren op de E17 en de fietsprojecten.

De bekommernis over de betaalbaarheid neemt de minister ter harte. Het politieke stuurcomité van 22 maart 2022 nam een hele reeks beslissingen over een grondiger onderzoek over de betaalbaarheid en de tolrichtlijn. Na de zomer van 2022 zou er meer duidelijkheid moeten zijn over de liquiditeitsnoden en de financiering van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever, de tweede Tijsmanstunnel en de bijkomende modalshiftprojecten. Het GIP 2022 zit in de finale fase en er wordt naarstig gewerkt aan de doorkijk 2023-2024. Er komt ook een GIP dat verbonden is aan het Toekomstverbond zodat er een duidelijke investeringsagenda komt.

Imade Annouri stelde veel vragen over de modal shift. Volgens de minister vragen hij en zijn fractieleden vaak meer investeringen in het openbaar vervoer. Dat is wat er net gebeurt met het dossier van de premetrotunnel Potstraat-Kerkstraat, de fietsinvesteringsprojecten, de districtentramlijn en de verlenging van andere tramlijnen. Zulke projecten starten altijd met een haalbaarheidsstudie en een projectstudie. Daarna moeten de vergunningen volgen en daarna de uitvoering. Dat alles vraagt tijd.

Voor het antwoord op een aantal vragen over de modal shift en basisbereikbaarheid verwijst de minister naar de recente gedachtewisseling over de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1253/1). De budgetneutraliteit werd overeengekomen bij de totstandkoming van het decreet Basisbereikbaarheid. De Lijn kreeg destijds de opdracht om een kern- en aanvullend net uit te tekenen met de toenmalige budgetten. Voor de vervoerregio Antwerpen gaat het over 166 miljoen euro van de 697,7 miljoen euro, geïndexeerd 172,6 miljoen euro. Met meer middelen kan men uiteraard een ruimer aanbod aanbieden. Voor het vervoer op maat werd het bedrag opgetrokken van 34 miljoen euro naar 65 miljoen euro.

Imade Annouri schetste een negatief beeld van De Lijn maar volgens de minister zijn de laatste tevredenheidscijfers licht positief. De minister wijst ook op de impact van de COVID-19-pandemie waardoor er momenteel nog steeds 35 procent minder reizigers zijn in vergelijking met 2019. De Lijn zet alles op alles om die reizigers terug te winnen.

Voor de doorstroming is er het KAR-project waardoor de trams automatisch groen krijgen. Specifiek voor de vervoerregio Antwerpen heeft AWW 7,5 miljoen euro voorzien voor de verbetering van de doorstroming aan kruispunten.

De minister heeft er alle vertrouwen in dat de park-and-rides efficiënt zullen werken. Via campagnes zal men de kenbaarheid verder verhogen. Er is al een gestage groei van het aantal gebruikers.

Jaarlijks komt er 55 miljoen euro – en niet 50 miljoen euro – bij in het Overkappingsfonds. Daaronder vallen de onderbenuttingskredieten bij andere entiteiten. Momenteel is er 250 miljoen euro beschikbaar voor een aantal leefbaarheidsprojecten.

Het project van de Scheldebrug heeft vertraging opgelopen omdat er heel wat bekommernissen waren van veel stakeholders en de minister wenst toch een draagvlak hiervoor. De Vlaamse Waterweg nv is bezig met een studie om die verzuchtingen te bestuderen. De minister heeft er vertrouwen in dat er verder wordt gewerkt om de studie zo snel mogelijk te finaliseren.

Er werd gevraagd of het financieel model robuust genoeg is om alle mogelijke extra kosten te dekken. Het politieke stuurcomité heeft op 22 maart 2022 beslist tot een onderzoekopdracht om na te gaan wat mogelijk is binnen het kader van de Europese Tolheffingsrichtlijn en de Europese Investeringsbank.

Moet er afgestapt worden van het tolvrij zijn van de Kennedytunnel? In het verleden heeft men zich geëngageerd om minstens een van de drie Scheldekrusingen tolvrij te houden voor het personenvervoer. Dat blijft zo. De toekomst zal moeten uitwijzen welke Scheldekrusing tolvrij zal zijn en vanaf wanneer.

Er werden ook vragen gesteld over de 142 miljoen euro voor de Royerssluis die wordt gefinancierd door het Havenbedrijf van Antwerpen. Het is logisch dat de haven omwille van haar maatschappelijk doel niet kan investeren in leefbaarheidsprojecten maar wel in infrastructuurprojecten die het havenbedrijf ten goede komen. Daarom zal het de werken aan de Royerssluis mee ten laste nemen. Dat zal geen gevolgen hebben voor de financiering van de leefbaarheidsprojecten.

Er werd gevraagd naar een extra veer. Door de renovatiewerken aan de Sint-Annatunnel zal de ingang enkele weken in april en mei 2022 volledig afgesloten zijn. Op dat ogenblik zal er een extra veer worden ingezet zodat de fietsverbinding blijft bestaan. Tegelijk worden andere mogelijkheden onderzocht zoals de fietsbus.

Wat de verbindingen met de haven betreft, wordt er al veel ingezet op fietsverbindingen in en rond de haven. Daarnaast is er de Waterbus, die veel wordt gebruikt. Een uitbreiding naar andere bedrijven wordt onderzocht.

Er is regelmatig overleg met de NMBS over de spoorverbindingen en de stationsomgevingen. De bekommernissen over ruimere fietsenstallingen worden meegenomen naar het overleg met federaal minister Georges Gilkinet en de NMBS. Het politieke stuurcomité van 22 maart 2022 gaf de opdracht om verder te overleggen over de spoorontsluiting en de beheersovereenkomsten.

De minister deelt de mening niet dat de park-and-rides een mislukking zijn en nodigt Wim Verheyden uit om ze te bezoeken. Ze noemt ze attractief. Zo kan men zijn auto opladen en er gebruikmaken van deelauto's en -fietsen en van het openbaar vervoer. De abonnementen van De Lijn zijn gekoppeld. Men maakt werk van het combiticket. De park-and-rides moeten alle kansen worden gegeven in het kader van de combimobiliteit.

Ook op de modal shift voor het goederentransport wordt ten volle ingezet, bijvoorbeeld door de verhoging van de 62 bruggen van het Albertkanaal. Er moeten er nog 7 aangepast worden tot 9,10 meter doorvaarthoogte zodat in 2023 vierlagige containerschepen van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Dat is een derde meer transport over het water. De Vlaamse Waterweg nv werkt volop aan het pps-project voor de kaaimuren en de automatisatie van sluizen en bruggen. Verder loopt er nog een studie over de optimalisering van de hinterlandconnectiviteit via de haventerminals.

De knoop West, de E34, de tweede Tjismanstunnel en het complex project Oostelijke Verbinding zijn projecten die lopen. De planning wordt gerespecteerd. Het complex project zit bij AWV.

De PFOS-saneringsprojecten behoren tot de bevoegdheid van Vlaams minister Zuhair Demir. Zij voert de gesprekken met 3M. De Vlaamse Regering houdt vast aan het principe dat de vervuiler moet betalen. Er wordt rekening mee gehouden dat Lantis wordt geconfronteerd met meerprijzen. Het politieke stuurcomité heeft opdracht gegeven om dat in kaart te brengen in overleg met het Departement Financiën en Begroting. In het najaar 2022 volgt meer informatie.

3.2. Alexander D'Hooghe

Peter Van Rompuy kwam tot een totaal investeringsbedrag van 10 miljard euro. *Alexander D'Hooghe* wil dit bekijken vanuit historisch perspectief. Er was ooit een

Antwerps mobiliteitsplan 2020 voor een investeringsbudget van ongeveer 7 miljard euro. Nu kan men vaststellen dat dit slechts zeer gedeeltelijk is gerealiseerd. Minder dan de helft van de middelen kon men besteden. Een deel van die investeringen kwamen terecht in het Toekomstverbond, zoals Oosterweel. De les die men zou kunnen trekken is dat het niet allemaal te veel wordt, maar dat men vooral zaken moet gerealiseerd krijgen. Alexander D'Hooghe vindt het beter om er eerst voor te zorgen dat een project volledig klaar is om te bouwen, en om dan het financiële plaatje te bekijken.

Voor de Groene Vesten zijn er geen overkappingen voorzien. Er is een pakket van bermen, schermen, fietspaden en parkaanleg. Om geen budgetoverschrijding te hebben, staan een aantal extra's zoals fietsbruggen in optie.

Imade Annouri vroeg naar de grootte van de overkappingen. Slide 19 toont de overkappingen van de noordelijke ring en Rechteroever. Wat in donkerblauw staat zijn de overkappingen die momenteel vergund en gebudgetteerd zijn (69 procent). Wat met schuine lijnen is aangeduid, wordt verdiept aangelegd. Dat overkappen zal niet eenvoudig zijn. Wat in lichtblauw staat zijn de reserveleefbaarheidsprojecten en overkappingen (13 procent). Mocht een groot deel van dit laatste overkapt gerealiseerd kunnen worden, kan men spreken van een maximale overkapping van Oosterweel. Maar men zit er al niet ver meer van af. Het klopt dus niet dat bij elke nieuwe voortgangsrapportage het aantal overkappingen krimpt.

Vervolgens herneemt Alexander D'Hooghe slide 18. Daarop kan men zien dat van de noordelijke ring 1,6 kilometer verdiept is aangelegd. 2,1 kilometer is overkapt waarvan 1,6 kilometer het stuk is van Groenendaal tot aan de Dam (met nog een kleine opening), 500 meter ter hoogte van het Sportpaleis-Schijnpoortweg en 100 meter ter hoogte van Borgerhout-Deurne. Vervolgens toont hij ook nog eens slide 17 voor de overkappingen op Rechteroever en de bijhorende cijfers.

Wat de Schijnpoortweg betreft, zit het ontwerpproces met het Schijnverbond en Lantis in de laatste rechte lijn. Lantis dacht aanvankelijk om hiervoor snel een bouwvergunning in te dienen maar er werd besloten om dit een jaar naar achteren te schuiven. Er komen nog veel bouwvergunningen in het kader van de optimalisaties en dit is er een van.

Alexander D'Hooghe beaamt dat het niet de bedoeling kan zijn dat de meerkosten van de Scheldebrug ten koste zouden gaan van andere leefbaarheidsprojecten. Een werkbank over de Scheldeoververbinding is lopende en in afronding na een zeer exhaustief proces van afwegingen. Hij wil geen voorafname doen op het beleidsvoorbereidend advies, maar een vaste verbinding speelt een rol in een robuust regionaal systeem. Het hoogteverschil dat door fietsers moet overwonnen worden is voor een tunnel groter dan dat voor een brug. Maar er zijn ook andere argumenten.

Wat het boek betreft dat werd rondgedeeld, merkt de spreker nog op dat wat in de ontwerpprojecten getekend staat voor 80 tot 90 procent is gebudgetteerd en in bouwvergunning zit. Het zijn dus niet zomaar tekeningen en droomschetsen.

Hannes Anaf merkte op dat in de stad een modal shift moet gehaald worden van 30/70. Alexander D'Hooghe gelooft echter dat er nog marge is voor een grotere modal shift in de bredere regio waar nog heel wat autoverplaatsingen zijn.

Voor de multimodale knoop Zuid legden NMBS en stad Antwerpen een heel traject af. Er werd door de NMBS een bouwvergunning ingediend om station Zuid te heraanleggen, veilig te maken, fietsenstallingen toe te voegen, van een dak te

voorzien enzovoort. Voor het station van Berchem is er een toezegging van de NMBS om hieraan intens te gaan werken.

3.3. Luc Hellemans

Gevraagd naar een reactie van Lantis op het kritische verslag van het Rekenhof antwoordt *Luc Hellemans* dat men maatschappelijk omvangrijke projecten alleen kan realiseren met het pessimisme van het intellect en het optimisme van de wil, naar het devies van Gramsci. Kritische vragen en bedenkingen zijn nodig om een stap voorwaarts te zetten. Men kan niet alles oplossen, maar sommige stukken van de droom zijn al gerealiseerd en voor andere delen is er nog werk aan de winkel. Het Rekenhof is altijd welkom bij Lantis. Het is niet altijd makkelijk maar de bezoeken zijn leerrijk en Lantis past zich ook aan.

Het financieel model is nog steeds robuust. Daar steekt hij zijn hand voor in het vuur. Het Rekenhof beweert het tegendeel ook niet, maar wel dat de wetenschappelijke basis verder en beter onderbouwd moet worden. Het klopt dat een aantal zaken die niet voorspelbaar waren, niet verrekend zijn, zoals de oorlog in Oekraïne en de stijging van de materiaalindexen. De algemene prijsindex van 2 procent per jaar is gebaseerd op vroegere periodes waar ook 9/11 en de financiële crisis van 2008 in zaten. De huidige inflatiecijfers zijn echter ongezien. Als er momenteel staal besteld wordt, kan men geen prijs geven voor over drie maanden. Hij gaat er echter van uit dat, zoals de voorbije twintig jaar, dit effect zal uitvlakken. Het gemiddelde voor de werf Linkeroever is 1,1 procent gemiddelde indexatie op vier jaar tijd.

Het financieel model wordt elk jaar opnieuw berekend, bijvoorbeeld met nieuwe verkeerscijfers. De nieuwste trend is dat het aantal grote vrachtwagens is vermindert en het aantal kleine bestelwagens enorm gestegen is. Als er tol zou worden geheven in de Antwerpse regio, zou ongeveer 15 procent een andere weg kiezen of niet rijden. Daarmee wordt rekening gehouden. De basis is sinds 2018 dezelfde: één tolvrije Scheldekrusing voor auto's. Het gaat om een conservatieve berekening met een waarschijnlijkheidsgraad van 90 procent. Ook wordt er rekening mee gehouden dat de tolgelden en de elasticiteit van de tolgelden ten opzichte van andere landen laag is. Er zijn immers maar drie Scheldekrusingen en men is verplicht om één ervan te gebruiken. Er is momenteel een terugbetalingscapaciteit van 1,6. Dat wil zeggen dat men 1,6 keer meer kan financieren dan men moet uitgeven.

Wat is het potentieel van het financieel model? De Europese Tolrichtlijn is in maart 2022 gewijzigd waardoor netwerkinfrastructuur, zoals het haventracé, mee in de tolbasis mag worden verrekend. Men kan dus de tolgelden verhogen om die investeringen mee terug te betalen, op voorwaarde dat de robuustheid niet wordt aangetast. Er gebeurt hier onderzoek naar op vraag van het politieke stuurcomité, ook voor de verrekening van de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten. Het wordt ook verder afgecheckt met de EIB, de Europese Commissie, juristen en financiële specialisten en met het Departement Financiën en Begroting.

Het is wellicht een teleurstelling dat de eerste 700 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten dient voor de onderbouw en het overkappen met beton. Sommigen gingen er misschien van uit dat het totaalbedrag van 1,250 miljard euro zou gebruikt worden voor het inrichten van de bovenbouw met parken en dergelijke.

Daarnaast wordt er gekeken naar pps als financieringsmogelijkheid, bijvoorbeeld voor de tweede Tijsmanstunnel en de grote openbaarvervoersprojecten.

De oorsprong van al deze financieringsideeën spruiten voort uit de werkbank Financiering met de vraag om die mogelijkheden te bekijken. Dat zal kritisch onder de loep worden genomen. Men wil zichzelf niet rijk rekenen.

Het klopt dat er nog heel wat risico's zijn bij Oosterweel. Dat is logisch. Het is de reden waarom er een taakstellend budget is waardoor alles wordt gedaan om erbinnen te blijven. In het geval van risico's wordt getracht om ze maximaal binnen het taakstellend budget te financieren. Als de probabiliteit te groot wordt, wordt het 'omgezet in scope'. Zo werd het beton op bepaalde plaatsen meer gewapend om bestand te zijn tegen explosies, nog meer dan een kerncentrale. In de bedragen voor de aannemers zit voor 400 miljoen euro risico's die omgezet zijn in scope en aan het taakstellend budget zijn geassumeerd. De contracten die met de aannemers zijn afgesloten, zorgen ervoor dat zij een streefdoel hebben om minder kosten te maken dan afgesproken. Een dergelijke contractvorm bewijst al twintig jaar zijn nut in het Verenigd Koninkrijk.

De becijfering van de optimalisaties is nog niet rond. Er was sprake van 5 miljoen euro optimalisaties door grondverzet, maar dat werd doorkruist door het PFOS-dossier. Op Linkeroever werden de kosten geschat op 55 miljoen euro. De bijkomende veiligheidsmaatregelen en monitoring zullen dit nog licht verhogen. Maar de grote kosten zitten op Rechteroever. Een deel daarvan heeft niets te maken met 3M. Ze behoren zelfs niet tot de vierduizend hotspots die door de PFAS-opdrachthouder werden aangeduid. Meestal gaat het om kleine concentraties van 3 tot 8 microgram, behalve in Lobroekdok waarvoor naar de oorzaak wordt gezocht. Hopelijk wordt er een vervuiler gevonden die verantwoordelijk kan worden gesteld.

Lantis kreeg de opdracht om de PFOS-kostprijs in kaart te brengen. Het eerste doel is om kosten te voorkomen. Lobroekdok uitgezonderd, kunnen die kosten in het beste geval beperkt zijn. 200 miljoen euro is een realistische schatting op basis van wat momenteel geweten is. In het slechtste geval gaat het om 400 tot 500 miljoen euro. Lantis is voorstander van het BATNEEC-principe dat wereldwijd wordt gehanteerd. Dat betekent dat de ecologische totaalbalans en de kosten in evenwicht moeten zijn. Hij geeft het voorbeeld van de Palingbeek op Linkeroever waar Lantis elke dag zijn water zuivert terwijl 3M elke dag PFOS loost door vrije uitstroom. Dat is dweilen met de kraan open. Het is nu wachten tot de opdrachthouder zijn opdracht heeft afgerond. De kosten van de PFOS-vervuiling worden momenteel in beeld gebracht nu sinds een maand de saneringsplicht buiten het bedrijventerrein bij 3M ligt en duidelijk is dat die kosten geclaimd kunnen worden.

Luc Hellemans zou niet liever willen dan dat de park-and-rides van de eerste dag volzet zouden zijn, maar er werd in de modellen rekening gehouden met een trage opbouw van de bezetting. De verwachtingen waren een bezettingsgraad van 10 tot 30 procent in het noorden van Antwerpen, afhankelijk van welke dag en het weekregime. Voor Linkeroever werd bij de aanvang een bezettingsgraad van 30 tot 60 procent verwacht. Doordat de noordelijk weg nog niet klaar was, kon men hem nog ontwijken. Er moet nog hard worden gewerkt aan communicatie en signalisatie. Combitickets worden onderzocht en dat zou ook een hulp zijn. De cijfers worden elke week gemonitord en er wordt nagegaan hoe men de bezettingsgraad kan verhogen. Gedragsverandering vraagt tijd. Men moet honderd dagen een gedrag volhouden vooraleer een gewoonte verandert. Luc Hellemans vraagt om dit een kans en tijd te geven.

Er werd gevraagd om het draagvlak in stand te houden. Hij beseft dat niet iedereen gelukkig is met de werken en dat niet alle ongenoegen wordt gecaptureerd. Jongeren bijvoorbeeld, worden moeilijk bereikt. Hij geeft het voorbeeld van de heiwerken die zijn gestart op Rietschoorvelden waar een team ter plaatse is om de bewoners te bevragen over de overlast van de trillingen en het lawaai. Hij vraagt dat de

bewoners en de politieke mandatarissen problemen zouden melden. Iedereen gelukkig maken kan niet, maar men kan wel het best mogelijke proberen te doen. Dat belooft hij. Men mag en moet kritisch zijn, maar de voortgang die met dit project wordt geboekt, dankzij velen, is voor hem ongezien. Hij is er rotsvast van overtuigd dat het Toekomstverbond zal slagen en dat het de toekomst zal veranderen. Maar dat gaat met vallen en opstaan.

Het onderzoek over het stof bij de tunnelmonden neemt tijd in beslag. Er loopt een experiment bij AWV dat nauwgezet wordt opgevolgd. Bouwgroep Besix werkt ook aan een project. Hij zal daarop terugkomen bij de volgende voortgangsrapportage in oktober 2022. Hij heeft dit op de radar, maar vraagt om niet acht jaar voor de tunnel opengaat al resultaten te verwachten.

3.4. Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat wat iedereen drijft is dat het Toekomstverbond een goede overeenkomst is. Ook de oppositie zegt dat. Ook de burgerbewegingen zijn een belangrijke partner. Zij steken mee hun nek uit om zaken te verdedigen bij hun achterban die soms moeilijk te verdedigen zijn.

Het Rekenhof is terecht kritisch over de financiering. Men stelt zichzelf ook de vraag waar het geld gevonden zal worden. Men zoekt hiervoor naar oplossingen op verschillende manieren zoals de werkbank Financiering. Het politieke stuurcomité besliste dat Lantis het financieel model nog eens moet herbekijken, zoals door Luc Hellemans werd uiteengezet. De intendant kreeg de opdracht om nog in 2022 de quick wins voor de modal shift in kaart te brengen. En er komt een GIP Toekomstverbond.

Er waren vragen over de trage manier waarop het Overkappingsfonds wordt gevuld. Volgens Filip Boelaert zijn er momenteel voldoende middelen om de eerste vier tot vijf jaar te financieren, want niet wil zeggen dat er geen uitdaging is voor de financiering. Maar het fonds volgt momenteel met wat men al kan realiseren.

De verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer voor een betere doorstroming, is al toegepast op de lijnen 21 en 24. De PCC-trams worden vanaf december 2022 vervangen door de bestelde CAF-trams.

De middelen van het Overkappingsfonds zijn grosso modo naar drie grote activiteiten gegaan: de ontwerpen voor de overkappingen en participatie- en communicatie-initiatieven. Daarin zit ook een deel van het werk van de intendant.

De timing voor de stelplaats Lage Weg hangt af van de snelheid waarmee de gronden verworven kunnen worden. Onteigeningen zijn echter niet altijd eenvoudig.

Of het werken met een geïntegreerd projectteam een antwoord is op de vraag naar een Antwerps stedelijk vervoersbedrijf, kan Filip Boelaert niet zeggen. Het is wel de bedoeling om met dit geïntegreerd projectteam de werken zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

De 50/50 modal split moet gehaald worden op de schaal van de vervoerregio. Maar in de stad zal die ambitie hoger liggen dan in de uithoeken van de vervoerregio. Dat is een terechte ambitie omdat binnen de Singel die 50/50 al makkelijk wordt gehaald. Maar dit moet nog hoger en voor de hele vervoerregio moet er een manier gevonden worden om dit te monitoren.

Voor het haventracé werden verschillende werkbanken opgericht. Het complex project Oostelijke Verbinding wordt getrokken door AWV. De gouverneur speelt een actieve rol in het begeleiden van het proces en de werkbanken. Over dit project

wordt al decennia gesproken. Maar Filip Boelaert ziet vooruitgang. Infrabel zit mee in het projectteam.

4. Replieken

Imade Annouri begrijpt dat de minister zegt dat er haalbaarheidsstudies gaan gebeuren, maar dat staat in schril contrast met aankondigingen dat er acht nieuwe projecten komen, dat het tramnet wordt versterkt enzovoort. Dat wordt door de burgers gepercipieerd alsof het werkelijk zal gebeuren. Daar moet men heel voorzichtig mee zijn en men riskeert een deel van het draagvlak te verliezen als de ideeën niet worden uitgevoerd.

Hij gelooft dat de realiteit van het Toekomstverbond zich situeert tussen het pessimisme van het intellect en het optimisme van de wil. Alexander D'hooghe hield een pleidooi om er vooral voor te zorgen dat er zaken werkelijk gerealiseerd worden, en pas keuzes te maken als de begroting hiertoe dwingt. Voor Imade Annouri is het Toekomstverbond echter één en ondeelbaar. Het is een goed compromis, maar wel een compromis waarin alle aspecten belangrijk zijn. De vrees die hij heeft, en vele Antwerpenaren met hem, ook al geloven ze in het Toekomstverbond, is dat voor de mobiliteitsvisie, de leefbaarheid en het openbaar vervoer telkens wordt gezegd dat men zal onderzoeken waar men de middelen zal vinden. Er wordt zeker veel gerealiseerd, maar de garanties blijven uit. Het gevaar is dat door de budgettaire realiteit zaken niet meer gerealiseerd zullen worden. Het draagvlak en het optimisme van de wil dat er nu nog is, zullen dan weg zijn. Dat moet men te allen prijze vermijden. Het momentum ligt in de volgende twee jaren.

Wat de park-and-rides betreft, zou het ook voor de occasionele bezoeker van de stad een evidentie moeten zijn om ervan gebruik te maken. Volgens hem is er eerder sprake van een onderbenutting in plaats van een ingeschatte lage bezetting bij de start. Het contrast in december 2021 tussen de files in de stad en de leegstaande park-and-rides was pijnlijk. Dat hangt ook samen met de tegenstrijdige mobiliteitsvisie die toestaat dat men met de auto tot in het centrum kan rijden en daar kan parkeren.

Uiteraard kan niet iedereen tevreden worden gehouden met zo'n grote werf. Maar volgens hem kan er nog meer gesproken worden met de bewoners en kan men meer bijsturen en meer participatie inbouwen. Te veel mensen worden geconfronteerd met de negatieve gevolgen. Als men een draagvlak wil moet men de bewoners op voorhand betrekken en kan bijsturen op basis van hun opmerkingen.

Hij blijft op zijn honger zitten wat het openbaar vervoer betreft. Er zal van alles onderzocht worden en er zal nagegaan worden waar men de middelen zal vinden. Er moet duidelijkheid komen en men moet garanties geven. Hij vindt het zeer ongemakkelijk als het Rekenhof zegt dat men 4 à 5 miljard euro extra nodig heeft maar men niet zegt waar men die gaat halen. Hij hoopt op meer duidelijkheid in de volgende maanden.

Uit een schriftelijke vraag heeft *Bart Claes* begrepen dat er op Rechteroever sprake is van enkele PFOS-hotspots tot 14 microgram (*Schriftelijke vragen St. VI.Parl. 2021-22, nr. 417, aan minister Zuhail Demir*) en dat de grond wordt afgegraven en binnen de kadastrale werkzone blijft.

Luc Hellemans zegt dat er voor Rechteroever momenteel een goedgekeurd technisch verslag is. Dat zegt hoe men met die gronden moet omgaan. Grond onder de 3 microgram kan vrij gebruikt worden. Grond met een gemiddelde waarde van 3 tot 47 microgram kan alleen nog in bouwkundige toepassingen worden gebruikt en alles boven 47 microgram moet men kwijt. Gelukkig heeft men dit laatste op

Rechteroever nog niet gevonden, behalve in Lobroekdok. Vandaag worden die gronden ter plaatse gehouden.

Zijn er beschermende maatregelen, vraagt *Bart Claes*. Buurtbewoners die hem contacteerden maken zich zorgen over de hopen zand die er liggen en over eventueel opwaaiend zand.

Luc Hellemans antwoordt dat de stofcoördinatie- en andere maatregelen die op Linkeroever werden opgelegd, ook op Rechteroever worden toegepast. Het is een misvatting dat dit wil zeggen dat alles wordt afgedekt. Afdekken met plastic is niet altijd nodig, soms is besproeien of bezaaien effectiever. Dit is volgens *Luc Hellemans* een voorbeeld van wat hij eerder stelde over mensen die niet altijd bereikt worden. De bewoners kunnen met al hun vragen bij Lantis terecht. Soms zijn de zorgen ook onterecht.

Bart Claes heeft begrepen dat op Rechteroever het PFOS-contaminatieprobleem kleiner is. Een groot deel van de afgegraven grond op Rechteroever ging een herbestemming krijgen in oude kleiputten op twee sites in Rumst en Lochristi. Wat is daar de stand van zaken?

Voor Rumst is de vergunning lopende, volgens *Luc Hellemans*. Als de vergunning er is, zal de grond uit de diepere lagen van daar geleverd worden.

Bart Claes vraagt verder wie het groen zal onderhouden van de 317 hectare extra ringpark.

Alexander D'Hooghe zegt dat dit een verantwoordelijkheid wordt van de stedelijke diensten. Een deel van het landschapspark Linkeroever is mogelijk voor het Agentschap Natuur en Bos. Het Rivierenhof is provinciaal domein.

Op de vraag van *Bart Claes* wat het getal betekent op de aankondigingsborden voor de park-and-rides, wordt geantwoord dat het gaat om het totaal aantal plaatsen, niet het aantal vrije plaatsen.

Er wordt volgens *Bart Claes* een rapport gemaakt over de totale kosten voor de PFOS-vervuiling op Linkeroever die in verband gebracht kan worden met 3M. Zal er in het najaar 2022 een vordering worden ingesteld door de Vlaamse Regering?

Minister *Lydia Peeters* meent begrepen te hebben dat er een bodemsaneringsvoorstel is van 3M. *Luc Hellemans* vult aan dat er in februari 2022 een beschrijvend bodemonderzoek is gebeurd naar de humaan toxicologische gevolgen. Momenteel loopt een tweede beschrijvend bodemonderzoek dat de verplichtingen oplegt buiten de terreinen van 3M. Hieruit komt een verplicht bodemsaneringsproject. De doelstelling van 3M, OVAM en Lantis is om de vervuilde gronden van Oosterweel hiermee te integreren. Tegen 30 juni 2022 wil men hierover duidelijkheid. Eind maart 2022 zal de CEO van 3M een ontmoeting hebben met de Vlaamse Regering. Minister *Zuhal Demir* heeft aan OVAM en Lantis gevraagd welke commitments 3M zou moeten nemen in dit bodemsaneringstraject. Er zou eind maart 2022 samen met OVAM een communicatie volgen.

Bart CLAES,
voorzitter

Maarten DE VEUSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

| | |
|------------|---|
| ADR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route |
| AG Vespa | autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadsprojecten in Antwerpen |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BATNEEC | best available technology not entailing excessive cost |
| CAF | Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles |
| EIB | Europese Investeringsbank |
| GIP | geïntegreerd investeringsprogramma |
| GRUP | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan |
| KAR | korteafstandsradio |
| Lantis | Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken |
| MER | milieueffectrapport |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| MKBA | maatschappelijke kosten-batenanalyse |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid) |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |
| OV | openbaar vervoer |
| OVAM | Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij |
| PCC | Presidents' Conference Committee |
| PFAS | poly- en perfluoralkylstoffen |
| PFOS | perfluorooctaansulfonaat |
| pps | publiek-private samenwerking |
| UAntwerpen | Universiteit Antwerpen |
| UZA | Universitair Ziekenhuis Antwerpen |