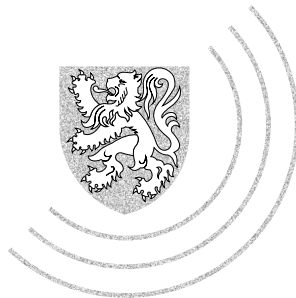


# V L A A M S   P A R L E M E N T



stuk      **610** (2009-2010) – Nr. 1  
ingediend op      2 juli 2010 (2009-2010)

## Verzoekschrift

over de Oosterweelverbinding

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;  
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;  
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;  
de heer Dirk Peeters;  
de heer Peter Reekmans.

*Plaatsvervangers:*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;  
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;  
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;  
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;  
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;  
de heer Filip Watteuw.

Het verzoekschrift over de Oosterweelverbinding (verzoekschrift nr. 6 (2009)) werd ontvankelijk verklaard op 15 juli 2009 en voor behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De commissie besliste op 15 oktober 2009 over het verzoekschrift het standpunt te vragen van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Voor het antwoord van de minister was het wachten op de beslissing van de Vlaamse Regering over het Masterplan Antwerpen, zoals die op 30 maart 2010 werd getroffen. Op 1 juli 2010 heeft de commissie het verzoekschrift afgehandeld.

## 1. Inhoud van het verzoekschrift

De verzoeker vraagt de Vlaamse overheid:

- het gebruik van de Liefkenshoektunnel te optimaliseren en zo vlug mogelijk een bouw-aanvraag in te dienen voor de ‘missing link’ met de E17;
- het vrachtverkeer prioritair langs daar te laten rijden; het tolvrij maken van het onderbenutte tracé Tijsmans-/Liefkenshoektunnel zou veel verkeer weghouden van de R1;
- geen voorbarige beslissing te nemen inzake de Oosterweelverbinding aangezien de Arup-Sumstudie bijkomende mogelijkheden biedt;
- een hervorming van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nader te bekijken gezien het verlies aan geloofwaardigheid en het enorme financiële en technische belang van het Scheldeproject dat aan haar toevertrouwd zou worden;
- een gestructureerd overleg te plannen, op Antwerps of op Vlaams niveau, met het oog op optimalisatie van en samenwerking tussen alle voorstellen;
- te vertrekken van het algemeen belang en goed bestuur.

## 2. Bespreking en conclusie

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, herinnert aan de lange voorgeschiedenis van dit verzoekschrift. De verzoeker heeft het ingediend op 25 juni 2009. Na het aantreden van de nieuwe Vlaamse Regering en het zomerreces heeft de commissie het verzoekschrift een eerste keer besproken op 15 oktober 2009 en heeft toen beslist het naar de regering te sturen voor een reactie. Het antwoord van de regering heeft door de omstandigheden op zich laten wachten, door de besprekingen over het Masterplan Antwerpen na het referendum (18 oktober 2009). Pas nadat de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 haar Masterplan 2020 (het ‘dubbelbesluit’) goedkeurde, kon zij standpunt innemen over het verzoekschrift. Voorzitter Peumans leest in de conclusie van het antwoord van de regering dat zij met haar dubbelbesluit van 30 maart 2010 “rekening houdt met de in het verzoekschrift aangehaalde bekommernissen”.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat de laatste drie deelverzoeken van het verzoekschrift ofwel zijn achterhaald ofwel dat er door de beslissing van de regering is aan voldaan. Wat betreft de tweede deelvraag van het verzoekschrift – het tolvrij maken van het onderbenutte tracé Tijsmans-/Liefkenshoektunnel – heeft raadsheer Jan Debucquoy van het Rekenhof bij de bespreking van de vijftiende voortgangsrapportage BAM<sup>1</sup> belangrijke opmerkingen gemaakt. Ofwel wordt de Liefkenshoektunnel uitgebaat in een concessiestructuur, ofwel in een pps-structuur (publiek-private samenwerking). Naargelang de keuze voor deze of gene structuur kan de tol worden afgeschaft. De heer Penris stelt voor om de verzoeker te wijzen op die verhelderende stellingname van het Rekenhof.

Op de eerste deelvraag van het verzoekschrift – zo vlug mogelijk de missing link tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 op te heffen – heeft de Vlaamse Regering niet afdoende

<sup>1</sup> *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/10.

geantwoord, aldus de heer Penris. De regering belooft wel de A102 aan te leggen onder het maaiveld; dat is dan toch al een stuk van de grote ring. Maar over de verbinding van de E17 met de Liefkenshoektunnel is er in het antwoord van de regering niets te lezen.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat het toch al duidelijk is dat die verbinding er niet komt. Maar dan moet de regering daar maar eens openlijk voor uitkomen, meent de heer *Jan Penris*. En bovendien wenst spreker die beleidskeuze niet te delen. De heer *Jan Peumans* repliceert met een verwijzing naar de Wase burgemeesters die voor die verbinding niet te vinden zijn.

De heer *Bart Martens* is van oordeel dat in het antwoord van de regering dan toch wordt tegemoetgekomen aan de bedoeling van de eerste deelvraag, namelijk de optimalisatie van het gebruik van de Liefkenshoektunnel. Ook de regering wil die optimalisatie. In haar antwoord noemt zij onder de prioritaire projecten van het Masterplan 2020 bijvoorbeeld ook: de verbetering van de doorstroming vanuit het westen via het voorstel van de Wase burgemeesters, en de verbetering van de doorstroming van het haven- en doorgaand verkeer via de heraanleg van de Gentse Ring en de ombouw van de expresweg N49. Daarmee is de finaliteit van de eerste deelvraag van het verzoekschrift wel beantwoord, zij het dat de regering voor andere middelen opteert dan wat de verzoeker voorstelt.

Overigens noemt de heer Martens de steller van het verzoekschrift profetisch op het moment dat hij het schreef. Hij vroeg bijvoorbeeld ook het terug opvissen van het Horvat-tracé en het koppelen van een tunnelversie met de afbraak van het viaduct aan het Sportpaleis. Dat is uiteindelijk de denkpiste die in het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering is uitgewerkt. Spreker concludeert dat het verzoekschrift grotendeels is achterhaald door de feiten; dat geldt ook voor het eerste punt.

De *voorzitter* stelt concluderend voor dat het Vlaams Parlement het antwoord van de Vlaamse Regering bezorgt aan de verzoeker. Dat wordt zo ter goedkeuring op de agenda van de plenaire vergadering gebracht. Het antwoord van de regering wordt als bijlage bij het verslag gevoegd.

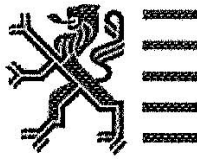
De voorzitter,  
Jan PEUMANS

De verslaggever,  
Annick DE RIDDER

**BIJLAGE:**

Het antwoord van mevrouw Hilde Crevits,  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
op het verzoekschrift over de Oosterweelverbinding,





***De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken***

**MEDEDELING AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft:** Verzoekschrift van de heer van 25 juni 2009 over het Masterplan Antwerpen en de Oosterweelverbinding.

Situering

Het verzoekschrift van de heer werd door de commissie Mobiliteit en Openbare Werken op 15 oktober 2009 in behandeling genomen. Gelet op de lopende besprekingen over het masterplan na de volksraadpleging in Antwerpen werd met de commissie afgesproken dat de beantwoording van het verzoekschrift zou gebeuren na de beslissing van de Vlaamse Regering over het masterplan Antwerpen, zoals deze op 30 maart jongstleden werd getroffen.

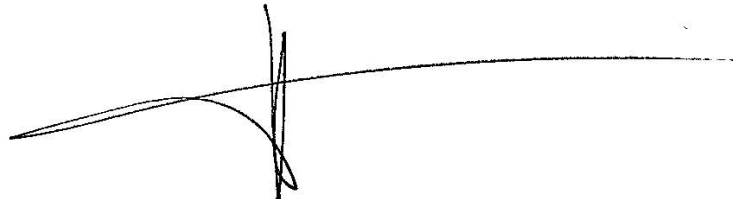
Inhoud van het verzoek:

De verzoeker vraagt de Vlaamse overheid:

1. Het gebruik van de Liefkenshoektunnel te optimaliseren om zo vlug mogelijk een bouwaanvraag in te dienen voor de missing link met de E17;
2. Het vrachtverkeer prioritair langs daar te laten rijden; het tolvrij maken van het onderbenutte tracé Thijsmans/Liefkenshoektunnel zou weel verkeer weghouden van de R1;
3. Geen voorbarige beslissing te nemen inzake de Oosterweelverbinding aangezien de Arup-sumstudie bijkomende mogelijkheden biedt;
4. Een hervorming van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nader te bekijken gezien het verlies aan geloofwaardigheid en het enorme financiële en technische belang van het Scheldeproject dat aan haar toevertrouwd zou worden;
5. Een gestructureerd overleg te plannen, op Antwerps of op Vlaams niveau, met het oog op optimalisatie van en samenwerking tussen alle voorstellen;
6. Te vertrekken van het algemeen belang en goed bestuur

In de beantwoording van het verzoekschrift wordt kort ingegaan op de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart jongstleden. De goedkeuring van het masterplan 2020 houdt daarbij rekening met de door de verzoeker gestelde vragen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a vertical line intersecting it near the center, and a small loop at the end of the horizontal stroke.

Hilde CREVITS

Bijlage:

- Beantwoording verzoekschrift



**Verzoekschrift van de heer \_\_\_\_\_, ingediend op 25 juni 2009 over het Masterplan Antwerpen en de Oosterweelverbinding**

**Beknorte inhoud van het verzoek**

De verzoeker vraagt de Vlaamse Overheid:

1. Het gebruik van de Liefkenshoektunnel te optimaliseren om zo vlug mogelijk een bouwaanvraag in te dienen voor de missing link met de E17;
2. Het vrachtverkeer prioritair langs daar te laten rijden; het tolvrij maken van het onderbenutte tracé Thijsmans/Liefkenshoektunnel zou weel verkeer weghouden van de R1;
3. Geen voorbarige beslissing te nemen inzake de Oosterweelverbinding aangezien de Arup-sumstudie bijkomende mogelijkheden biedt;
4. Een hervorming van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nader te bekijken gezien het verlies aan geloofwaardigheid en het enorme financiële en technische belang van het Scheldeproject dat aan haar toevertrouwd zou worden;
5. Een gestructureerd overleg te plannen, op Antwerps of op Vlaams niveau, met het oog op optimalisatie van en samenwerking tussen alle voorstellen;
6. Te vertrekken van het algemeen belang en goed bestuur

**Beantwoording van het verzoek**

Volgend op de alternatievenstudie, in opdracht van de Vlaamse Regering in 2008 uitgevoerd door ARUP-SUM, en de gemeentelijke volksraadpleging van 18 oktober 2009 te Antwerpen, heeft de Vlaamse regering beslist om de mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio en de voorliggende studies en oplossingen te herevalueren in het kader van het interministeriële comité DAM (Duurzame Antwerpse Mobiliteit), hierin bijgestaan door 7 werkgroepen.

Deze evaluatie bracht aan het licht dat het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, door de Vlaamse regering goedgekeurd in december 2000, door zijn multimodale aanpak weliswaar een uitstekend antwoord bood op de problemen die destijds als prioritair golden, maar ook dat het verkeersprobleem gedurende het voorbije decennium dermate is geëvolueerd dat bijkomende, prioritaire pijnpunten worden gedetecteerd. Het Masterplan van 2000 was dus aan een bijsturing toe.

Met het Masterplan 2020 (beslissing VI. R. van 30 maart 2010) wil de Vlaamse Regering een ambitieuze oplossing aanreiken voor de fundamentele problemen rond mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de ruime Antwerpse regio. Deze beslissing houdt rekening met het gevraagde in het verzoekschrift:

Bij dit Masterplan 2020 herbevestigt de Vlaamse regering de visie op de ontwikkeling van de mobiliteit in de regio, zoals beslist in het oorspronkelijke Masterplan en aangevuld met de nieuwe visies die de voorbije jaren zijn ontstaan: onder meer met betrekking tot een betere benutting van de Liefkenshoektunnel, de mobiliteitsafwikkeling in het Waasland, en de A102 tegelijk met de tweede spoorontsluiting van de haven als opportuniteit om de meer noordelijker zich

ontwikkellende haven te ontsluiten en de aanpak van het sluipverkeer in de zuid-ostrand.

De Vlaamse regering herbevestigt de optie om tot een sluiting van de ring over te gaan op het Oosterweeltracé, met een capaciteit van 2x3 rijstroken onder de Schelde verwevend naar een aansluiting op de R1 met minimaal 4x2 rijstroken (en pechstrook).

De Vlaamse regering wil de ondertunnelde oplossing uitvoeren voor de relatie Oosterweelknooppunt – R1. Vervolgens worden de noodzakelijke procedurestappen gezet om te komen tot een bouwvergunning en uitvoering.

Daarom wordt opdracht gegeven de schetsen die daarvoor zijn opgemaakt uit te werken op het niveau van een voorontwerp, dat zo snel mogelijk en ten laatste tegen de zomer 2010 op zijn conformiteit met de Europese tunnelrichtlijn wordt getoetst bij een Europese tunnelautoriteit.

Indien de tunnelautoriteit zou oordelen dat zo'n ondertunnelde oplossing binnen de randvoorwaarden van de vereiste capaciteiten niet mogelijk is of indien vervolgens zou blijken dat de tunnelvariant duurder is of het geheel langer duurt, dan zal alsnog de brugvariant uitgevoerd worden.

Onderhandelingen zullen onmiddellijk opgestart worden teneinde te komen tot een contractsluiting voor het onderdeel linkeroever – Oosterweelknooppunt.

Prioritaire projecten van het Masterplan 2020 zijn:

1. Het aanpakken van de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid van de brede rand rond Antwerpen, en dit zowel op linker- als op rechteroever :
  - Door de toekomstige aanleg van de A102 onder het maaiveld
  - De verbetering van de doorstroming vanuit het westen via het voorstel van de Wase burgemeesters
  - Door een betere benutting van de Liefkenshoektunnel
  - De verbetering van de doorstroming van het haven- en doorgaand verkeer via de heraanleg R4Gent en de ombouw N49
2. Het versterken van het reeds bestaande ambitieuze programma van openbaar vervoerprojecten uit het originele Masterplan met een tramlijn naar Wilrijk langs de E313, een tramlijn naar Ranst, een tramlijn naar Beveren en een tram of lightrail naar Oostmalle, en het realiseren van een gebieddekkend fietsnetwerk met 55km extra nieuwe fietspaden.
3. het aanbieden van alternatieven voor het vrachtvervoer (water en spoor) door de modernisering en verhoging van 16 bruggen over het Albertkanaal tot in Meerhout en de ondergrondse aanleg van de 2<sup>de</sup> spoorontsluiting gecombineerd met de A102.
4. Een ondergrondse oplossing voor de noordelijke sluiting van de Antwerpse Ring tussen Linkeroever en Schijnpoort die de ruimtelijke kwaliteit en de

leefkwaliteit te Merksem en Deurne herstelt en de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de stad en de relaties tussen stad en rand versterkt.

5. Het aanpakken van de resterende knelpunten op de toegangswegen van de Antwerpse ring. De aanpak van de E34/E313 (Ranst-Antwerpen), de E19 en de A12 zuid behoren tot de prioriteiten.
6. De zogenaamde spaghetti-knoop wordt heraangelegd, o.a. met het oog op een optimale ontsluiting van de ontwikkeling Petroleum Zuid met o.a. de bouw van het nieuwe voetbalstadion.
7. Het aanpakken van het sluikverkeer door het ontlasten van het onderliggend wegennet in de zuidostrand.

Er dient hierbij overigens opgemerkt te worden dat dit Masterplan 2020 tot stand kwam in nauw overleg met verantwoordelijken van de stad Antwerpen.

Op 21 april 2010 besliste de Vlaamse Regering een Stuurgroep op te richten om de verdere uitwerking van de Oosterweelverbinding op te volgen. De Stuurgroep is samengesteld uit de ministers van het ministrieel comité DAM of hun vertegenwoordigers, de voorzitter van de Raad van Bestuur van BAM en twee vertegenwoordigers van het college van de stad Antwerpen. De Vlaamse Regering stelt ook een Projectleider aan, de heer Jan-Jaak Polen, voor de uitwerking van de tunneloplossing. Hij rapporteert aan de Stuurgroep. Om het project binnen het kortst mogelijke tijdsbestek te realiseren wordt een Werkcomité opgericht binnen BAM. Het bestaat uit de voorzitter van de Raad van Bestuur van BAM en de Projectleider.

De beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart jl. houdt rekening met de in het verzoek aangehaalde bekommernissen.