

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 19
17 november 2023 (2023-2024)

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

19 oktober 2023

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
- Nr. 12: Verslag
- Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 16: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 17: Verslag
- Nr. 18: Verslag van de Vlaamse Regering



Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

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

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

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;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Inleiding door minister Lydia Peeters | 4 |
| 2. | Toelichting van het Routeplan 2030 door Bart Van Camp | 5 |
| 2.1. | Stand van zaken | 5 |
| 2.2. | Gebruiker centraal | 6 |
| 2.3. | Coördinatieopdracht modal shift..... | 7 |
| 2.4. | Resultaten en aanbevelingen | 7 |
| 2.5. | Uitvoeringsstrategie | 8 |
| 3. | Vragen en opmerkingen van de leden..... | 10 |
| 3.1. | Hannes Anaf | 10 |
| 3.2. | Jos D’Haese..... | 11 |
| 3.3. | Orry Van de Wauwer | 12 |
| 3.4. | Willem-Frederik Schiltz | 14 |
| 3.5. | Imade Annouri..... | 15 |
| 3.6. | Koen Daniëls | 17 |
| 3.7. | Wim Verheyden | 17 |
| 3.8. | Maarten De Veuster..... | 18 |
| 4. | Antwoorden van minister Lydia Peeters | 19 |
| 5. | Antwoorden van Lantis | 21 |
| 5.1. | Bart Van Camp | 21 |
| 5.2. | Luc Hellemans | 24 |
| 6. | Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden..... | 26 |
| 7. | Antwoorden | 28 |
| 8. | Repliek | 29 |
| | Gebruikte afkortingen | 30 |

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 19 oktober 2023 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/18).

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

In overleg met de commissie werd de toelichting van het voortgangsrapport beperkt tot het onderdeel Routeplan 2030 en de modal shift, dat werd voorgesteld door Bart Van Camp. Hij maakte daarvoor gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zorgde voor de inleiding. Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis, beantwoordde mee de vragen.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat het Toekomstverbond moet zorgen voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in en rond Antwerpen. Dat verbond dateert van 2017. Ze dankt iedereen die er zijn schouders onder zet en blijft iedereen oproepen om goed te blijven samenwerken aan dit intergenerationeel project. Terloops wijst ze erop dat Vlaanderen in het buitenland geroemd wordt om investeringen in fietsinfrastructuur, die Vlaanderen op het niveau van Denemarken en Nederland brengen. Het is zaak ervoor te zorgen dat Vlaanderen ook op het vlak van andere infrastructuur een topniveau haalt.

Op vraag van de parlementaire commissie zijn er per jaar twee voortgangsrapportages: de financiële rapportage in het voorjaar, in bijzijn van het Rekenhof, en de inhoudelijke rapportage in het najaar. De uitvoering van het Toekomstverbond omschrijft de minister als een mooi parcours, ondanks de vele uitdagingen. Lantis werkt met man en macht aan de vervollediging van de Oosterweelverbinding, zowel op Linker- als op Rechteroever, onder het motto veiliger, groener en gezonder.

De leefbaarheidsprojecten worden steeds concreter: geluidsschermen, fietsbruggen, -tunnels en -paden, ringparken enzovoort. Ook het haventracé en de modal shift maken deel uit van het verbond. Zowel in Antwerpen als in de haven van Zeebrugge wordt er gewerkt aan de tunnelementen. Ook in andere belangrijke dossiers wordt er vooruitgang geboekt op Rechteroever onder meer bij de voorbereiding voor de bypass, de tijdelijke snelweg ter vervanging van het viaduct van Merksem, de nutswerken ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan, het verleggen van de Schijnkoker en de fietstunnel ter hoogte van de Turnhoutsebaan. Op 6 oktober 2023 stond de voorlopige vaststelling van het GRUP ringpark Zuid op de agenda van de Vlaamse Regering. Ook de voorbereiding voor de andere ringparken zit op schema.

DVW werkt volop aan het bestek voor de Scheldefietsbrug. Voor het extra Sint-Annaveer, oorspronkelijk voor één jaar bedoeld als minderhindermaatregel voor andere werken, worden er in de begroting extra exploitatiemiddelen uitgetrokken. Ook voor de modal shift is er heel wat werk verricht door heel wat partners: DeWaterbus, de fietsbus, de fietsinfrastructuur, de fietssnelwegen, de CAF-trams enzovoort. De minister zegt dat alles wordt gedaan om het juridische kluwen rond de procedure ringpark West en rond PFAS te ontwarren, zonder de gezondheid noch de veiligheid voor passanten, omwonenden en arbeiders in het gedrang te brengen.

Een geslaagde afwikkeling vergt de inbreng van vele partners, Lantis, AWV, De Lijn, Port of Antwerp-Bruges, de provincie en de stad Antwerpen, de omliggende gemeenten enzovoort. Eind april 2023 heeft de regering opdracht gegeven om een programmagroep op te richten, met als opdracht de lopende processen in kaart te brengen en op elkaar af te stemmen, wat dan vertaald moet worden in een gedetailleerd en geïntegreerd uitvoeringsprogramma waaraan dan later een meerjarige investeringskalender wordt gekoppeld. Uiteraard zijn het Routeplan 2030 en basisbereikbaarheid de uitgangspunten. De programmagroep zal focussen op thema's als exploitatie, investeringen, openbaar vervoer, vervoer op maat, Hop-punten en deelmobiliteit.

Gezien de grote investeringen die nodig zijn in bestaande weg-, fiets- en traminfrastructuur, waarvan er heel wat dateert van de jaren 60 en 70, heeft de regering bij haar aantreden een assetmanagementplan opgesteld. Zo is het de bedoeling dat de premetrotunnels aan de hedendaagse normen voldoen. Het werk aan infrastructuur is nooit klaar; werken zijn nooit volledig pijnloos; het ideale moment bestaat niet. Er wordt evenwel alles aan gedaan om de hinder tot een minimum te beperken. Een tweede prioriteit is het wegwerken van de missing links. Daarvoor zijn er al enkele pps-projecten. Een derde aspect is meer gebruikers van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur enzovoort aantrekken. Daarom werkt de overheid ook aan een mental shift.

2. Toelichting van het Routeplan 2030 door Bart Van Camp

Bart Van Camp licht het Routeplan 2030 toe. Die opvolger van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en het Masterplan Mobiliteit 2020 is een regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad keurde het plan goed op 27 september 2023. Op 10 oktober 2023 stelde minister Lydia Peeters het voorlopig vast. Eind oktober start het openbaar onderzoek. Op 10 oktober is het voorgesteld door de burgerbewegingen in De Roma, met zeshonderd belangstellenden. De spreker hoopt dat dat enthousiasme daar zich verspreidt en aanhoudt.

Voor Lantis is het Toekomstverbond een maatschappelijk contract met de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen. Het gaat niet louter om de Oosterweelverbinding, hoewel hoofdwegen wel een belangrijk bestanddeel van het routeplan zijn. Leefbaarheidsprojecten moeten de weginfrastructuur verzachten. De aanpak is aanbodgestuurd. Het aantal rijstroken is bijvoorbeeld niet berekend op het huidige verkeer, maar op een modal shift van 50 procent. Om de Oosterweelverbinding goed te laten functioneren, is flankerend beleid dus noodzakelijk.

2.1. Stand van zaken

Op Linkeroever zijn de werken bezig, voor Rechteroever wordt de vergunningsprocedure voor de bypass afgerond. Het ringpark West is ondanks alle issues voor 80 tot 85 procent gerealiseerd. Ook daar zijn maatregelen voor de modal shift: vier fietsbruggen en twee fietstunnels. Voor elke snelweg die Lantis aanlegt, komt er een fietssnelweg, waarbij erover gewaakt wordt dat de snelweg geen barrière is. Ook ringpark Zuid verloopt vlot. In de perceptie lijkt de modal shift soms achter te blijven bij de andere twee pijlers. Toch zijn er al heel wat initiatieven genomen, zoals de heraanbesteding van DeWaterbus, het 'Slim naar Antwerpen'-pakket enzovoort.

Het Routeplan 2030 is het plan van de vervoerregio, de stad, het DMOW, AWV, De Lijn, de provincie en NMBS samen, maar ook de burgers zijn betrokken. Op de website (<https://routeplan2030.be>) staan de participatieve momenten, in te delen in meer dan twintig etappes onder meer regionale werkbanken, ook met de lokale besturen. Recent was er een grondig onderzoek om het routeplan goed te doen

aansluiten bij het vervoerplan van De Lijn. Daar is het concept van basisbetrouwbaarheid uit gekomen.

Hij zoomt even in op de flankerende initiatieven van Lantis. De park-and-rides halen meer dan 1000 auto's op weekbasis en meer dan 1300 op weekenddagen. Hij is blij te zien dat de puzzelstukjes voor de knooppunten mooi in elkaar passen. Puzzelstukjes zijn onder meer de locaties. Ook op het vlak van bewegwijzering wordt er vooruitgang geboekt: de tijdelijke staat er en op sommige plaatsen ook al de definitieve. De gesprekken met AWV over de definitieve bewegwijzering op de E34 en de E17 zijn afgerond. Hetzelfde geldt voor het combiticket, waarover de campagne 'Voor vijf euro rap in het stad' loopt. De routeplanner Slim naar Antwerpen en ook Flitsmeister, een app die heel wat Nederlanders gebruiken, leiden naar de park-and-rides. Momenteel worden de werkgevers benaderd om het gebruik van de park-and-rides te stimuleren. Lantis vraagt zelf aannemers die de site Heder zullen bevolken om hun personeel te stimuleren tot duurzame verplaatsingen, onder meer door het gebruik van de park-and-rides.

Ondertussen zijn er 2110 deelfietsen van Donkey Republic in omloop. In het basisnet waren het er 1650. Op 18 oktober 2023 ondertekende Lantis een overeenkomst met de brandweerzone van Antwerpen voor een extra bestelling. Ook andere gemeenten krijgen de kans om er meer te bestellen. Er is evenwel meer nodig om het systeem te doen draaien. De spreker ziet drie uitdagingen: het onderhoud, de aanleg en een toekomstgericht openbaar vervoer.

2.2. Gebruiker centraal

Bij het opstellen van het routeplan staat telkens de gebruiker centraal. Met abstracte begrippen als modal shift, maak je geen mensen warm, wel met korte reistijden inclusief wachttijden, goed voor- en natransport, korte overstaptijden en betrouwbaarheid. De hoeksteen daarvan is frequentie. Uiteraard zijn ook comfort, veiligheid en prijs belangrijk. Dat fietsen populairder wordt heeft te maken met de opkomst van de e-bike en speedpedelec, maar ook de kortere reistijd en de grote betrouwbaarheid.

In de voorbereiding van dit plan was de coronacrisis een uppercut. Positief was dat het autogebruik achteruitging, maar helaas ging ook het openbaar vervoer achteruit, waarbij heel wat abonnees afhaakten. Het is een uitdaging om die reizigers terug te winnen. De openbaarvervoermaatschappijen zullen hun doelstellingen voor reizigerstoename later dan gepland halen. Daardoor gaan ook de nettovervoerinkomsten achteruit waardoor de financiële mogelijkheden voor de toekomstplannen beperkter zijn. De OV-maatschappijen doen hun best, onder meer met flexabonnementen, maar het toegenomen thuiswerk bemoeilijkt het vinden van aangepaste formules. Uit een recente evaluatie blijkt dat nog een en ander beter kan. Zo wordt de streefsnelheid van 25 kilometer per uur voor het A-net nog lang niet gehaald (zie slide 6).

Om een leefbare regio te verzekeren om te wonen, werken, leven en recreëren wordt er ook rekening gehouden met de demografische en werkgelegenheidsprognoses in de periode 2017-2030 en de invloed daarvan op de verplaatsingen. In de regio wordt een bevolkingsgroei van 8 procent en een werkgelegenheidsgroei van 2 procent verwacht, evenwel niet in alle sectoren. Industrie en landbouw gaan achteruit, de gezondheidssector gaat vooruit. Het is zaak werkpolen goed te ontsluiten. Helaas behelst het woon-werkverkeer maar ongeveer 20 procent van de verplaatsingen. De verstedelijking van Antwerpen zal uitbreiden met een bevolkingstoename in Antwerpen-stad, maar ook in de eerste gordel daarrond: Ekeren, Deurne en Hoboken (zie slide 7). In de tweede en de derde gordel rond Antwerpen zal de bevolking licht dalen. Economische activiteiten zullen geherlokaliseerd worden, waardoor er tegen 2030 iets minder verplaatsingen zullen zijn.

2.3. Coördinatieopdracht modal shift

In april 2023 heeft de minister de partners van het Toekomstverbond gevraagd om de lopende processen te objectiveren, te structureren en op elkaar af te stemmen. Voorts is het zaak wenslijstjes te vermijden maar een onderbouwd plan op te stellen met beredeneerde keuzes gebaseerd op analyses. Dat sluit aan op de vraag van het Rekenhof om een aantal spelregels van het Nederlandse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, of MIRT, te introduceren, zoals demografische en sociaal-economische prognoses in rekening brengen, maar ook de ruimtelijke evoluties, bijvoorbeeld bij de aanleg van het bedrijvenpark Blue Gate. Een tweede aspect van de coördinatieopdracht is de dialoog tussen de vervoerregio, de lokale besturen en het Vlaamse niveau. Een laatste aspect is het participatieve element. De combinatie leidt tot gedragen keuzes, waarbij zoals bij een zeef de beste elementen overblijven. Daarbij worden eerst het programma en plan per gebied en pas daarna de projecten bepaald. Hij vraagt het parlement de discussies ook in die volgorde te voeren.

Het Toekomstverbond is daarbij niet over een nacht ijs gegaan. Het heeft zowel een kwalitatieve als kwantitatieve aanpak gehanteerd. Vooreerst door stakeholders als burgerbewegingen, sociaal-economische partners en lokale besturen opnieuw te bevragen over het routeplan. Aan experts is gevraagd welke hefboomen ervoor nodig zijn. Het regionaal verkeersmodel van het DMOW neemt heel wat macro-economische aspecten in rekening, maar ook op microniveau valt er heel wat interessante informatie uit te halen. Tot slot is er de evaluatiemachine van de intendant die al aan het parlement voorgesteld is (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/17). Die berekent het effect van elk project op het aantal autobestuurders dat overstapt op duurzamere verplaatsingswijzen.

Per gemeente en district zijn de verplaatsingen en de relaties ertussen in kaart gebracht, alsook het effect van de plannen op de evolutie van de verplaatsingen en het gebruik van modi in de periode 2017-2030, zoals bijvoorbeeld het aantal opstappers op de haltes. In stedelijk gebied is massatransport misschien wel mogelijk, maar in eerder landelijke gemeenten is maatwerk aangewezen. Daarbij komen de MOSH-evaluatiefiches over de verschillende projecten en modi. Die fiches zullen ook gebruikt worden om de beste tracékeuze, het aantal haltes en hun locatie te bepalen met factoren als reistijd en comfort. Voorts zijn de fiches bruikbaar om de beste uitbreidingsinvesteringen te bepalen en te detailleren. Heel wat fietsinfrastructuur ligt er al, dus kan de tweede fase starten, namelijk de bepaling van de missing links, nieuwe onveilige punten enzovoort.

2.4. Resultaten en aanbevelingen

De spreker vervolgt met de vraag of de strategie van het routeplan werkt. Op basis van de definitie van modal shift, blijkt uit de cijfers dat er heel wat verplaatsingen in de mobiliteitsgroei afgeleid zijn naar duurzame modi. Dat maakt een groei van het huidige aandeel van 45 procent naar 54 procent in 2030 realistisch. Voor het openbaar onderzoek worden het actieplan en het strategische MER bij het routeplan gevoegd. Het strategische MER wijst uit dat de keuze om te investeren in robuuste hoofdwegen een positief effect heeft op het onderliggende wegennet. De ontlasting daarvan geeft ruimte voor duurzame modi en functies in de woonkernen, maar zorgt ook voor een CO₂-daling van 10 procent in de woonkernen, meteen een belangrijke bijdrage aan de Vlaamse klimaatdoelstellingen. Om de mobiliteit en de verstedelijking in goede banen te leiden, zijn stevige investeringen in massatransport nodig: sneltrams, treinen, goed uitgeruste knooppunten van regionaal en interregionaal belang.

De vervoerregio Antwerpen is een uitdagende regio omdat de uitdagingen in de stad verschillen van die in meer landelijke gebieden. De binnenstedelijke aanpak

en tools zijn niet zomaar transposeerbaar naar de rest van de vervoerregio of Vlaanderen. De regionale verkeersanalyse wijst uit dat er heel wat korte ritten (in de landelijke gemeenten) aan de aandacht van de planners ontsnappen. Eigenlijk worden de laatste en eerste fase van een deur-tot-deurverplaatsing niet geregistreerd. Daarvoor dienen de regionale mobiliteitsplannen, waarbij het Vlaamse niveau de bouwstenen als hoppinpunten levert, maar ook de lokale besturen een inbreng hebben. Een routeplan en bijbehorende uitvoeringsstrategie kan lokale ambtenaren ondersteunen.

Kortom, het routeplan werkt in theorie, maar moet uitgevoerd worden. Eerst is nagegaan wat op korte termijn haalbaar is in termen van kosten, doorlooptijd en complexiteit. Een spoorlijn ligt altijd wat moeilijker. Dat bewijst het dossier van de Oude Landen voor goederentransport. Ook wat op het eerste gezicht gemakkelijker is zoals een fietsenstalling, vergt coördinatie en overleg. Ook de impact op de modal shift is een belangrijke factor. Voor de uitvoering ziet de spreker enkele hefboomen: infrastructuur; educatie en informatie van de gebruikers, niet alleen digitaal maar ook in het straatbeeld; beleid en regelgeving waaronder het parkeerbeleid. Op korte termijn is voorts een dekkend netwerk van efficiënte knooppunten nodig. Cruciaal is ook het verzamelen en analyseren van mobiliteitsdata. Op middellange termijn worden de infrastructuuruitbreidingen gepland. Beide, korte en middellange termijn, moeten samen ontwikkeld worden. Het is aan het Toekomstverbond om dossiers te leveren waarop de overheid beslissingen kan baseren. Samenwerking is de belangrijkste factor.

2.5. Uitvoeringsstrategie

2.5.1. *Investeren om groei te faciliteren*

De spreker vervolgt met de uitvoeringsstrategie, vooreerst voor het openbaar vervoer met OV NEXT of het toekomstvast openbaar vervoer waarbij basisbetrouwbaarheid een voorwaarde is, ook voor basisbereikbaarheid. Een ander belangrijk facet zijn korte reistijden. Daarvoor is voldoende rollend materieel nodig dat daarenboven zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Ook hij verwijst naar de levering van de CAF-trams, waaronder dubbelrichtingtrams die allicht een belangrijke rol zullen spelen in het minderhinderplan, onder meer voor de werken aan de premetrokoer. Naast materieel zijn er ook stelplaatsen nodig voor het veilig stallen en onderhouden. Enkele worden nu aangelegd, zoals de busstelplaats op de luchthaven van Deurne. Rekruteringsinitiatieven voor personeel voor de bouw van fietssnelwegen zijn er al, maar het Toekomstverbond wil er ook voor chauffeurs en techniekers voor De Lijn. Dat kan via het platform De Grote Verbinding maar ook via VDAB of andere.

Een ander facet is het optimaliseren van de bestaande netwerken, onder andere de metrokokers niet alleen onderhouden maar ook verbeteren. Dat vergt ook aandacht voor alternatieven bij werken. Het Toekomstverbond tracht tegen eind 2023 een eerste plan van aanpak op hoofdlijnen klaar te hebben. Het extra veer is een mooie eerste stap, maar er zal meer nodig zijn. Dat neemt niet weg dat het kansen biedt om een en ander te versnellen, uiteraard in samenwerking met de stad Antwerpen. Voorts is het zaak de frequentie en de snelheid te verhogen, conform het routeplan.

In het Routeplan 2030 staan nog heel wat meer plannen voor toekomstvast openbaar vervoer. Af en toe halen die de krant, onder meer de tramtunnel dwars door de stad die ongeveer 900 miljoen euro kost. Daar uitspraken over doen is voorbarig omdat de tunnel deel moet uitmaken van een volledig nieuw netwerk dat nog moet worden opgesteld. Er zijn andere tunnels of investeringen die prioriteit hebben. Het huidige OV-netwerk is historisch gegroeid en er moet dringend wat meer hiërarchie in gebracht worden, ook om de gebruiker meer duidelijkheid te geven. Het

Toekomstverbond heeft een duidelijk rasternetwerk opgesteld, met sneltrams op radialen, waarvan er een nog aantal ontbreken, en cirkellijnen van tramverbindingen, fietswegen enzovoort (zie slide 14).

De tangent van het ringspoor moet met NMBS en Infrabel nader worden bekeken om ervoor te zorgen dat de S-zone in de Antwerpse vervoerregio nog meer geënt wordt op en adaptief is aan het woon-werkverkeer. Daarom wordt er gedacht aan antennes vanuit het Ringspoor naar het Logistiek Park Schijns en de Waaslandhaven en eventueel andere economische polen (zie slide 16). Een andere tangent is de districtenlijn waar vooral op het zuidelijke deel nog heel wat spoor ontbreekt. Het voorstel is om al met hoogwaardige openbaarvervoeralternatieven de zuidelijke districtenlijn mee vorm te geven, en dus niet te wachten tot er sporen liggen. Een derde missing link is de radiaal-zuid naar de park-and-ride aan het UZA. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat zorginstellingen en kennisinstellingen vlot bereikbaar zijn. De radiaal-oost naar een aan te leggen park-and-ride Houtlaan past in de totaalvisie op het netwerk, waarbij een goede verbinding in alle richtingen nodig is. Aan de Houtlaan is trouwens ook een stelplaats die De Lijn plant uit te breiden. Lantis maakt het zich als bouwheer niet gemakkelijk door deze park-and-ride voor te stellen, want die sluit aan op de werf Schijnpoort, vlakbij het Sportpaleis. Maar dat biedt wel kansen om het premetrostation Sport te vergroten.

2.5.2. *Versterken van zachte netwerken*

Voor het versterken van de zachte netwerken (fietsnetwerken) zijn er al heel wat initiatieven genomen. Toch ligt er nog heel wat werk op de plank. De fietsfiches van de intendant worden momenteel grondig geanalyseerd, zowel de fietssnelwegen als de bovenlokale functionele fietsroutes, om te kijken waar er nog niet-conforme fietspaden liggen, waar zich nieuw opgetreden onveiligheidspunten bevinden en waar er nog missing links zijn. Enkele zijn al gepland, onder meer een ongelijkvloerse kruising in Lier (F1 Antwerpen-Lier). Bij fietswegen horen natuurlijk fietsenstallingen.

2.5.3. *Mental shift in de regio*

Een mental shift in de regio bereik je onder meer door bedrijven en burgers te verleiden om vervoersmodi uit te proberen. In andere provincies gebeurt dat met de testkaravaan, in Antwerpen met het initiatief Slim naar Antwerpen, de mobiscans van de provincie en de pendelproeverij van Lantis. Hij pleit ervoor om al die initiatieven samen te brengen in één slagkrachtig geheel. Goede reisinformatie is wezenlijk, maar dan niet alleen online, maar ook in het straatbeeld, onder meer met een leesbare en uniforme fietsbewegwijzering. Voor data-uitwisseling wordt er momenteel gekeken naar een aantal Europese programma's. Routeplanners zoals Slim naar Antwerpen zijn relevant, maar het belangrijkste is dat data samengebracht worden. Samen met het departement plant het Toekomstverbond een ondersteuningsstructuur voor de gemeenten, met niet alleen mobiliteitsadvies en begeleiding, maar ook een aankoopcentrale voor bijvoorbeeld infrastructuur voor hoppinpunten, fietsenstallingen enzovoort. Deelmobiliteit lukt goed in Antwerpen, maar randgemeenten kunnen wel wat ondersteuning gebruiken. Voor impactmanagement zijn keuzes nodig, afstemming van werken en flankerend beleid. De voortgangsrapportage bevat de vervolgstappen voor de uitvoering van het routeplan.

Het minderhinderplan voor de heraanleg van de ring van 2004-2005 wordt als een voorbeeld beschouwd. Er zijn lessen uit te trekken, onder meer over een betere aanpak van park-and-rides, zoals over sociale veiligheid in de park-and-ride Schoonselhof in Hoboken. Heel wat maatregelen hebben wel goed gewerkt, onder meer het versneld uitrollen van bussen. Heel wat partners werkten toen samen voor het minderhinderplan én voor het masterplan, waardoor er tegelijk uitbrei-

dingsinvesteringen mogelijk waren. Uit die periode leert de spreker dat er drie belangrijke voorwaarden zijn voor succes: politieke consensus op alle bestuursniveau, leiderschap bij de leidende ambtenaren, samenwerking bij planning maar ook operationalisering. Hij hoopt die elementen bij het huidige project terug te vinden. Dat wordt trouwens te veel gereduceerd tot de Oosterweelverbinding. Dat is een belangrijk en complex onderdeel, maar de essentie van het Toekomstverbond is het routeplan: een multimodaal mobiliteitsplan waarvoor nu keuzes voor de uitvoeringsvolgorde worden gemaakt. Samen met de minister, de vervoerregiovoorzitter en een vertegenwoordiger van de landelijke gemeenten worden de verdere stappen voorbereid, los van de aanpak van de nv BAM.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Hannes Anaf

Hannes Anaf drukt zijn appreciatie uit voor de vlotte voortgang van de werken. Hij is blij dat de modal shift en het openbaar vervoer vandaag centraal staan. Voor hem is evenwel de modal shift geen hefboom maar de absolute voorwaarde voor succes. De doelstelling van het regeerakkoord, het routeplan, de afsprakennota, de 50/50-modal shift zijn onontbeerlijk. Op het terrein gebeurt daarvoor niet altijd het nodige, ook de middelen ontbreken soms. Premetrotunnels gaan dicht, trams rijden trager door versleten sporen enzovoort. Goed is dat de park-and-rides stilaan meer gebruikt worden, dat er eindelijk een combiticket is, dat er heel wat nieuwe fietsinfrastructuur is en dat het elektrisch deelfietsstelsel aan populariteit wint. Wat ontbreekt zijn vooral nog investeringen in het openbaar vervoer. Dat heeft volgens de spreker te maken met de constructiefouten in het plan van basisbereikbaarheid, namelijk budgetneutraliteit na tien jaar besparingen. Het is zaak extra en voldoende budgetten vrij te maken en de vervoersregio's terug naar de tekentafel te sturen om ambitieuzere plannen uit te tekenen.

Het positieve tijdens de werken van 2005 was dat er ook heel wat geïnvesteerd werd in openbaar vervoer: extra snelbussen, nieuwe tramlijnen, het Pendelfonds. Dat ontbreekt nu. Daarenboven gaat het nu over minderhindermaatregelen voor de werken aan de premetro tunnel, die nodig zijn om minder hinder te veroorzaken tijdens de grote werken om een verkeersinfarct te vermijden.

Het Routeplan 2030 bevat veel goede aspecten, maar blijft theoretisch zonder extra investeringen. Welke investeringen in openbaar vervoer plant de minister, naast het extra materieel? Welke acties zal ze ondernemen om verkeerschaos in 2026 te vermijden, zeker als de premetro tunnel dichtgaat? Is ze bereid alternatieven te overwegen? Komen er extra inspanningen voor openbaar vervoer in de Antwerpse regio, ook tijdens de werken? Is ze bereid het eisenpakket van de middenveldorganisaties, verenigd in de Modal Shift Coalitie, in te willigen?

Het parlementslid deed eerder al voorstellen voor extra middelen, onder meer een gedifferentieerde tolheffing voor vrachtwagens in de kanaaltunnels. Een tweede voordeel daarvan is een verschuiving van het vrachtverkeer naar de Liefkenshoek-tunnel, dus een ontlasting van de zuidelijke ring en de Kennedytunnel. Tol zou ook de concurrentiepositie van de Antwerpse haven ten opzichte van Rotterdam verbeteren, want voor containers via het Albertkanaal wordt er dan geen tol gevraagd.

Het is al langer duidelijk dat in het noordelijke deel aan ringpark Groenendaal de nieuwe R1 niet verlaagd zal worden zoals initieel afgesproken. Dat levert een besparing van 27 tot 30 miljoen euro op, maar heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid. Welke garanties zijn er dat de gescheiden verkeersafwikkeling van doorgaand en stedelijk verkeer en de overkapping van de volledige lengte van het zuidelijke deel van de R1, van de aansluiting met de E313 tot aan de Kennedytunnel, wel uitgevoerd zal worden?

3.2. Jos D'Haese

Jos D'Haese heeft veel grote principes gehoord, maar weinig concrete informatie. Het Routeplan 2030 bevat heel wat goede aspecten. Net als in andere voortgangsrapportages is er echter weinig gezegd over hoe het zal verlopen tijdens de werken. De werken zijn gestart, maar bijkomende openbaarvervoermaatregelen zijn er vooralsnog niet. De Antwerpse burger stelt zich niet de vraag wat een bus zonder reiziger is, maar wel wat een reiziger is zonder bus of tram.

Hij begrijpt dat onderhoud van de premetrokoker nodig is, maar de omvangrijke huidige werken zijn het gevolg van 25 jaar nalatigheid. Binnenkort start een openhartoperatie aan de ring. De levensader tussen Linker- en Rechteroever wordt door de werken aan de premetro doorgeknipt. In 2004-2005 waren er tijdens de asfaltering van de ring 130 extra harmonicabussen, 10 extra Hermelijntrams, 3 havenlijnen vanuit het station Noorderdokken, 4 nieuwe stadslijnen, 2 nieuwe randlijnen, 22 miljoen euro extra investeringen, met als resultaat 27 procent extra reizigers. Bij het onderdeel in het voortgangsrapport over duurzame bereikbaarheid tijdens de huidige werken, staat er zelfs geen hoofdstuk over openbaar vervoer, alleen over park-and-rides, fiets en mental shift. Hoe de mobiliteit vlot houden als er geen extra maatregelen voor openbaar vervoer zijn? Lukt het volgens Lantis om de stad niet te doen vastlopen met alleen investeringen in fietspaden, deelfietsen enzovoort? Zo neen, welk budget is er nodig voor het openbaar vervoer? Aan de minister vraagt hij of de regering blijft vasthouden aan budgetneutraliteit, ook tijdens de werken.

Op Slim naar Antwerpen zocht het parlementslid de route op vanuit het Meetjesland. De eerste suggestie is gewoon met de auto naar de Groenplaats te rijden. De tweede is met de vouwfiets, drie treinen en nog een vouwfiets. De derde is een bus, twee treinen en een deelstep. Pas als vierde optie wordt de park-and-ride op Linkeroever gesuggereerd, maar met als vervolgvervoer niet de logische tram, maar wel de fiets. De vijfde optie is wandelen van Kaprijke naar de Groenplaats. In het volledige lijstje opties komt de tram dus niet voor. Voorts kent de applicatie heel wat eenrichtingsstraten niet. Er is dus nog heel wat werk aan.

In het Routeplan 2030 staan veel goede zaken, onder meer heel wat aspecten van het alternatief openbaarvervoerplan dat de PVDA drie jaar geleden lanceerde zoals de ringtrein, het oplossen van de missing links en de premetrostations. Alleen is dat nodig op korte termijn, terwijl in het routeplan die projecten worden opgeschoven in de richting van 2030. Dat geeft blijk van een onderschatting van de mobiliteitsuitdagingen in Antwerpen. Bepaalde zaken kunnen wel degelijk sneller, zoals de ingebruikname van de premetrostations onder de Turnhoutsebaan die alleen nog moeten betegeld worden, maar ook de ringtrein, want de sporen en de stations zijn er immers al. Waarom daar zo lang mee wachten? De tangente banen met onder meer een districtentram zijn een goed idee. Ook dat stond in het verkiezingsprogramma 2018 van de PVDA. De sporen en het hoogwaardige openbaar vervoer op elkaar aansluiten is een kwestie van korte en niet van lange termijn. Waarom zo lang wachten? Cirkelvormige banen voor de mobiliteit in de rand rond de stad, dus nog buiten de districtengordel, zijn een goed idee. Het is echter tegenstrijdig om dan tegelijk de cirkelvormige bustracés in de rand rond de stad te schrappen. Wat te beperkt blijft, is de ontsluiting van de haven. De beperkte spooringreep is veel te weinig voor een gebied waar elke dag zestigduizend mensen werken. Heeft Lantis het gebruik van sporen aan beide kanten van het kanaaldok of een ontsluiting via de waterweg onderzocht? Zo ja, wat zijn de redenen om het wel of niet te doen?

Welk budget, opgesplitst in investeringen en exploitatie, is er volgens Lantis nodig om het Routeplan 2030 uit te voeren? Aan de minister vraagt hij welke budgetten, ook opgesplitst in investeringen en exploitatie, er vandaag voor vastgelegd zijn.

Hij vraagt Lantis te herhalen wat het totale budget voor de wegenwerken is zodat hij kan vergelijken met de middelen voor het openbaar vervoer en het Routeplan 2030.

De voortgangsrapportage beschrijft enkele processen voor de zuidelijke ring, maar zonder timing. Welke retroplanning wordt er gevolgd? Zullen de werken direct aansluiten op de andere of zal er een pauze zijn? Bij de noordelijke ring was lang gezegd dat de aanleg de overkapping vooraf zou gaan. Gelukkig is dat in elkaar geschoven. Zal dezelfde fout gemaakt worden bij de zuidelijke ring? De timing van de werken aan Groene Vesten staat evenmin in het voortgangsrapport. Tegen wanneer moeten de ringparken aan de oostelijke en zuidelijke ring opgeleverd zijn? Hoe dicht zullen ze tegen elkaar liggen?

Hoe meer rapporten hij over de fietsbrug leest, hoe absurder het idee. Na de kritiek van de loodsen en van de fietsers, blijkt nu dat Lantis riskeert de Kennedytunnel te beschadigen en dat er windschermen nodig zijn. Desondanks worden almaar bijkomende studies besteld en is er 254 miljoen euro voor uitgetrokken. Is Lantis, naast het stadsbestuur en de Vlaamse Regering, al voorstanders tegengekomen? Een veerpont is snel ingelegd en zou de fietserstunnel ontlasten. Hij vraagt voorts duidelijkheid over hoeveel PFAS er nog in de grond zit en hoeveel er nog moet worden uitgehaald. Er zou 148.000 kubieke meter grond onterecht onder asfalt gestopt zijn. Lantis zegt dat het al 111.000 kubieke meter opnieuw weggehaald heeft. Tot slot kaart hij de minimalistische bewegwijzering aan om vanuit de Kennedytunnel naar de E34 te rijden.

3.3. Orry Van de Wauwer

Ook *Orry Van de Wauwer* benadrukt het belang van goede bewegwijzering, vooral bij een andere inrichting. De werken op Linkeroever hebben voor een metamorfose gezorgd, zowel van de mobiliteit als van de leefbaarheid. Aan Lantis vraagt hij naar de commentaar van de stad Antwerpen bij het afsluiten van de Charles de Costerlaan. Schepen Koen Kennis vond immers dat daaruit lessen moeten worden getrokken. Wat liep er precies mis? En welke lessen worden eruit getrokken voor de werken op Linker- en Rechteroever?

Volgens Lantis is 110.000 kubieke meter onterecht gebruikte PFAS-houdende grond terug afgevoerd om te verwerken. De Bond Beter Leefmilieu bracht daar een verontrustend relaas over. Hij vraagt wat meer uitleg over dat voorval en over de mogelijke impact op het project.

Voor de werken aan de Groenendaallaan is hij onder de indruk van de vooruitgang, maar ook van de doelgerichte communicatie 'Bye Bye viaduct'. Hij vraagt altijd voldoende offlinecommunicatie voor buurtbewoners, bijvoorbeeld in bibliotheken of districtshuizen. Wat De Grote Verbinding betreft, vraagt hij een update van de tewerkstellingscijfers. Dat de samenwerking met de dienst Activering van OCMW Antwerpen is geïntensifieerd, is alleen maar aan te moedigen, onder meer gezien het aantal leefloners in die stad: 9650 in het begin van dit jaar. Hoe wordt die intensievere samenwerking vormgegeven?

De Werfkeet, het opleidingscentrum van VDAB in Herentals, is betrokken bij bouwopleidingen voor De Grote Verbinding. De Werfkeet zal een deel maar niet alle opleidingen dichterbij Antwerpen brengen. Hoe zal men ervoor zorgen dat de verplaatsing geen drempel is? Voorts uit hij nogmaals zijn ongerustheid over de huisvesting van de duizenden arbeiders die uit heel Europa komen. Hij hoorde dat het idee van collectieve huisvesting van de baan is. Hij vraagt meer informatie van de minister.

Per ringpark wordt een financiële kaasschaaf gehanteerd, waarbij 5,5 procent van de kosten moet worden bespaard. Tegelijk worden er nieuwe projectonderdelen toegevoegd of naar latere fases verschoven, waardoor die natuurlijk meer geld zullen kosten. Voor de overkappingen is de begrotingsruiter nu ongeveer 1,6 miljard euro, maar de som van alle onderdelen kost meer. Hoe verloopt de kaasschaafoefening? Hoe zorgt de regering ervoor dat er geld is voor alle onderdelen? Voor het ringpark Noordkasteel wordt er naar de stad gekeken voor extra budgetten. Voor de ringparken Lobroekdok en Het Schijn naar alternatieve subsidies, voor ringpark Zuid naar alternatieve financieringsbronnen. Hij vraagt zowel Lantis als de minister meer uitleg over die aanvullende financiering.

In het voortgangsrapport valt meermaals te lezen dat bepaalde leefbaarheidsprojecten niet op korte termijn uitvoerbaar zijn en worden opgeschoven naar de tweede fase. De budgetten daarvan worden doorgeschoven naar andere deelprojecten. Bij het ringpark Groene Vesten verschuiven de geluidsmaatregelen voor de tuinwijk en de aanleg van cluster oost naar het proces van de verdere overkapping van de zuidelijke ring en het aansluitingscomplex van de E313 op de ring. Als die maatregelen weinig meerwaarde bieden of niet op korte termijn te realiseren zijn, is het dan niet beter om ze verder te onderzoeken en de budgetten te heralloceren. Zo kunnen de leefbaarheidsprojecten misschien binnen de budgetten van de overkappingsruiter blijven. Op termijn zal er sowieso een tweede overkappingsruiter nodig zijn. Hij vraagt de minister te garanderen dat bij de verschuiving van onderdelen van de ringparken en de leefbaarheidsprojecten naar een tweede fase, de budgetten zullen volgen. Ook de burgerbewegingen vragen die bevestiging. Hij vraagt ook inzage in de studies over geluid en lucht.

Orry Van de Wauwer ziet wel degelijk in dat een goede en betrouwbare Schelde-oeververbinding nodig is, zeker voor de zwakkere weggebruikers. Maar hij vreest dat de Scheldebrug niet de goede oplossing is. Geen enkele studie overtuigt hem, integendeel. De vragen over de kwaliteit en de veiligheid blijven. Hij is benieuwd naar de resultaten van de extra windstudies. De financiële raming is ondertussen een veelvoud van het initiële bedrag. Hoe zal dat project van 254 miljoen euro betaald worden zonder andere leefbaarheidsprojecten te hypothekeren? Wijzen de studies uit dat de fiets- en wandelbrug ook bruikbaar zal zijn 's nachts en bij slecht weer?

Voorts wil hij meer informatie over de uitbreiding van de Kap Groen Hart. De overkapping tussen Luchtbal en Merksem zal langer worden, maar de verlaging van de ring valt weg. Hoe zullen de wegen op elkaar worden aangesloten? Met de verschuiving van projecten van het ringpark Vesten vallen ook milderende maatregelen op de E313-E34 tussen de ring en het rondpunt van Wommelgem weg. Zo wordt de geluidsdruk in Borgerhout en Deurne niet verminderd.

Bij het complex project De Nieuwe Rand worden er steeds meer vraagtekens gesteld bij het nut van de nieuwe snelweg A102. Voor zijn aansluiting op het rondpunt van Wommelgem moet de E34-E313 in zijn huidige conditie behouden blijven. Zonder A102 vervalt de hypotheek op de overkapping van de E34-E313, waardoor leefbaarheidsbaten op korte termijn wel mogelijk zijn. De versterking van de A12-noord en de E313 Antwerpen-Ranst zijn essentiële onderdelen van de infrastructuurwerken. De leefbaarheidsprojecten zullen een gunstige impact hebben op de regio. Is de aanleg van de A102 überhaupt nodig als hij er pas komt na de Oosterweelverbinding? De cijfers van het verkeersmodel geven daarover geen duidelijkheid. Mogelijk is de A102 nuttig voor ADR-transporten. Sowieso heeft hij een grote impact op de aanleg en het ruimtegebruik van het op- en afrittencomplex. En dan laat de spreker het budget voor dat monsterproject, dat nog niet eens begroot is, buiten beschouwing.

Is het niet beter de A102 te schrappen? Als dat nu gebeurt, kunnen de leefbaarheidsprojecten, de Oosterweelverbinding en het haventracé er nog aan aangepast worden. Dat wordt alleen maar moeilijker als er tot 2025 gewacht wordt met een beslissing. Dat betekent vooruitlopen op de resultaten van het onderzoek, maar het past wel in de lopende vereenvoudigingsoefening van het complex project. Het geld kan gebruikt worden voor de tweede fase van de leefbaarheidsprojecten, de modal shift en andere projecten van De Nieuwe Rand. De A102 schrappen, komt dus zowel het Toekomstverbond, Vlaanderen als de omgeving en de buurtbewoners goed uit.

Wat het Routeplan 2030 betreft, is hij blij dat de modal shift de verdiende aandacht krijgt. Het openbaar vervoer is en blijft de ruggengraat van de mobiliteit in de stad Antwerpen. De timing is niet altijd gelukkig en er is wel een en ander op aan te merken, maar tegelijk zijn er grote stappen vooruit gezet: de nieuwe tramstellen, de vernieuwing van sporen en bovenleidingen, het combiticket, de park-and-rides, het geïntegreerde digitale betalingssysteem, de goede reizigersinformatie.

Toch is er nog heel wat werk aan de modal shift, het doel en tegelijk het middel voor een betere leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Hij vindt in het rapport weinig terug over hoe de stad tijdens de werken bereikbaar zal blijven door een verbetering van het openbaar vervoer. Voor de vorige rapportage werd het parlement al inzicht beloofd in de prioritering van de intendant. Hij vraagt de lijst van projecten voor de komende jaren.

Negen tramuitbreidingsprojecten zijn geschrapt, want ze waren te duur, droegen niet bij tot de modal shift en zouden niet operationeel zijn tijdens de werken. Hij ontkent niet dat de uitbreiding op termijn nodig kan zijn, maar nu is het zaak de hinder tijdens de werken zelf te milderen. Daarnaast hoopt de spreker dat zowel het Toekomstverbond als De Lijn er alles aan zullen doen om tijdens de werken het netwerk zo goed mogelijk in bedrijf te houden. Dat betekent ook het nodige onderhoud doen. Dat is nodig voor de broodnodige mental shift.

Voorts vraagt hij aandacht voor goede tramstelplaatsen. Waarom blijft de inzet van de nieuwe trams uit tot het nieuwe tramplan eindelijk goedgekeurd wordt door de vervoerregioraad? En wanneer zal dat zijn?

Voor de verkeerslichtenbeïnvloeding door trams en bussen zou het KAR-proefproject geschrapt worden ondanks de goede evaluatie en de ervaringen op de kusttram. Het zou vervangen worden door andere technologieën zoals C-ITS. Hij heeft daar geen bezwaar tegen, maar de huidige gemiddelde commerciële snelheid van 16,4 kilometer per uur moet beter. Wanneer zullen er resultaten zijn?

De burgerbewegingen vragen terecht om een helder taakstellend budget voor de modal shift. Het Rekenhof raamt de kosten op 1,5 miljard euro. De voortgangsrapportage brengt daarover geen duidelijkheid. Hij vraagt de minister meer informatie. Het Routeplan 2030 raamt de modal shift, bij uitvoering van alle projecten op 46/54 zelfs bij een groei van het aantal verplaatsingen met 6 procent. Hoe zijn de cijfers nu? Volgens de site van het routeplan is dat al 51 procent. Het memorandum van de Modal Shift Coalitie spreekt van 65 procent autoverplaatsingen.

3.4. Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz is blij dat het routeplan doorgerekend wordt, wat volgens hem een voorbeeld is van degelijk beleid. Het ringspoor zou de maatregel met de grootste impact zijn, ook voor het woon-werkverkeer van veel havenarbeiders. In 2019 pleitte hij met Christian Leysen er al voor om daar prioritair werk van te maken. Samenwerken met NMBS en Infrabel, onder federale bevoegdheid, is niet eenvoudig. Maar de impact van dat project is dusdanig dat het loont om fors te

blijven aandringen. De huidige federale minister van Mobiliteit zou weleens een bondgenoot kunnen zijn om sneller werk te maken van het ringspoor.

De voorstelling van MOSH tijdens de vorige voortgangsrapportage wekte de verwachting dat de parlementaire commissie bij de huidige rapportage zou horen welke projecten prioritair zijn, zodat er een financiering aan kan worden gekoppeld. Wat zijn nu precies de prioritair projecten? Het onderdeel werkgelegenheid in de rapportage verheugt hem. Voor de modal shift is aanleg maar ook exploitatie nodig en beide vergen werkkrachten. Hij is blij dat de enthousiasmerende werving van Lantis uitgebreid zal worden tot de modal shift. Antwerpen heeft een arbeidsreserve van meer dan 33.000 personen en toch is het moeilijk die te activeren. Maken de flexi-jobs deel uit van het aanwervingsmodel?

Het zou pijnlijk zijn om na het hobbelige parcours vast te stellen dat de Scheldebrug toch niet zo'n geweldig idee is. Het Toekomstverbond objectificeert, rationaliseert, overlegt, weegt af en beslist dan. Bij de Scheldebrug lijkt het alsof bepaalde partners hun mening doordrukken. Ondertussen is hij wel zeer verheugd dat het tweede veer hersteld is. Dat is populair en aangenaam, eigenlijk een toeristische attractie. Hij vraagt dus om de 254 miljoen euro investeringskosten en de 5 miljoen exploitatiekosten van de geplande Scheldebrug af te zetten tegen een uitbreiding van de veerdiensten.

3.5. Imade Annouri

Imade Annouri ziet op Linkeroever het concrete bewijs van wat in het Toekomstverbond is afgesproken. Zich vlot met de tram verplaatsen in Antwerpen is echter een ander verhaal. De borden met realtime-informatie zijn misschien wel mooier dan de vorige, maar minder betrouwbaar. De trams komen niet op tijd, de infrastructuur is verouderd, roltrappen werken niet, deuren zijn gesloten enzovoort. Het Toekomstverbond gaat over auto-infrastructuur, leefbaarheidsprojecten én modal shift. Zes jaar later is één aspect al aangepakt, maar van een modal shift is voornog niets te merken. Geen enkele kritiek van parlementsliden op het openbaar vervoer is onwaar. Het is gewoon de werkelijkheid van de reizigers, niet alleen in de stad, maar ook in landelijke gebieden, waar de vervoersarmoede nog groter is.

De reizigers terugwinnen na de coronaperiode is inderdaad niet evident, maar tramlijnen knippen, niet-opdagende bussen en gesloten premetro tunnels helpen niet. De modal shift is maar een elementair beginsel van het Toekomstverbond. De minister is niet alleen de koningin van de Limburgse liberalen, maar al te vaak ook van de aankondigingspolitiek. Ook vandaag worden er projecten aangekondigd, maar dan op lange termijn, na 2025, waarvoor er nog private middelen moeten worden gezocht, naast nog niet vastgelegde publieke middelen. Gezien de ervaringen en de toestand van het openbaar vervoer nu, maakt dat hem niet enthousiast. Marc Descheemaeker zei drie jaar geleden dat voor de modal shift jaarlijks 300 miljoen euro extra nodig is. Klopt dat bedrag volgens Lantis en volgens de minister? Zal ze de nodige stappen zetten om dat geld vrij te maken? Zo niet zal er over zes jaar wel meer auto-infrastructuur zijn, maar geen beter openbaar vervoer.

De voortgangsrapportage gaat al te gemakkelijk voorbij aan de realiteit van de Antwerpse pendelaar. Met al wat aangekondigd is, zal die pendelaar denken dat er een kentering zit aan te komen. Dat er hinderpalen zijn, illustreert het parlementslid met één dossier. De Vlaamse Regering heeft zo lang gewacht voor de tramstelplaats Hoboken dat een andere initiatiefnemer een vergunning verkregen heeft voor een activiteit op die terreinen. Dat stelt niet gerust dat de Vlaamse Regering haar broodnodige regierol voor de modal shift zal vervullen. Wat betekent "tramstelplaats Zuid: keuze finaliseren en dossier opstarten" precies (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 66/18, p. 36)?

De minister zegt dat er geen goed moment is om de herstelwerken aan de premetro te doen. Dat klopt, maar er is wel het slechtst mogelijke moment: wanneer de Oosterweelwerken bezig zijn. Hoe kijkt Lantis naar de aangekondigde sluiting van de premetro? Zelfs in 2017 was duidelijk dat die werken nodig waren. Waarom is dat niet eerder gebeurd? Wat is er nodig opdat het openbaar vervoer inderdaad de ruggengraat is in de minderhindermaatregelen, dus een alternatief voor de auto?

Ook hij vraagt wanneer de volledige resultaten van MOSH er zullen zijn. Het is vooralsnog een black box, maar wel een dure van 1 miljoen euro. Kan de tool de impact berekenen van het tijdelijk wegvallen van de premetro en de alternatieven aanduiden die nodig zijn om het openbaar vervoer op niveau te houden?

De Modal Shift Coalitie hoopte vandaag meer duidelijkheid te krijgen over de concrete plannen, alsook te horen dat er 1,5 miljard euro wordt vrijgemaakt: 800 miljoen euro voor basisbereikbaarheid en 700 miljoen euro voor basisbetrouwbaarheid, parallel aan de budgetten voor de Oosterweelwerken, bij voorkeur aan de hand van een geïntegreerd investeringsplan. In het GIP MOW voor 2024, 2025 en 2026 zijn ze in ieder geval niet terug te vinden. De komende drie jaar gaat er wel veel geld naar De Lijn in Antwerpen maar dan vooral voor het herstel en het onderhoud van bestaande tramlijnen, onder meer de premetrokokers. Omdat zowat alle tramlijnen aan vernieuwing toe zijn, dreigt er de komende jaren een verkeersinfarct. Van grote nieuwe investeringen, of zelfs de aanzet ertoe onder vorm van studies, is voorlopig niets te bespeuren. Wanneer zal de verplaatsingscorridor-zuid aangevat worden, namelijk het doortrekken van de sneltram-zuid naar de park-and-ride Olympiade en park-and-ride UZA? Ook van de verplaatsingscorridor-oost, de sneltram Schijnpoort naar de park-and-ride Houtlaan, de randstedelijke corridor wil hij graag de concrete tijdsplanning kennen. Welke garanties zijn er voor de financiering? Is er minstens de politieke wil om die vast te leggen in het volgende regeerakkoord?

In het rapport staat op p. 46: "Overeenkomstig de principes van front-end loading (FEL) zal in een volgende fase grondig geïnvesteerd dienen te worden in een grondige planning om ervoor te zorgen dat projecten haalbaar en betaalbaar zijn vooraleer toezeggingen gedaan worden." Is dat tot nog toe niet gebeurd en dus een kritiek op de aanpak?

Het is vreemd dat PFAS onderbelicht is, gezien de situatie op Linkeroever en de verwachte problemen op Rechteroever. Hoe denkt Lantis uit het juridische kluwen te geraken? Wat zijn de eerstvolgende stappen? Heeft Lantis in september 2023 een pv laten opmaken door de Omgevingsinspectie? Is er al een PFAS-routeplan voor Rechteroever? Het grondverzet is daar immers in volle gang. Van de 7,5 miljoen kubieke meter grond zou 99 procent vervuild zijn met onder meer PFAS, zware metalen en asbest. Wordt er voor dat grondverzet maximaal gebruikgemaakt van duurzaam transport? Uit antwoorden op schriftelijke vragen blijkt dat het voor een groot deel per vrachtwagen zal gebeuren. Alleen al voor de grondafvoer zijn meer dan 300.000 extra vrachtwagens nodig op al verzadigde wegen. Imade Annouri vraagt meer informatie.

Verschillende leefbaarheidsprojecten worden bijgesteld om budgettaire redenen. Hoe worden de aangepaste plannen gepresenteerd aan de omwonenden? Over knoop Oost staat in het voortgangsrapport dat het leefbaarheidsproject op de lange baan geschoven wordt omdat het niet te verzoenen is met de nieuwe afslagstrook naar de E313 en omdat er maar een beperkt draagvlak voor is. Hebben de omwonenden liever een snelweg dan een park?

3.6. Koen Daniëls

Koen Daniëls is telkens verbaasd dat het vooralsnog lukt om de mobiliteit vlot te houden tijdens de aanzienlijke werken. Er waren evenmin dodelijke ongevallen in de files of op werven. Dat maakt het tot een voorbeeldwerf voor mobiliteit, leefbaarheid en de combinatie economie/welvaart. Dit project is trouwens niet alleen voor Antwerpen cruciaal. Hij pleit voor een betere bewegwijzering naar de E34. Hij is blij dat de parlementsleden nu vragen stellen over PFAS en geen beschuldigingen meer uiten. Sommigen spreken onterecht over tonnen in plaats van kubieke meter zand. Hij vraagt Lantis hun het verschil uit te leggen. Bedrijven melden ook nog altijd toeleveringsproblemen. Hoe zal dat, gecombineerd met de krapte op de arbeidsmarkt de timing beïnvloeden?

Hij vraagt hoever alles staat, onder meer voor de Tijsmanstunnel. Voor het haven-tracé is een tweede tunnel nodig. Als ook de huidige moet worden gerenoveerd, kan het verkeer vastlopen. Ook hij vraagt het veer over de Schelde te bestendigen en de frequentie van de afvaarten te verhogen. Net als DeWaterbus is dat veer immers populair. De park-and-ride aangevuld met openbaar vervoer is een goed alternatief vanuit het Waasland, op voorwaarde dat de tram rijdt. De sporen zijn blijkbaar dringend aan vernieuwing toe. Wat is het stappenplan daarvoor? De modal shift heeft heel wat aspecten. Hij vraagt de parlementsleden die ook zitting hebben in het federale parlement om daar te pleiten voor meer flexibiliteit bij Infrabel, dat vasthoudt dat het onmogelijk is er personentreinen over de Antwerpse sporen te laten rijden.

Voor het Routeplan 2030 is een geïntegreerd financieringsplan cruciaal. Het huidige GIP bevat nog niet alle onderdelen. Hij vraagt een tijdsplanning van de financiering. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat alle aspecten kunnen worden uitgevoerd, dat er geld is zodat de broodnodige vernieuwingen en het onderhoud tijdig kunnen gebeuren en niet alle werken tegelijk plaatsvinden.

In het Waasland zijn er aan de oostelijke tangent grote vorderingen gemaakt, onder meer de verbinding met de E34. De startnota is nog maar net opgesteld, maar hij vraagt ervoor te zorgen dat de verbinding N70-E34 geen feitelijke sluiting van de ring wordt, los door het Waasland. Hij denkt aan technologische hulpmiddelen, bijvoorbeeld ANPR-camera's om maasdoorsnijdingen te voorkomen. Ook een gedifferentieerde tolheffing in een aantal tunnels is voor hem een optie om het verkeer te sturen.

De vorderingen aan de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven juicht hij toe, maar hij vraagt erover te waken dat die sporen met andere plannen zoals de Tijsmanstunnel. Hoe verloopt de afstemming tussen Lantis en andere betrokken diensten zodat ook hier niet alle werken tegelijk gebeuren? Als met het haven-tracé via de R4 het verkeer naar de E34 geleid wordt, zal dat effect hebben op de omwonenden. Zij kijken met enige afgunst naar de geluidsschermen ter hoogte van Zwijndrecht en Burcht. Hij vraagt aandacht voor de mildering van de geluidshinder.

3.7. Wim Verheyden

Wim Verheyden denkt dat iedereen overtuigd is van de noodzaak van de Oosterweelverbinding en dat een goede combinatie van efficiënt vervoer, leefbaarheid, en een degelijk openbaarvervoernetwerk een visitekaartje kan zijn voor de stad. Zover is het nog lang niet, en de budgettaire context is strikt, iets wat het Rekenhof over enkele maanden allicht nogmaals zal benadrukken. De Scheldebrug voor fietsers doet wenkbrauwen fronsen, vooreerst door de kostprijs: van een aanvankelijk geschatte 70 miljoen euro naar 254 miljoen euro nu. Maar ook door de vele praktische bezwaren onder meer van de nautische wereld en van de Fietsersbond. Ook hij pleit voor het veer als alternatief. Waarom die brug blijven verdedigen? De

voorbijge crises zijn geen verklaring voor de exuberante prijsstijging. Wat zijn dan wel de redenen?

Volgens Bart Van Camp daalt het aandeel van de auto bij een stijgende mobiliteit, wat vreemd is daar heel wat studies uitwijzen dat er na corona net een stijging is van het autoverkeer ten nadele van het openbaar vervoer. Het fietsgebruik is wel gestegen, maar dat is geen oplossing voor iedereen. Hij is onder de indruk van het routeplan, maar er is een kloof tussen planning en uitvoering. Lantis somt zelf enkele knelpunten op: onvoldoende rollend materieel bij De Lijn, geen aangepaste stelplaatsen, tekort aan chauffeurs en techniciers enzovoort. Hoe zal de minister die zaken aanpakken? Hoe de frequentie opdrijven als er onvoldoende rollend materieel of personeel is? Terloops haalt ook hij de werken aan de premetro aan.

De uitdagingen zijn gigantisch; eerst is er efficiënt, betrouwbaar en snel openbaar vervoer nodig, wat momenteel ontbreekt. Maar 20 procent van de verplaatsingen is tussen woonst en werk, wat betekent dat er vooral meer goederentransport nodig is over spoor en over het water. Bij elke voortgangsrapportage wordt wel gezegd dat de samenwerking met NMBS goed verloopt, maar toch zijn er bij elk spoorproject problemen, onder meer bij de Oude Landen. Waarom stropt het? Hij informeert hoeveel parkeerplaatsen een park-and-ride telt en hoeveel procent bezet is op week- en weekenddagen. Hoe kunnen er nog meer mensen naar de park-and-rides gelokt worden?

Hij vraagt voorts of de I-BUS'sen voor het collectieve havenvervoer ter discussie staan en vanaf 2025 riskeren te worden afgeschaft? Ondanks de grote arbeidsreserve raken de vacatures moeilijk ingevuld. Is het mogelijk een profiel te schetsen van wie wel ingaat op de uitnodigingen van Lantis? Zijn er cijfers over het aantal ongevallen op en naast de werf? Eigenlijk is de burger helemaal niet vrij in zijn mobiliteitskeuze. Het wordt de modale burger financieel bijna onmogelijk gemaakt voor de auto te kiezen, wat het stilaan het privilege van mensen uit een bepaalde sociale klasse maakt. In de haven blijkt de oversteek van de sluizen Zandvliet en Berendrecht voor heel wat fietsers niet alleen een bron van ergernis, maar ook van gevaar. Wanneer wordt dat aangepakt?

Bart Van Camp brengt de boodschap dat zware investeringen nodig zijn om het routeplan uit te voeren. Het probleem zit hem niet zozeer in de fiets- of auto-infrastructuur, de achilleshiel is het openbaar vervoer. Hoe zal ervoor gezorgd worden dat het openbaar vervoer tijdens de werken vlotte verplaatsingen mogelijk maakt? Zullen er voldoende budgetten, rollend materieel en personeel zijn? Ook andere vervoerregio's dan de Antwerpse zullen te kampen hebben met de gevolgen van de werken. Zonder extra aanbod van De Lijn, dreigt daar een groter verkeersinfarct dan in de regio Antwerpen. Klein-Brabant ligt in een uithoek van de vervoerregio Mechelen en is nu al minder bedeed met openbaar vervoer: één spoor met één trein per uur. Burgerbewegingen ijveren voor een trein per half uur. Ook De Lijn schiet tekort: de verbinding tussen het Waasland en Klein-Brabant is ondermaats. De gemeenten zijn gelegen langs de N16, een sluipteg voor zwaar vervoer, wat gezien de werken alleen maar zal toenemen. Heel wat inwoners werken in Antwerpen en het openbaar vervoer is dus niet altijd een oplossing. Hij hoopt dat de minister naar de verzuchtingen van de burgerbeweging zal luisteren.

3.8. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster merkt vooruitgang: de infrastructuurwerken, het combiticket, de deelfietsen enzovoort. Ook hij wijst op de belangrijke rol van NMBS. Hij vraagt wanneer het parlement inzage krijgt in het plan van aanpak van de tramverbinding vanuit Merksem eens het viaduct gesloopt is. De vervoerregio is inderdaad meer dan de stad alleen. Tijdens de werken zullen veel mensen fietsen. Ze kopen daarvoor nu al dure fietsen. Het is dus zaak te zorgen voor veilige stallingen, op de

hoppinpunten maar ook in de wijken. Over de eventuele raamcontracten waar Lantis voor kan zorgen, vraagt hij snel informatie.

Hij informeert voorts naar de plannen voor de stelplaatsen aan de luchthaven. Luchthavens worden knooppunten in de mobiliteit van Antwerpen, maar vooralsnog is er geen station. Zijn er plannen om dat te wijzigen? De radiaal-oost Houtlaan-Sportpaleis is een belangrijke verbinding, maar is dat niet gewoon de tramlijn over de Bisschoppenhoflaan, die al jaren gepland staat? Het toegenomen succes van de fiets en zijn diverse vormen heeft een invloed op de veiligheid. De spreker is blij dat het Toekomstverbond zich ook daarover buigt.

Over De Nieuwe Rand, de A102 en dergelijke, zal de definitieve beslissing pas genomen worden in 2025. Lokale besturen, natuurverenigingen en burgerbewegingen hebben enkele quick wins voorgesteld, onder meer de fietsbrug gecombineerd met een ecoduct over de Merksemsebaan/Bisschoppenhoflaan. Ook dat zal toch niet blijven liggen tot 2025? Bepaalde voorstellen van de werkbanken kunnen immers de modal shift nu al verbeteren.

4. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* spreekt haar dank uit voor de positieve opmerkingen maar merkt dat sommige parlementsleden alleen maar kritisch kunnen zijn. De budgetneutraliteit is in de vorige regeerperiode ingevoerd en geldt alleen voor de operationele kosten van het kern- en aanvullend net. Voor De Lijn geldt de budgetneutraliteit niet en is er ook niet bespaard, noch in operationele kosten, noch in investeringen. Integendeel, er zijn bijkomende investeringen verankerd tot 2027, de looptijd van het openbaredienstencontract. De opdracht aan de vervoerregionalen was om met behoud van het exploitatiebudget van De Lijn efficiëntiewinsten voor kern- en aanvullend net te boeken. Alle raden en lokale besturen hebben die oefening met glans uitgevoerd en nieuwe OV-plannen opgelegd. De grote transitie van het openbaar vervoer gaat in vanaf 6 januari 2024. De basismobiliteit van de voorbije jaren, overal evenveel aanbod ongeacht het aantal reizigers, wordt omgevormd tot een vraaggestuurd model. De voorbije periode zijn er inderdaad bus- en tramritten geschrappt, maar niet structureel, doorgaans door personeelstekort. Ze is blij met het systeem van de flexi-jobs, waardoor onderaannemers chauffeurs die wat willen bijverdienen, kunnen inschakelen tijdens de spits.

Begin deze regeerperiode zijn zestig CAF-tramtoestellen besteld voor 136 miljoen euro. Ook voor het spoor heeft de regering heel wat middelen vastgelegd. In 2023 23,1 miljoen euro en in 2024 37,3 miljoen euro in spoorverbindingen; in 2023 8,3 miljoen euro en in 2024 13,6 miljoen euro voor het tractienet; 38,9 miljoen euro in 2023 en 66,5 miljoen euro in 2024 voor de premetro. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in rollend materieel, onder andere bussen, hybride en elektrisch. Dat de talrijke werken verkeerschaos veroorzaken, is door de grote onderhoudsachterstand onvermijdelijk. Om de hinder tot het minimum te beperken, is het zaak met alle mogelijke partners nog beter samen te werken.

Voor de fietsvoorzieningen in de provincie Antwerpen maakte de regering in 2019 90 miljoen euro, in 2020 25 miljoen euro, in 2021 102 miljoen euro, in 2022 43 miljoen euro, in 2023 54 miljoen euro en in 2024 36 miljoen euro vrij. Ook daarvoor wordt er met heel wat partners samengewerkt. Politiek voeren is keuzes maken en de Vlaamse Regering heeft beslist dat er een Scheldebrug komt. Dat is geen onbezonnen keuze maar gebaseerd op uitgebreid studiewerk dat de verschillende opties tegen elkaar heeft afgezet: een tunnel, een brug, een veerpont en een kabelbaan. Telkens komt de Scheldebrug er als veruit de beste uit. Het aantal fietsers dat dagelijks de Schelde oversteekt zou daardoor stijgen van 12.000 naar 21.000, een stijging met ongeveer 74 procent. De brug scoort op het vlak van

aantrekkelijkheid, directheid, comfort en vooral op aansluiting met het fietsroutenetwerk veel beter dan een tunnel.

Zowel de nautische ketens, de Fietsersbond als de omliggende bedrijven hebben opmerkingen bij de brug. Al die opmerkingen zijn onderzocht en zo nodig zijn er bijkomende maatregelen genomen. De bijgestelde plannen zijn door de laatste studie van eind 2022 goed bevonden. Een brug over water trekt altijd wind, maar er is alleen bijkomende afrastering nodig op de hellingen die naar de brug lopen. DVW werkt aan bestekken en funderingen.

Na opmerkingen over de bewegwijzering op Linkeroever, hebben Lantis en AWV snel aanpassingen doorgevoerd. Dat was ook het geval voor de bewegwijzering naar de park-and-rides, alsook de werfsignalisatie die altijd optimaal moet worden uitgevoerd.

Voor het financiële model en de betaalbaarheid van de leefbaarheidsprojecten, verwijst de minister naar de uitgebreide toelichting in het voorjaar van 2024, in aanwezigheid van het Rekenhof. De leefbaarheidsprojecten kosten meer dan geraamd, onder meer door de inflatie. Daarom is er aan alle verantwoordelijken gevraagd om na te gaan hoe ze in hun eigen project efficiëntiewinsten kunnen genereren van 5 procent, wat te verkiezen is boven het schrappen van projecten. Bij de volgende financiële voortgangsrapportage zal daarover meer informatie gegeven worden.

Over de overkappingsruiter zijn er afspraken gemaakt, die nageleefd worden. De minister kreeg door het relanceprogramma Vlaamse Veerkracht een bijkomend bedrag van 885 miljoen euro voor fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Wat niet vastgelegd wordt, wordt opzijgezet in een begrotingsruiter of vloeit terug naar de algemene begroting. De minister controleert bij al haar diensten en het vastleggingspercentage is bij de meeste entiteiten hoog. Als bepaalde projecten niet uitgevoerd kunnen worden, zijn er de reserveprojecten. Door de financiële onderbouw te laten gelden voor de leefbaarheidsprojecten (2,6 miljard euro) is de financiële marge groter. Een tweede overkappingsruiter is voorlopig niet nodig.

Wat de A102 betreft, worden de verschillende alternatieven voor De Nieuwe Rand geanalyseerd. De minister zal daar nu geen uitspraak over doen.

Voor het milderen van hinder tijdens de tramuitbreidingsprojecten verwijst de minister naar de uitgebreide uiteenzetting van Ann Schoubs van 28 september (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2023-24, nr. 3476, 3498, 3602), met informatie over onder andere de premetro tunnels. Daarvoor worden er nu bestekken voorbereid, de uitvoering is gepland voor 2026. Tegen dan zullen er meer CAF-trams geleverd zijn. De tweerichtingsvoertuigen zullen tijdens die werken gebruikt worden als pendeltram. Goede afstemming is bij alle werken, ook onderhoudswerken, nodig.

Een goede doorstroming is wezenlijk voor stipt openbaar vervoer. AWV heeft in het kader van basisbereikbaarheid nagegaan hoe de doorstroming van alle nieuwe lijnen aan te pakken. Daardoor worden in fase 1 671 verkeerslichten aangepast, in fase 2 nog eens 1012. Voor een betere reizigersinfo wordt vanaf 6 januari 2024 een hoppinapp gelanceerd.

De talrijke verwezenlijkingen van beloftes gedaan aan het begin van de regeerperiode, bewijzen dat de minister zich niet bezondigt aan aankondigingspolitiek. Niet alles staat in het GIP. Pps-projecten als de premetro Pothoekstraat zullen in de begroting terug te vinden zijn onder de beschikbaarheidsvergoedingen. Ook voor het herstel van bruggen en tunnels zijn er pps-projecten. Uiteraard wordt de keuze voor de financieringswijze gemaakt na grondige afwegingen.

De minister vindt voorts dat de leden van raden van bestuur van Lantis en van De Lijn hun opmerkingen in die raden kenbaar moeten maken, niet in de pers. Ze moeten er zelf mee voor zorgen dat de projecten vooruitgaan. De minister gaat mee in de beslissingen die de raad van bestuur van De Lijn neemt, over elektrificatie, instandhouding, uitbreiding enzovoort.

In april 2023 heeft de minister aan alle betrokken partijen de opdracht gegeven om de modalshiftprojecten te quoteren en te rangschikken. De middelen voor het haventracé, het westelijke en het oostelijke, zijn nog niet begroot. Dat tracé zit nu in de planningsfase. De plannen worden goedgekeurd, nadien worden de kosten geraamd en de middelen gezocht. Het is logisch dat het dus nog niet in het GIP staat. Wel zijn de projecten opgelijst zodat voor iedereen duidelijk is dat daar nog budgetten voor moeten worden vrijgemaakt.

Bij haar weten is er nog geen vergunning afgeleverd voor de locatie Lage Weg waar een stelplaats gezocht wordt, wel loopt er een vergunningsaanvraag door derden. Alleszins worden de mogelijke locaties samen met alle betrokken partners onderzocht. Voor de Tijsmanstunnel bekijken Lantis en AWW of renovatiewerken te combineren zijn met de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel. Jaarlijks heeft de regering 50 miljoen euro uitgetrokken voor tunnelveiligheid.

De kostprijs van haventracé en de Tijsmanstunnel wordt ruwweg geschat op 1,3 miljard euro. Voor dergelijke grote bedragen is er doorgaans geen DBFM-partner te vinden. Dat zal uitgeklaard worden. Het (tweede) veer vaart nog niet, het huidige Sint-Annaveer sinds 2017. De extra veerboot en een hogere frequentie staan nu financieel geboekt als minderhindermaatregel op de budgetten van AWW. Het is onmogelijk dat zo te bestendigen. Daarom zal het MDK, bevoegd voor transport over water, de frequentie verhogen, allicht vanaf april 2024. Het Sint-Annaveer werkt van 7 tot 18 uur op weekdays, in het weekend van 10 uur tot 22 uur. Bij extreem weer varen de boten niet. Het voordeel van een brug of tunnel is dat die altijd open is. Op de vragen over de fietsverbindingen in Zandvliet en Berendrecht zal ze het antwoord later bezorgen.¹

Voor de modal shift van het goederentransport zet de DVW volop in op de Green Deal Binnenvaart. De bedrijven tonen daar grote interesse in. Tegelijk loopt bij het DMOW een impulsprogramma voor modal shift van goederentransport over het water. Om commerciële redenen zal niet in december 2023 maar in januari 2024 de laatste brug over het Albertkanaal, de laatste bottleneck voor grotere containerschepen, verhoogd zijn. Volgens de minister zal dat een concurrentieel alternatief worden voor vrachtvervoer via de oververzadigde E313.

5. Antwoorden van Lantis

5.1. Bart Van Camp

Bart Van Camp spreekt tegen dat het Routeplan 2030 of zijn uiteenzetting erover te weinig concreet zijn. De visienota van 2018 bevat de grote principes. In 2020-2021 volgden de analysenota en het actieplan. Om een openbaar onderzoek te voeren, is duidelijkheid nodig: in het uitvoeringsprogramma en in de keuzes over onder meer doorstromingsmaatregelen, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding, aanpassing van haltes enzovoort. Ook voor fietsinfrastructuur is het mogelijk tot een concreet niveau af te dalen. Zo is in het nieuwe Fietsvademecum bepaald hoe om te gaan met de paaltjes die het gemotoriseerd verkeer tegenhouden. Door data-

¹ De minister laat na de vergadering weten dat de (fiets)problematiek bij afdeling Maritieme Toegang is gekend. De huidige bruggen zijn alleen voorzien op weg- en spoorvervoer. Een vrijliggende fietsverbinding zou alleen kunnen met uitbreiding (verbreden/toevoegen) van de vier bestaande beweegbare bruggen, wat een specifiek project vergt. Nu loopt er geen (studie)traject of is er geen initiatief in die zin.

management en GIS-applicaties zijn de 1200 paaltjes die in de vervoerregio staan, in kaart gebracht. Dat maakt het mogelijk om lokale besturen bij te staan in de manier waarop ze daarmee omgaan. Hetzelfde geldt voor de fietsprogramma's, de missing links, de assen zoals de Merksemsebaan, Hoogmolenbrug enzovoort.

Lantis is wel degelijk bezig met de mobiliteit tijdens de Oosterweelwerf op Rechteroever, met zowel doorstroming op de assen als verkeersafleiding naar de tunnels. Dat betekent wel dat er ook ingrepen nodig zijn in het stedelijke weefsel van Deurne. Dat wordt allemaal in beeld gebracht en er worden studiebureaus op gezet. De uitvoering wordt voorbereid.

Ook de ondersteuning van de lokale besturen is concreet. Ze komt niet alleen van Lantis, maar ook bijvoorbeeld de stadsadministratie heeft heel wat interessante raamcontracten. Lokale besturen krijgen een aanbod, dat alleen maar zal toemen. Uitbreiding geldt trouwens ook voor de 'Slim naar Antwerpen'-routeplanner. De spreker wijst erop dat de planner zelf maar het topje van de ijsberg is. De onderliggende data verzamelen was een groot en vaak ook manueel werk.

Lantis kijkt wel degelijk over de grenzen van de Antwerpse vervoerregio, bijvoorbeeld met het minderhinderplan Waasland, waarvoor onder meer de gemeenten Beveren en Zwijndrecht een budget gekregen hebben. Donkey Republic zal ook in het Waasland deelfietsen aanbieden. Voor Klein-Brabant is onder meer de frequentie op de spoorlijn 52 Boom-Puurs-Antwerpen verhoogd.

Voor het goederenvervoer staat een tweede oproep voor het impulsprogramma gepland, waaraan Lantis ook deelneemt. Een belangrijke beslissing is het al dan niet aanleggen van de kanaaltunnels. Lantis heeft een serieuze inspanning, ook financieel, gedaan om aan te sluiten op de inspanningen van het Havenbedrijf Antwerpen om het Vessel Traffic System uit te breiden tot de volledige kanaalzone. Daarvoor zijn de opleidingen van onder meer scheepvaartbegeleiders in volle gang. De juridische afspraken over de handhaving zijn gemaakt. Brabo staat ver in de ontwikkeling van binnenvaartsimulators. Lantis heeft daarop ingetekend en zal ze aanbieden aan alle watergebonden bedrijven en de binnenvaartschippers. Dat zal hen ook helpen om vertrouwd te geraken met de verschillende fases van de werkzaamheden in de kanaalzone. Kortom, de spreker vindt dat Lantis concreet is in keuzes en programma's.

De alternatieve wegmogelijkheden om het verkeer te geleiden tijdens de werken op Linkeroever, zijn er helaas niet op Rechteroever. De werfzones, nodig voor snelweg en ringparken, moeten op een heel kleine oppervlakte ingepast worden.

In het Hemelvaartweekend 2022 hadden Lantis en AWW werken gepland voor het laatste stukje E17 op Linkeroever, die dan een dagje naar voren moesten worden geschoven door een wielervedstrijd. Dat is een voorbeeld van hoe werfverantwoordelijken snel moeten schakelen. Die specifieke keuze was juist, de inschatting misschien fout. Daaruit leerde Lantis dat het zijn impactmanagement op een hoger niveau moet brengen.

In 2010 is beslist om geen brug maar een tunnel te bouwen. De start van die werken is sinds 2016 jaar na jaar uitgesteld. Sinds de beslissing in 2010 zijn evenwel al heel wat andere maatregelen uitgevoerd, ook voor het openbaar vervoer. Hij verwijst naar de werken aan tal van bruggen, maar ook de aanleg van fietsbruggen. Specifiek voor het openbaar vervoer is bijvoorbeeld de tramverbinding waarvan de open helling Turnhoutsebaan onderdeel is, in snel tempo aangelegd in 2016-2017. Dat neemt niet weg dat er meer nodig is en dat het Toekomstverbond daarover duidelijker moet communiceren. Daarvoor biedt het projectoverschrijdend impactmanagement een kans. De Lijn heeft er evenwel lang over gedaan om te bepalen hoe ze een en ander technisch kan verwezenlijken. MOSH kan dan weer

onder andere voor de premetrokker zeker nuttig zijn, maar naast algoritmes zijn ook terreinkennis en ervaring wezenlijk. MOSH is nog niet definitief opgeleverd, maar van de fiches die er wel al uit gedistilleerd zijn, is gebruikgemaakt voor de opstelling van het uitvoeringsplan.

Naast de lijst projecten voor fiets, spoor, trams en bussen, die volgens prioriteit zullen worden gerangschikt, wordt er rekening gehouden met andere elementen zoals de evoluties op demografisch, sociaal-economisch en ruimtelijk vlak. Daarnaast zijn er de netwerkanalyse en potentieelstudies van De Lijn zelf. Allemaal samen vormen ze de basis voor de investeringsplanning. Hij is blij dat de partners de volwassenheid hadden om uit de vele projecten drie tramsporen en een ring-spoor te kiezen om bij voorrang te realiseren.

Wat de minderhindermaatregelen betreft, zal een projectgroep Impactmanagement werken aan een duidelijkere communicatie over de assen waarmee de multimodale bereikbaarheid van de stad tijdens de werken verzekerd zal worden. Daarbij zal ook gebruikgemaakt worden van bussen, conform het lijstje met onmiddellijke prioriteiten in de haalbaarheidsanalyse. Op de A12-noord is ondertussen een busbaan op de berm aangelegd, wat technisch niet gemakkelijk is. Die ingreep borduurt voort op de maatregelen van 2005, met de park-and-ride Zoersel en de park-and-ride Sint-Job-in-'t-Goor, en op het vervoerplan van De Lijn. Voorts vermeldt de spreker snelbussen, kwalitatieve fietsenstallingen en het fastnet, als ook dat er altijd rekening gehouden wordt met de opmerkingen uit het evaluatierapport 2002-2005.

Het openbaar onderzoek over de bypass op Rechteroever is achter de rug. Normaal gezien wordt de vergunning afgeleverd op 6 december 2023. De bypass is op zich een minderhinderbrug voor de auto. Maar het is in ieder geval een goede zaak dat het verkeer niet via het onderliggende wegennetwerk moet omdat daar dan helemaal geen plaats meer is voor fietsers en voetgangers. Voor ongeveer 85 miljoen euro aan flankerende middelen worden ingezet voor park-and-rides, fietsenstallingen, fietsassen enzovoort. Sommige plannen dateren van 2012 en worden nu eindelijk uitgevoerd. Hij neemt de opmerking mee dat het openbaar vervoer noodzakelijk is voor minder hinder tijdens de werken maar ook dat de premetrowerken een hefboomeffect kunnen hebben. Het is te vroeg voor de precieze plannen over flankerend beleid en over communicatie als de premetrokker buiten dienst gaat. In de planning en fasering kan intelligent gestuurd worden. Het eerste studiewerk van De Lijn biedt daarvoor al wat perspectieven. Dat neemt niet weg dat er een grote uitdaging is voor het Scheldekruisend verkeer. De dubbelrichtingstrams en het in exploitatie stellen van de premetrokker Kerkstraat-Poelhoekstraat, zullen daarbij heel wat diensten bewijzen. De stad en de Lijn hebben heel wat werk voor de boeg voor een goede afstemming en om te bepalen wat er in de periode voor de grote werken, 2023-2026, al kan worden aangepakt. Planning en fasering dus, projectoverschrijdend en organisatoroverschrijdend, waarbij de planning van geen enkele partner dominant mag zijn. De spreker zit trouwens zelf die coördinatiecommissie voor. Als neutrale voorzitter waakt hij erover dat de planning van de Oosterweelverbinding op gelijke voet behandeld wordt met die van AWW, De Lijn, MDK, de stad Antwerpen en andere bouwheren.

De classificatie van de assen, rood, blauw, OV, en van de poorten zijn ook gebruikt in 2003 en 2014-2015. Die moeten nu eerst opnieuw gedefinieerd worden. Voorts moet de interne communicatie bij de overheid maar ook bij Lantis beter. Het Toekomstverbond heeft de opdracht gekregen om tegen eind 2023 de eerste contouren van een plan van aanpak voor de renovatie van het netwerk te schetsen. Over paging zijn er al op het managementcomité van het DMOW afspraken gemaakt, zeker over het R1- en R2-systeem.

De aanpak van het MIRT, eerst gebiedsgericht, dan planmatig, dan projectmatig, is richtinggevend. Voor de investeringsplanning, haalt de spreker elementen uit het projectmanagement. De passage over de front-end loading komt van Elia. Er zijn verschillende projectmanagementsystemen, onder meer PRINCE2, die eigenlijk gewoon meegeven hoe in de investeringsplanning een project op te laden. Dat valt te leren van de Nederlanders: in plaats van dadelijk te ontwerpen en te tekenen, eerst in het proces een zekere zuiverheid krijgen waardoor het nadien sneller gaat.

De radiaal-oost is inderdaad de Bisschoppenhoflaan, de enige verbinding waar daar enige snelheid te halen valt. Van diverse opties, gelijkgronds, ondergronds of +1 is de financiële vork bepaald, ook van de Bisschoppenhoflaan, de gekozen corridor naar het UZA.

5.2. Luc Hellemans

Luc Hellemans herinnert eraan dat in de financiële voortgangsrapportage een onderzoek stond aangekondigd over de optie om tijdens de werken vrachtwagens een heffing op te leggen voor het gebruik van de bypass. Dat niet alleen om het verkeer te sturen, maar ook om minderhindermaatregelen te betalen. Dat onderzoek loopt nog. Het vergt enige tijd om na te gaan of het wetgevend kader dat toestaat, maar vooral of het geen ongewenste effecten van verkeersafleiding zal hebben. In de volgende financiële voortgangsrapportage zal erover gerapporteerd worden.

Naast het GIP zijn er nog andere investeringen in de modal shift. Zo financiert Lantis, samen met de nv Tunnel Liefkenshoek, enkele projecten. Op jaarbasis investeert het 25 miljoen euro per jaar in een versnelling van de modal shift. In de Oosterweelverbinding zelf zitten trouwens modalshiftwerken ter waarde van ruw geschat 350 tot 400 miljoen euro, onder meer voor fietstunnels, -bruggen en -paden. Aan de park-and-rides heeft Lantis de tramsporen verlengd en verbreed. Voor de komende zeven tot acht jaar is er al gauw nog 200 miljoen euro gepland.

Voor de Oosterweelverbinding is het budget, zonder de PFAS-ingrepen, 6 miljard euro, waarbij er per euro autostrade één euro naar leefbaarheid gaat, en 300 tot 400 miljoen euro naar de modal shift. De 2,5 miljard euro waarover de minister het heeft, omvatten alleen de nieuwe projecten. De projecten die al in de oorspronkelijke Oosterweelplannen zaten worden vaak vergeten.

De ontwikkelingen in verband met PFAS gingen te snel om er vandaag op een degelijke manier informatie over te brengen. Over het financiële onderdeel zal volgende voortgangsrapportage bericht worden. Elk grondverzet voor Oosterweel heeft een wettelijke basis en van elke kubieke meter verplaatste grond weet Lantis waar hij heen is. Er is nooit iets gebeurd dat het daglicht niet mag zien, er is evenmin iets verzwegen. Alles is traceerbaar in de bodemrapporten.

Lantis heeft sinds de schorsing door de Raad van State meer dan anderhalf jaar geleden, het grondverzet op een andere, ook wettige manier voortgezet in afwachting van nieuwe wettelijke kaders zoals het sitebesluit en het tijdelijke handelingskader. Lantis heeft ervoor gekozen om samen met het Saneringsverbond een methodiek op te zetten voor het grondverzet op Linkeroever. Ondertussen zijn er heel wat studies en documenten opgeleverd die aantonen dat het grondverzet op Oosterweel de vuilvracht voor 60 tot 70 procent weghaalt op Linkeroever en zijn er al miljoenen liters water gezuiverd. Elke liter draagt ertoe bij dat Blokkersdijk niet verder verdroogt, maar wel herstelt en, omdat er ook na de werken zuiver water naar wordt afgeleid, ook beschermd wordt tegen de klimaatverandering. Elke euro voor het opruimen is dus ook dienstig voor de gezondheid.

Over de kostenverdeling, conform de saneringsovereenkomst met 3M, lopen de discussies in het Saneringsverbond nog. Het uitgangsprincipe is dat de vervuiler betaalt. Lantis betaalt dus voor wat zijn werken veroorzaken. Uitgegraven grond wordt zo dicht mogelijk gestort bij de plaats waar hij uiteindelijk zal terechtkomen, zeker omdat in eenzelfde gebied grond van gelijkaardige eigenschappen alleen onder strikte voorwaarden geplaatst mag worden. Omdat in die voorbije twee jaar de procedures en de werkwijze veranderd zijn, wordt er echter geen gebruik meer gemaakt van het technisch verslag. Lantis heeft dat gemeld, waarop de Grondbank zijn officiële toelating introk. Daarmee wordt die grond, verplaatst conform alle wettelijke regels en met de nodige toelatingen, die vaak veel properder is dan elders, ineens afval. Door de juridische wijziging, konden de diensten niet anders dan een pv opstellen. Daarom zal de 110.000 kubieke meter in de Scheldeberm verwijderd worden.

De grond in de infrastructuur is trouwens bouwkundig correct geplaatst, in gewapende structuren, geïsoleerd van het gebied en saneerbaar. Saneren betekent immers niet alleen grond wegnemen maar ook ervoor zorgen dat er geen verspreiding mogelijk is. De saneringsnormen zijn anders voor grond onder de autostrade dan in woongebied. Kortom, het probleem is niet onoplosbaar, maar de handhavende instantie bepaalt hoe. Lantis is daarmee in nauw overleg. De spreker is ervan overtuigd dat de zaak zonder veel erg zal worden opgelost. Hij herhaalt: in het projectgebied is 70 procent van de grond gezuiverd en er loopt alleen gezuiverd water weg. Het is het properste gebied van heel Zwijndrecht.

PFAS zit overal in Vlaanderen. De achtergrondconcentratie ligt tussen 2 en 3 microgram, wat meteen de randwaarde voor vrij hergebruik is. Ook op Rechteroever is het in grote hoeveelheden aanwezig. Voor het grondverzet daar is er een routeplan PFAS in opmaak. Een eerste versie is al klaar. Dat behoudt het bodemsaneringsproject Lobroekdok. Het beschrijvend bodemonderzoek is goedgekeurd, het bodemsaneringsproject kan opgestart worden. Het tijdelijke handelingskader is een week of twee geleden goedgekeurd door de regering en nog niet officieel in werking. De acties die Lantis al onderneemt, zijn veilig en verhinderen geen latere sanering. Waar het kan, saneert het ineens zelf.

Voor zover het kan, is het probleem onder controle, maar de regelgeving is niet adaptief aan voortschrijdende inzichten, wat NEC-4-contracten met de aannemers wel zijn. Hij pleit ervoor dat het parlement zich buigt over aanpasbare regels, met behoud van het beschermingsniveau. Niet aanpassen aan nieuwe inzichten gaat ten koste van welzijn en welvaart.

Bij de ingebruikname van een nieuwe al dan niet tijdelijke infrastructuur, wordt die ingereken door medewerkers van Lantis om te zien of de bewegwijzering duidelijk is. Het klopt dat de bewegwijzering aan de Kennedytunnel verbeterd is, maar de spreker is zelf al twee keer abuis geweest aan een afrit. Hij heeft de instructie gegeven om dat aan te passen. Tijdens de Voka-stage heeft hij het idee opgepikt om ook in de districtshuizen en buurthuizen te communiceren. Daar zal zeker iets mee gedaan worden.

De bouwsector zoekt 14.000 werknemers, de Antwerpse regio heeft een groot aantal werkzoekenden. Jobs in Verbinding is opgericht om groepen met elkaar in verbanding te laten treden, om te zorgen voor zelfvertrouwen, eigenwaarde en een toekomstperspectief. Lantis werkt daarvoor samen met de stad, met VDAB, met Constructiv, met alle aannemers. Het bereikt een ruim en divers publiek. Lantis doet dat digitaal maar ook door het inleggen van busjes, het aanbieden van koffiekoeken enzovoort. Zo tracht het in dialoog te komen en mensen te laten voelen dat ze ertoe doen, dat ze gezien worden. Soms is de taal het probleem, soms het gebrek aan zelfvertrouwen. Dankzij dit initiatief zijn er in 2022 in heel Vlaanderen drieduizend mensen naar een job toegeleid. Nog maar gisteren heeft Lantis zo

vijftig mensen in dienst kunnen nemen. VDAB toont interesse om het uit te breiden naar andere regio's.

Luc Hellemans is tegen grote getto's voor arbeiders. Het is beter aan te sluiten bij het huisvestingsbeleid van de stad en leegstaande gebouwen op te kalefateren. Die gebouwen kunnen dan later gebruikt worden, bijvoorbeeld voor sociale huisvesting. Dat is nog niet in steen gebeiteld, maar elke dag worden er stappen gezet.

Voor de kaasschaaf voor de leefbaarheidsprojecten wijst de spreker erop dat budgetdiscipline niet betekent tekortdoen aan waarden of kwaliteit. De kaasschaaf zet iedereen er gewoon toe aan om de beste oplossingen te vinden. Het volledige team van de leefbaarheidsprojecten, Lantis, AWV, de stad, de intendant, de burgerbewegingen zijn het ermee eens om de meeste waarde te realiseren voor de juiste prijs. Besparen kan door slim te plannen, bijvoorbeeld geen zwemvijver waar er leidingen liggen, want dat maakt het alleen maar duurder. Het gaat om ingrepen in de constructie, maar ook in financiering. Het doel is niet minder kwaliteit, maar kwaliteit op de meest financieel-, economisch- en milieuvriendelijke manier. Op de vraag over de i-BUS moet hij het antwoord schuldig blijven. Hij hoopt dat de geruchten niet kloppen, want het is een project dat hij zelf heeft begeleid.

6. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

Wim Verheyden vraagt opnieuw naar het knelpunt met NMBS dat verhindert dat er meer transport over het spoor gebeurt. *Bart Van Camp* zegt dat het project gestopt is door een vernietigingsbesluit van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. NMBS en Infrabel maakten hun huiswerk voor een beter landschappelijk concept.

Koen Daniëls suggereert nogmaals een tolheffing op de oostelijke tangentverbinding N70-E34. Er zijn heel wat chauffeurs die op de E34 richting Antwerpen, via de park-and-ride, voorbij het kruispunt, terug de E34 aan Burcht nemen en dan over het noodviaduct naar de E17 rijden. Hij vraagt na te gaan waarom. Het kan met de routeplanners te maken hebben. Is ook de vergunning voor het personenvervoer naar de haven via het spoor vernietigd?

Imade Annouri geeft toe dat hij zich vergiste over de tramstelplaats Hoboken: De-pannage 2000 heeft een vergunning aangevraagd maar die is nog niet verleend. Dat neemt niet weg dat zijn basisopmerking overeind blijft. Er zijn al jaren plannen voor een tramstelplaats op die locatie. Door het getalm kon een andere partij een aanvraag indienen, waarvoor er geen grond is die te weigeren. De kans dat er nog een tramstelplaats komt, is miniem. De Vlaamse Regering neemt haar regierol alleen op als trechter, waardoor zaken vertragen, en niet om zaken te laten vooruitgaan. Dat heeft een impact op tal van facetten van het openbaar vervoer.

Het zou er nog aan mankeren dat de premetro's gesloten worden zonder minderhinderplan. Zijn vragen gingen evenwel ruimer: bij vorige grote werken was er een gigantisch pakket van minderhindermaatregelen, nu niet. Dat houdt het risico in van een verkeersinfarct. In antwoord op een schriftelijke vraag staat dat MOSH begin volgend jaar klaar zal zijn (*Schriftelijke Vragen*. VI.Parl. 2022-23, nr. 1565 aan minister Lydia Peeters). Wordt die timing gehaald? Op zijn vraag of Lantis bij de omgevingsinspectie een pv heeft laten opmaken in september 2023, gebaart Luc Hellemans ontkennend.

Hij vraagt om de juiste cijfers over het grondverzet te krijgen, als die in de schriftelijke vraag niet klopten. Daar stond in dat de helft via binnenvaart, de andere helft via de weg zou worden afgevoerd.

Meyrem Almaci begrijpt niet waarom haar vraag om uitleg over Cleo van 13 september 2023, die toen actueel was, tot nu uitgesteld is. De *voorzitter*, Bart Claes, legt uit dat de vraag afgewezen is omdat die ging over feitelijke informatie, niet over de mening van de minister. Als een parlementslid het met een afwijzing niet eens is, kan hij of zij beroep aantekenen, waarna de ondervoorzitters beslissen. Dat is niet gebeurd, dus het gaat niet op om daar tijdens de voortgangsrapportage over te komen klagen. *Meyrem Almaci* kan alleen maar vaststellen dat zij als commissievoorzitter, ook bij vragen van het Vlaams Belang een andere werkwijze hanteert. De *voorzitter* is verontwaardigd over deze beschuldiging van partijdigheid bij de behandeling van vragen om uitleg. Daar heeft nog niemand over geklaagd, ook geen leden van Groen.

Meyrem Almaci weet dat de ceo begin september aan 250 Schotense ondernemers toelichting gaf bij de ingrijpende fase van de Oosterweelwerken die start vanaf 6 december. Over de concrete hinder van operatie bypass in Deurne en Merksem en over de afbraak van het viaduct van Merksem bleef het vaag volgens de aanwezigen. Wel ging het over een lifestylemagazine Cleo, dat Lantis in oktober 2023 uitbracht. Dat magazine is niet zozeer bedoeld om "de van nature uit in Oosterweel geïnteresseerde man te informeren, maar ook om de vrouw mee te krijgen", zo stelt de krant die Luc Hellemans citeerde. De afwijzende reacties, ook van de minister, waren duidelijk. Antwerpenaren informeren is belangrijk en het waken over leefbaarheid is essentieel. Op die punten schoot de infoavond klaarblijkelijk tekort.

Het parlementslid vraagt aan de minister hoe ze bovenstaand citaat evalueert. Ze beloofde de toon van het magazine te beoordelen. Kan ze daar iets meer over vertellen? Hoe evalueert ze het magazine, ook het informatieve gehalte ervan? Hoeveel kost het? Hoeveel edities zullen er zijn? Hoe lang zal het bestaan? Hoe wijd zal het verspreid worden? Wat is de kostprijs van een educatief pakket voor de derde graad dat Lantis gaat bezorgen aan driehonderd scholen? Die kwesties stellen de grens op scherp tussen informeren en promotie. Hoe evalueert de minister de spanning tussen wel een lifestylemagazine uitgeven, maar geen concrete informatie geven over de hinder van de bypass in Deurne en Merksem?

De werken duren acht tot tien jaar. De werf komt op sommige plaatsen op enkele tientallen meter van de huizen. Hoe zal de leefbaarheid van omwonenden en ondernemers gegarandeerd worden? Welke minderhindermaatregelen worden genomen op het vlak van veilige verplaatsingen, lawaaihinder en speelruimte, vanaf het moment dat de werken aan de bypass van start gaan?

Jos D'Haese vraagt namens Orry Van de Wauwer waar de studies over lucht en geluid blijven. Hijzelf houdt het bij enkele korte vaststellingen. Hij kreeg geen antwoord op de vraag wat de plannen gaan kosten en hoeveel geld ervoor vrijgemaakt is. Hij neemt aan dat het gewoon betekent dat alles gewoon doorgeschoven wordt naar de volgende regering, wat problematisch is. Concreet zijn, is een lijst maken van de minderhinderplannen gecombineerd met de budgetten die ervoor vrijgemaakt zijn. Hij stelt vast dat er geen plannen zijn, maar dat hij voor de tigste keer te horen krijgt dat er inderdaad maatregelen nodig zijn. De minister herhaalt dat de exploitatie budgetneutraal moet blijven. Hij vraagt al vier jaar naar de budgetten voor exploitatie en investeringen apart. Het zou de minister sieren als ze zou antwoorden. Concreet informeren is ook de timing van de werken aan de zuidelijke ring bekendmaken. Dat gebeurt noch in het rapport, noch in de presentatie. Hij vreest dat dat alleen betekent dat ze op de lange baan worden geschoven. Verder stelt hij vast dat de fractievoorzitter van Open Vld, de partij van de minister, grote vragen stelt bij de fietsersbrug; dat de cd&v zich er met man en macht tegen verzet; dat er blijkbaar in de regering nog maar één partij voorstander van is. De theorie is dat het parlement de regering controleert. Hier is het omgekeerd: één partij controleert de minister van een andere partij en het volledige parlement om 254 miljoen euro te investeren in een brug waar niemand om vraagt. De enige

reden waarom de brug beter dan een tunnel bevonden werd, is omdat het een landmark is. Tot slot is concreet zijn ook ervoor zorgen dat mensen zonder omrijden in het Meetjesland terechtkomen. Hij is blij dat er een groter bord komt.

7. Antwoorden

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat de Vlaamse Regering op 16 oktober 2023 het voorkeurstracé besproken heeft, met het oog op het opstarten van de plenaire vergaderingen in het kader van het gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplan. Lokale besturen zullen voldoende kans hebben om hun inbreng te doen.

Op het magazine Cleo heeft de minister ook veel positieve reacties gekregen. Het is niet zozeer een lifestylemagazine dan wel een informatief magazine dat iedereen een duidelijk beeld geeft van het Oosterweelproject op een verstaanbare, laagdrempelige manier. Ze heeft begrepen dat het parlementslid haar detailvragen schriftelijk zal indienen.

Budgetneutraliteit geldt voor het kernnet en het aanvullend net, voorheen basis-mobiliteit, nu met aangepaste plannen voor de basisbereikbaarheid. Dat betekent niet dat het budget van De Lijn ongewijzigd is gebleven. Bij aanvang van deze regeerperiode was er voor investeringen 800 miljoen euro, in 2023 is dat opgelopen tot 1,1 miljard euro. Ook de exploitatiemiddelen zijn deze regeerperiode gestegen. Het klopt dus helemaal niet dat de regering De Lijn kapot bespaart.

De Vlaamse Regering, een collegiaal orgaan, heeft beslist over de Scheldebrug. Het was van de vier varianten de beste. De minister heeft DVW de opdracht gegeven om een bestek op te stellen. De voltallige regering is voorstander. Een andere mening hebben mag misschien niet in de PVDA, maar wel in Open Vld.

Meyrem Almaci herhaalt haar vraag naar concrete garanties voor veiligheid en leefbaarheid op plaatsen waar de werf zeer dicht bij de woningen komt, bij de bypass Deurne-Merksem. Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat er ook voor dat project, net als voor alle andere, minderhindermaatregelen worden uitgewerkt. *Bart Van Camp* legt uit dat voor de omwonenden het dossier van de bypass enkele flankerende maatregelen bevat, zoals de snelheidslimiet van 70 kilometer per uur en geluidsschermen. Het openbaar onderzoek daarvan is net afgerond. Samen met het omgevingsmanagement en infosessies voor burgers en bedrijven, zorgen die voor meer begrip en inzicht bij de omwonenden. Zodra de vergunning afgeleverd is, zal er nog meer informatie volgen.

Luc Hellemans zegt dat de luchtkwaliteitsstudie van de UAntwerpen (en de burgerbewegingen) tot doel heeft te bestuderen hoe onder meer aan de tunnelmonden en in streetcanyons, maar ook elders, door ontwerp-aanpassingen in de leefbaarheidsprojecten, de luchtkwaliteit kan verbeteren. Zo heeft een andere hellingsgraad van een berm een groot effect op geluid en stof. De studie loopt enkele jaren en omvat het stedenbouwkundige, het ruimtelijke en het technologische. Het doel is dat de aanleg uiteindelijk gebeurt volgens de dan laatste nieuwe ontwikkelingen.

Volgens de bestekken moet het grondverzet maximaal via het water gebeuren. Dat is de reden waarom er overall aanmeerkades zijn. Vandaag is het nog niet 100 procent duidelijk waar de grond naartoe gaat. Het gaat om 1,5 miljoen kubieke meter vervuilde grond, maar ook 7 tot 8 miljoen kubieke meter propere grond. Lantis voert daarover gesprekken met bedrijven. Het is in ieder geval niet de bedoeling om honderdduizenden extra vrachtwagens de weg op te sturen.

Luc Hellemans geeft een zeventigtal avond- en weekendtoelichtingen per jaar, pro bono. Als ceo kan hij niet spreken over pietepouterige details, want die kent hij niet en hoort hij niet te kennen. Daar zijn andere mensen voor, ook die spreken

op infoavonden, onder meer de werfcommunicatoren. Als hij spreekt op een ludiek event, waar ondernemers het nieuwe jaar aftrappen, heeft hij het alleen over het bredere wervende verhaal van het Toekomstverbond, over hoe de samenleving terug kan verbinden en gemeenschap vormen in plaats van te polariseren. Hij tracht dus privésector, overheid en burgers samen te brengen en inzicht te geven in wat er te komen staat. Voor hem zijn de burgers trouwens de belangrijkste aandeelhouders. Het zou kunnen dat de verwachtingen voor die avond anders waren, dat ze niet goed aan hem gecommuniceerd waren, maar hij weet goed wat hij gezegd heeft en wat de pers ervan gemaakt heeft. Hij herkende zichzelf niet in de uitspraken in het artikel en zou zelf ook lastig zijn als iemand anders zoiets zou zeggen. Het stond dusdanig ver af van zijn persoon en de waarden die hij thuis meekreeg, dat hij even zwaar gechoqueerd was als heel wat andere mensen.

Hij staat echter wel achter Cleo, dat bedoeld is om iedereen te bereiken. Als de ontvanger de boodschap niet begrijpt, is het zaak de taal aan te passen zodat verbinding mogelijk is. Als zijn woorden fout overkomen, biedt hij altijd zijn excuses aan. Hij is nog een uur of twee na de vergadering blijven plakken en kreeg een staande ovatie en felicitaties van zowat iedereen. Jaarlijks ziet en spreekt hij zelf meer dan honderdduizend mensen. Hij weet dus wat er leeft, en doet dat alleen om het algemeen belang te dienen.

8. Repliek

Meyrem Almaci apprecieert dit antwoord. Ze hoopt dat in de volgende Cleo de minderhindermaatregelen voor de mensen waar de werven op dertig meter van de deur liggen, duidelijk en op een laagdrempelige manier uitgelegd worden.

Bart CLAES,
voorzitter

Maarten DE VEUSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

| | |
|------------|---|
| ADR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route |
| ANPR | Automatic Number Plate Recognition |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BAM | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel |
| DBFM | Design Build Finance Maintain |
| DMOW | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| DVW | De Vlaamse Waterweg |
| GIP | geïntegreerd investeringsprogramma |
| GIS | geografisch informatiesysteem |
| GRUP | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan |
| ITS | intelligent transportsysteem |
| KAR | korteaafstandsradio |
| Lantis | Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken |
| MDK | Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust |
| MER | milieueffectrapport |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| MOSH | methodiek Modal Shift van Team Intendant |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken |
| NEC | New Engineering Contract |
| OV | openbaar vervoer |
| PFAS | poly- en perfluoralkylstoffen |
| pps | publiek-private samenwerking |
| pv | proces-verbaal |
| UAntwerpen | Universiteit Antwerpen |
| UZA | Universitair Ziekenhuis Antwerpen |
| Voka | Vlaams netwerk van ondernemingen |