

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

15 juni 2005

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de dames Vera Dua en Mieke Vogels en de heren Jos Stassen, Jef Tavernier,  
Eloi Glorieux en Rudi Daems –**

**betreffende het Masterplan Mobiliteit voor Antwerpen (BAM)**

## TOELICHTING

## DAMES EN HEREN,

De sterke stijging van het aantal voertuigen op de wegen in en rond Antwerpen is al vele jaren een feit. Het huidige wegennet kan de verkeersstroom niet langer verwerken. De gevolgen hiervan, met name eindeloze files en steeds meer ongevallen, illustreren de problematiek ten volle. De kosten hiervan – maatschappelijk, economisch, ecologisch – lopen hoog op. Daarom ontwikkelde de Vlaamse overheid het Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

Met de beslissing van de Vlaamse Regering van 2000 en de oprichting van de NV BAM in 2003 werd een zeer ambitieus project opgezet om de Antwerpse mobiliteitsproblemen zo integraal mogelijk aan te pakken. Centraal stonden een goed uitgebouwd openbaar vervoer en extra aandacht voor voetgangers en fietsers, gekoppeld aan het sluiten van de kleine ring rond Antwerpen. Er werden immers gelijktijdig en gelijkmatig investeringsprojecten beslist op alle mobiliteitsdomeinen, zodat van Antwerpen een multimodaal en goed bereikbare stad/regio kon gemaakt worden. De Vlaamse Regering legde sterk de klemtoon op de multimodale aanpak (weg, water, openbaar vervoer, fiets) en op de gelijktijdige uitvoering van alle projecten, wat het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het masterplan aanzienlijk vergrootte.

Een greep uit de beslissingen van de Vlaamse Regering in het masterplan (2000):

- sluiting van de kleine ring (Oosterweelverbinding);
- heraanleg van de Antwerpse Leien (tweede fase);
- verlenging van de tramlijnen naar Hemiksem, Mortsel-Boechout, Mortsel-Kontich, Ekeren, Deurne-Wijnegem;
- verbreding van de doorstroming van het watertransport door renovatie van de Van Cauwe-laertsluis, de Royerssluis en de verbreding van het Albertkanaal en verhoging van de bruggen;
- een verbetering van het fietspadennetwerk in en rond Antwerpen;
- de vergroening van de Antwerpse Singel;
- flankerende maatregelen met betrekking tot geluidshinder (onder andere ter hoogte van Zwijndrecht) en natuur (onder andere natuurgebieden Linkeroever).

De raming van de kosten voor de uitvoering van het masterplan bedroeg 1,45 miljard euro. De financiering van het masterplan hield een combinatie in van een dotatie van het Vlaamse Gewest, tolheffing op de Oosterweelbrug voor vrachtwagens en privé-kapitaal door het opzetten van een PPS-constructie. Aan elk van de projecten werd ook een concrete uitvoeringstermijn verbonden.

Tot onze verbazing presenteerde de NV BAM tijdens de hoorzitting van februari een tijdsschema van de projecten, waarbij sommige werken (openbaar vervoer, Albertkanaal, Groene Singel) drie tot zelfs negen jaar vertraging zouden oplopen. Hiermee wordt dus het principe van de gelijktijdigheid verlaten. Tijdens de hoorzitting van 1 juni 2005 dook daarenboven een nieuw gegeven op met betrekking tot de financiering van het masterplan. Plots werd ook ‘schaduwtoel’ als mogelijke inkomstenbron naar voor geschoven. Dit is een verdere afwenteling van de kosten op de gebruiker en/of de algemene middelen.

De Vlaamse Regering besliste op haar zitting van 10 juni 2005 dat het masterplan integraal zou worden uitgevoerd en dat het systeem van tolheffing zou worden behouden. Deze regering deed evenwel geen uitspraak over de timing van de werken en over eventuele alternatieve financiering.

Vera DUA

Mieke VOGELS

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

---

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de diverse hoorzittingen en besprekingen in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, tijdens de voorbije maanden en weken over deze problematiek;
- 2° de voortgangsrapportage BAM op 1 juni 2005;
- 3° de verwachte besluitvorming omtrent de verbinding van de beide Scheldeoevers;
- 4° de aangekondigde meerkosten voor de uitvoering van de projecten in het masterplan, in het bijzonder voor de aanleg van de Oosterweelverbinding;
- 5° de meerkosten voor de aanleg van de Oosterweelbrug, die ten koste dreigen te gaan van de flankerende en multimodale projecten rond openbaar vervoer, waterwegen, fietspaden en vergroening van de Singel, of deze minstens zwaar dreigen te vertragen;
- 6° de presentatie in de commissie door NV BAM van een masterplan waarin bepaalde projecten drie tot zeven jaar vertraging oplopen;<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Een kort overzicht van enkele belangrijke projecten geeft het volgende plaatje (naam van de verbinding; geplande periode volgens het originele masterplan (2000); periode volgens de huidige plannen van de BAM; jaren vertraging):

- Mortsel/Boechout (fase 2): start werken midden 2005; eind 2005-2007; geen verschil
- Mortsel/Kontich: start werken midden 2005-2007; 2008-2012; + 5 jaar
- Noorderlaan-Ekeren: start werken medio 2005-2009; Leien/Metropolis 2007-2009 en Metropolis-Leugenberg 2010-2015; + 6 jaar
- Schotensesteenweg-Wijnegem: start werken eind 2005 tot eind 2009; eerste fase 2005-2008 (lijn 10/12); tweede fase (Deurne-Wijnegem) 2008-2010; +1 jaar
- Stelplaats Deurne: niet voorzien; 2005-2006
- Silsburg-Wommelgem: start werken eind 2005 tot eind 2009; ?; + ? jaar
- Schoonselhof-Hemiksem: start werken midden 2005-2008; eind 200 2015; +7 jaar
- Ontsluiting LO Noord: start exploitatie 1/7/2003; ?; + ? jaar
- Tweede fase Leien: niet voorzien; 2007-2009

7° het feit dat de investeringen in de verdere verlengingen naar de tweede gordel of in het Pegasusplan met minstens vijf à tien jaar worden uitgesteld;

8° de tijdens de voortgangsrapportage vermelde nieuwe inkomstenbronnen voor de financiering van het masterplan, met name een intrestvergoeding op de door BAM ingetokende obligatielening en een 'schaduwtoel' voor de terbeschikkingstelling van de door BAM opgerichte infrastructuur voor de partners;

– stelt vast:

1° dat een belangrijk uitgangspunt van de regeringsbeslissing van 2000, met name de gelijktijdige uitvoering van alle projecten van het masterplan, in het gedrang komt;

2° dat heel wat belangrijke projecten, zoals de tramverlengingen, de verbetering van waterwegen, de aanleg van fietspaden, de realisatie van een Groene Singel en de tweede fase van de Leien, jaren later zullen starten dan oorspronkelijk gepland;

3° dat er dus een verdere afwenteling is van kosten voor openbare investeringen op de algemene middelen van het Vlaamse Gewest;

4° dat door de presentaties van BAM in de commissie de indruk ontstaan is als zou BAM eigenhandig beslissen over de wijzigingen die worden aangebracht aan het masterplan wat betreft financiering en uitvoering van de projecten;

– vraagt de Vlaamse Regering:

1° niet terug te komen op de principes van multimodale én gelijktijdige uitvoering van alle projecten als voorzien in de regeringsbeslissing van 2000 rond het masterplan;

2° niet toe te staan dat de belangrijke projecten inzake openbaar vervoer, de tweede fase van de heraanleg van de Leien, de verbetering van de waterwegen, de aanleg van fietspaden, de aanleg van een Groene Singel voor jaren vertraging oplopen;

- 3° dat de noodbruggen op de Singel effectief verdwijnen op het moment dat de lopende werken om de kleine ring te renoveren, achter de rug zijn;
- 4° op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over de financiering van het masterplan in zijn geheel, en over de elf grote projecten die hiervan deel uitmaken in het bijzonder.

Vera DUA

Mieke VOGELS

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

---