



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 6
ingediend op 13 januari 2012 (2011-2012)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Eerste voortgangsrapportage

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Hoorzitting met de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman.....	6
1.	Uiteenzetting door de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman.....	6
2.	Vragen en opmerkingen van leden	7
3.	Reactie van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	12
3.1.	De beoordeling van de ombudsman.....	12
3.2.	De randvoorwaarden voor de oplossing van de Antwerpse mobiliteit	13
3.2.1.	Historiek van de randvoorwaarden	13
3.2.2.	Eerste randvoorwaarde: vrachtwagenvrije Kennedytunnel	13
3.2.3.	Tweede randvoorwaarde: tolvrije Kennedytunnel.....	14
3.3.	De bestuurlijke omgang van de Vlaamse Regering met de actiecomités	16
4.	Aanvullend debat	17
II.	Uiteenzetting door de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM.....	18
1.	Inleiding	18
2.	Projecten openbaar vervoer	18
2.1.	Brabo 1	18
2.2.	Brabo 2	19
3.	Overige projecten.....	19
III.	Gedachtewisseling met de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof	20
1.	Uiteenzetting door de heer Jan Debucquoy	20
1.1.	Vooruitgang ten opzichte van mei 2011.....	20
1.2.	Projecten met te weinig vooruitgang	21
1.2.1.	Oosterweelverbinding.....	21
1.2.2.	Nieuwe projecten Masterplan 2020	21
1.3.	Kostprijs	21
1.3.1.	De totale kosten	21
1.3.2.	Impact op meerjarenbegroting	21
1.3.3.	Beschikbare budgettaire middelen	22
1.4.	Risicobeheersing.....	22
1.5.	Rapportering aan het Vlaams Parlement	22
2.	Bespreking.....	23
IV.	Gedachtewisseling met de heer René Grispen, expert verkeersmodellen van het Verkeerscentrum Vlaanderen, en de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11.....	25
1.	Evaluatie van de TML-studie	25
1.1.	Evaluatie van de studies van TML over Meccano.....	25
1.1.1.	Evaluaties Meccanotracé door het Verkeerscentrum	25

1.1.2. Modelinstrumentarium TML	26
1.1.3. Trajectheffing	27
1.1.4. Conclusies	27
2. Bespreking van de evaluatie van de TML-studie.....	27
3. Doorrekeningen Masterplan 2020	29
3.1. Laatste aanpassingen	29
3.2. Resultaten.....	29
3.2.1. Nulscenario	29
3.2.2. Scenario 2.....	30
3.2.3. Scenario 4.....	30
3.3. Conclusies.....	31
4. Bespreking van de doorrekeningen Masterplan 2020.....	31
5. Doorrekeningen streefbeeld R11	33
6. Bespreking van de doorrekeningen streefbeeld R11	34
V. Algemene vragen van de leden	36
VI. Gestructureerde antwoorden	38
1. De budgetten	38
2. Liefkenshoektunnel.....	39
2.1. Uiteenzetting door de heer David Van Herreweghe	39
2.1.1. De bestaande LILO.....	39
2.1.2. Uitbreiding schaduwtoel.....	40
2.1.3. ESR-neutraliteit	41
2.2. Vragen en antwoorden over een eventueel tolvrije Liefkenshoektunnel	41
3. De overdracht van de concessie	42
4. De bouwvergunning	43
5. Aanvullende vragen en antwoorden.....	44
5.1. Spitsstrook E313.....	44
5.2. Plan-MER E313/E34	44
5.3. Plan-MER's spoortunnel en A102	45
5.4. Tramlijnverlengingen	46
5.5. Bruggen Albertkanaal.....	47
5.6. Kilometerheffing.....	47
5.7. Streefbeeld R11.....	47
5.8. Bouwput	47
Gebruikte afkortingen	50

Bijlagen

Bijlage 1: Schriftelijke beoordeling van de Vlaamse Ombudsdienst van een klacht over de bestuurlijke omgang met het Meccanodossier	51
Bijlage 2: Schriftelijke beoordeling van de Vlaamse Ombudsdienst van een klacht van actiegroep Ademloos.....	57
Bijlage 3: Gezamenlijke presentatie van de heren Jan Van Rensbergen, BAM, en Jaak Polen, Oosterweelverbinding en R11	63
Bijlage 4: Presentatie van de heer Jan Debucquoy, Rekenhof	101
Bijlage 5: Presentatie van de heer René Grispen, Verkeerscentrum, over de evaluatie van de studies van TML over Meccano	107
Bijlage 6: Presentatie van de heer René Grispen, Verkeerscentrum, met de doorrekeningen Masterplan 2020 en streefbeeld R11	115

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 10 en 24 november 2011 een gedachtewisseling over de eerste voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen¹. Het rapport volgt op het basisrapport dat op 11 mei 2011 is besproken in de commissie². Het is de bedoeling dat de regering halfjaarlijks in het parlement verslag uitbrengt over de voortgang van de realisatie van het masterplan.

Op 10 november 2011 kwam eerst de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman, aan het woord. Hij wenste op grond van artikel 19 van het Ombudsdecreet gehoord te worden naar aanleiding van de klachtbehandeling over de bestuursomgang met het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk. In het daaropvolgende debat reageerde ook mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Bij het verslag zijn de schriftelijke beoordelingen gevoegd van twee klachten (bijlagen 1 en 2).

Vervolgens lichtte de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM, de voortgang toe van de opdrachten die zijn maatschappij heeft behouden. Het verslag van het Rekenhof over de eerste voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof.

De heer René Grispen, expert verkeersmodellen van het Verkeerscentrum Vlaanderen, gaf uitleg over de laatste doorrekeningen van de te verwachten verkeersgevolgen van het masterplan. Nadien evalueerde hij de studies van TML over het alternatieve Meccanotracé.

Tot slot beantwoordde de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11, enkele vragen van leden over de Oosterweelverbinding en de as R11-R11bis-N10-N171. De meeste vragen werden genoteerd om een gestructureerde beantwoording mogelijk te maken op de tweede dag van de gedachtewisseling. De gezamenlijke presentatie van de heren Van Rensbergen en Polen (bijlage 3), de presentatie van de heer Debucquoy (bijlage 4), en de twee presentaties van de heer Grispen (bijlagen 5 en 6) zijn toegevoegd aan dit verslag.

Op 24 november 2011 gaf minister Hilde Crevits een gestructureerd antwoord op de meer beleidsmatige vragen. Zij werd daarin bijgestaan door de heren David Van Herreweghe, voorzitter van nv Tunnel Liefkenshoek, Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM, en de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11.

I. HOORZITTING MET DE HEER BART WEEKERS, VLAAMS OMBUDSMAN

1. Uiteenzetting door de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman

De heer *Bart Weekers*, Vlaams ombudsman, heeft om de hoorzitting gevraagd omdat de Vlaamse Ombudsdienst twee klachten heeft behandeld tijdens de zomer 2011, respectievelijk van de stRaten-generaal en Ademloos. De commissieleden hebben de beoordeling en de klachten ontvangen, veronderstelt hij.

Waarover gingen de klachten? De heer Weekers geeft een toelichting in vier punten. Hij gaat er in eerste instantie van uit dat klachtenbehandeling inzake de Antwerpse mobiliteitsproblemen en gezien de fase waarin zich het project bevindt, beter in de commissie tijdens de voortgangsrapportage wordt besproken. De klacht van stRaten-generaal viseerde vrij expliciet de minister. Die van Ademloos ging breder. Een ombudsman heeft tot taak een beoordeling van het verleden te geven bij het behandelen van een klacht en de

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/4.

² Het verslag van de commissiebespreking van de basisrapportage (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/3) heeft het verkeerdelijk over de 'eerste voortgangsrapportage'. Door de diensten van het Departement MOW is evenwel beslist pas de rapportage die volgt op de basisrapportage de 'eerste voortgangsrapportage' te noemen.

standpunten dichterbij elkaar te brengen, meent de spreker. Standpunten verzoenen is de ambitie uit het decreet, waar de ombudsman naar streeft, maar dat acht de heer Weekers vooralsnog niet optimaal mogelijk. In de klachtenanalyse benadrukt hij sterk dat het parlement daarbij in de mogelijkheid verkeert om daartoe bij te dragen.

Met de twee klachten kwamen een rist feiten, gegevens en mogelijke pistes die analyse vergden. Bij de ombudsdienst worden twee begrippen gehanteerd: deugdelijke correspondentie en redelijke termijn. Daaraan werden beide burgerinitiatieven afgewogen. Ze kregen volgens de ombudsman al enkele kansen en tegemoetkomingen, zeker in de commissie. Het voorstel waarvan sprake is, is er ook al ter sprake gekomen, stelt hij. Met het oog op de ontelbare discussies over de diverse tracés en de begrippen ter zake, het al dan niet bestuderen ervan en de draagwijdte van het onderzoek, meent hij dat er te vaak te weinig klare taal is gesproken ten aanzien van de beide initiatieven. Die deugdelijke correspondentie of klare taal wenst men wel te krijgen voor beide.

Inzake de redelijke termijn kan de ombudsdienst alleen maar vaststellen dat het veel te lang duurt om tot die klare taal te komen.

In de dossiers blijkt de al dan niet tolvrijheid van de Kennedytunnel een cruciaal aspect. Dat wordt door de verkeersdeskundigen een randvoorwaarde genoemd die wordt afgezet tegenover onder meer de sturende en autonome kracht van een tracé. De heer Weekers wil vooral graag dat er duidelijkheid geboden wordt over de keuze voor tunnels en de andere elementen.

Hij verwacht van de zitting dat de minister enige opheldering kan bieden in haar betoog en dat hij zal vernemen wat het parlement zelf vooral over Meccano en het bijkomende studiewerk te zeggen heeft. Is dat toereikend of niet, vraagt hij zich af. Uiteindelijk beslist het parlement erover of er in de conceptuele fase afdoend en voldoende onderzoek is verricht. De heer Weekers wil dan ook vooral luisteren.

2. Vragen en opmerkingen van leden

De heer *Carl Decaluwe* stelt dat hij door de lange tijd die hij al zetelt in het parlement een meer integraal beeld heeft over bepaalde dossiers. Het BAM-dossier is volgens het lid van meet af aan woelig geweest. In de laatste fase met de Lange Wapper en de Oosterweelverbinding werd het ook een politiek dossier, stelt hij. De begrafenis van de Lange Wapper met behoud van tracé was een expliciet politieke beslissing, onderstreept hij. Als niet-Antwerpenaar wilde hij zich in de loop der jaren niet uitspreken over tracékeuze maar hij heeft vooral procedures en besluitvorming beoordeeld. Als een ombudsman zich in een dergelijk dossier begeeft, dan betreedt hij eigenlijk de politieke arena, oppert de heer Decaluwe. Hij zag ook nooit eerder een ombudsman gebruikmaken van artikel 19 van het Ombudsdecreet om zelf gehoord te worden over klachten in een dossier.

Echt verbaasd is het lid over het feit dat de ombudsman scherper blijkt op papier dan hij bij de zitting zelf klinkt. Zo vindt hij het nogal sterk dat een ombudsman stelt dat de goede bestuurlijke omgang – volgens het lid zwaarwichtige terminologie – niet goed zit. Daaruit spreekt voor hem een zware beschuldiging van de minister. Hij vindt minister Crevits een van de meest transparante ministers die dossiers op een grondige en degelijke wijze aanpakt. Bij wijze van voorbeeld citeert het lid een aantal cijfers: een kwart van alle schriftelijke vragen in het Vlaams Parlement is aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken gericht. Een vijfde van alle vragen om uitleg wordt aan haar gericht. Ze is volgens het lid ook de enige minister die het parlement in de commissie echte primeurs geeft en ook toelichtingen geeft. Daarbij refereert hij aan het jaarlijks rapport Onderhoud Wegen, voortgangsrapportages, cijfers over de veiligheid van De Lijn, besprekingen van beheersovereenkomsten, stand van zaken Brusselse ring, het Lichtplan enzovoort.

Het stoort het lid ook danig dat de ombudsman zich ter gelegenheid van de Septemberverklaring van de minister-president al in de politieke arena begaf. Er waren klachten bij de ombudsman inzake leerlingenvervoer en hij antwoordde aan betrokkenen schriftelijk dat het jammer is dat in de Septemberverklaring van de minister-president geen aandacht wordt besteed aan het leerlingenvervoer. Dat vindt de heer Decaluwe een ongeoorloofd politiek statement. De minister-president bepaalt zelf welke accenten hij of zij legt, net als elke minister. Klachten bij een ombudsman vormen daarvoor niet de grondslag, haalt het lid nog uit.

Het debat dat de ombudsman in voorliggend dossier op gang brengt, vindt het lid dan wel weer interessant omdat het volgens hem om meer gaat dan het dossier zelf. Het gaat ook over de werking van de democratie en hoe die omgaat met actiegroepen. Voor de heer Decaluwe moet elke actiegroep die moeite doet op zijn waarde beoordeeld worden en ernstig genomen worden. Hij werpt daarbij wel de vraag op of een minister zich verplicht moet zien om elke actiegroep voor of tegen wat dan ook – al dan niet meermaals – te ontvangen. Is dat haalbaar?

De G1000 vindt de heer Decaluwe een waardevol initiatief³, dat echter een dubbel effect kan hebben. Wie meent dat hij te weinig is gehoord door een of andere overheid, kan allicht het idee opvatten om klacht in te dienen bij de ombudsman, die dan de betrokken minister bij de oren kan trekken. Is dat de bedoeling, vraagt het lid zich af. Voor hem blijven de verkozenen nog altijd degenen die de beslissingen moeten nemen en ze moeten hun werk dan ook nog naar behoren kunnen uitvoeren.

De grote transparantie in het voorliggende dossier is behalve aan de minister ook te danken aan het parlement, stelt de heer Decaluwe, aan het feit dat er voortgangsrapportages afgedwongen zijn. Zo heeft het parlement uiteindelijk altijd alle informatie gekregen die het nodig had. Het lid is dan ook niet gelukkig met de keuze van de ombudsman om de minister in een publiek forum aan te pakken, al slaat dat vooral op de papieren formulering, herhaalt de heer Decaluwe.

Het lid onthoudt ook dat de heer Weekers zelf aangeeft dat de parlementsleden in elk geval voldoende geïnformeerd zijn. Hij stelt dat de ombudsman de indruk wekt dat de klacht behandeld wordt alsof er nog niet over gedebatteerd is. Dat klopt volgens het lid absoluut niet. Ook de stelling dat er eindelijk 'klare taal' wordt verwacht, wringt bij de heer Decaluwe. Hij onderstreept dat het in dergelijke dossiers precies gaat om nuances en compromissen en dat die eis dus onheus is. Het lid stelt zichzelf ook de vraag of men in het kader van de openbaarheid van bestuur ook alles uitvoerig en gedetailleerd moet motiveren. Vraagt democratie daarom?

Er zijn talloze studies uitgevoerd over de Antwerpse verkeersknoop, stelt het lid, te veel naar zijn en andere leden hun zin. Hij weegt daarbij de kosten en de resultaten tegen elkaar af. De heer Decaluwe oppert dat een eigen studie van een actiegroep best wel waardevol kan zijn, maar daarbij blijkt dat die mensen dan wel zowat alles mogen vooropstellen. Dat wordt door de ombudsdienst zonder meer overgenomen, klaagt hij aan.

Grootste probleem vindt hij dat de ombudsman nadien niets daarvan weerlegt. Het lid haalt enkele voorbeelden aan uit het voorwerp van de klacht en de klachtenbehandeling. Zo staat er dat de bevoegde minister ervoor heeft gezorgd dat Meccano intussen de facto als alternatief is afgevoerd. Op basis van al de beschikbare stukken en de stemmingen die zijn gehouden, vindt hij het cruciaal dat er ook wordt vermeld dat het bewuste tracé is weggestemd. Voorts leest hij dat op 29 augustus 2011 de verzoekers nog benadrukken hoe het voornemen om in Beveren een gevangenis te bouwen opnieuw en bijkomend van aard

³ De G1000, een 'burgertop' over de toekomst van België op 11 november 2011 in Brussel, <http://www.g1000.org/nl>.

is om Meccano te dwarsbomen. Het is dan volgens de heer Decaluwe ook de plicht van de ombudsdienst om aan te geven dat de beslissing om die gevangenis te bouwen, met de geijkte procedures van bouwvergunningen en RUP, al dateert van voor er sprake was van een Meccanotracé. Een ombudsdienst moet een neutraal beeld hanteren, meent hij, en niet nalaten van alle correcte informatie te verwerken.

Ook de problematiek van tolheffingen en randvoorwaarden betreft politieke beslissingen, die volgens het lid voldoende besproken en gemotiveerd zijn.

Inzake de randvoorwaarden merkt de heer Decaluwe nog op dat de actiegroepen te allen tijde alle documenten uit het dossier hebben opgevraagd en gekregen. Er is nooit gevraagd om de randvoorwaarden extra te motiveren, stelt hij. Het lijkt hem dan ook sterk om minister en/of parlement aan te wijzen dat er niet voldoende gemotiveerd is ter zake. Het lid geeft expliciet aan dat hij als niet-Antwerpenaar van de stad geen tolstad wil maken, maar dat hij ook geen discriminatie wil waarbij Antwerpenaren geen tol betalen en anderen wel. Dat vindt op het Europese niveau ook geen steun, stelt hij. De randvoorwaarden zijn goed doordacht, oppert het lid. Die overboord gooien, betekent voor hem ook het masterplan laten varen.

Het Verkeerscentrum heeft alle mogelijke modellen door de computer gehaald. Die presentaties liggen nog vers in het geheugen, stelt de heer Decaluwe. Als blijkt dat bepaalde modellen niet werken, lijkt het hem zinloos daarover dan toch nog omvangrijke rapporten op te stellen.

Het lid wijst erop dat het om een langlopend dossier gaat waarvoor oorspronkelijk politiek een draagvlak bestond. Pas na enige tijd zijn de actiegroepen op de voorgrond gekomen. De Vlaamse Regering en de bevoegde minister hebben zo transparant mogelijk geïnformeerd. Daarentegen hadden de mensen van de BAM zelfs juristen ingehuurd om ervoor te zorgen dat parlementsleden toch maar niet aan de nodige informatie zouden raken. Daarvoor heeft het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement moeten vechten. Men heeft dus een hele evolutie doorgemaakt, stelt de heer Decaluwe. Hij noemt het populisme om na die vooruitgang nog te beweren dat het tijd is voor klare taal. Het lid wil vooral geen standstill bewerkstelligd zien. Hij citeert uit briefwisseling van de stad Antwerpen, met handtekening van de stadssecretaris: “Tijdens het voorjaar 2011 werd de stad Antwerpen systematisch overstelpt met een groot aantal identieke mailberichten vanuit een centraal mailadres met betrekking tot een verzoek in het kader van de openbaarheid van bestuur. U vindt een typeverzoek en een volledige lijst van aanvragers als bijlage. Dergelijke webacties vragen een grote inzet van personeel en tijd om tijdig te handelen. We hebben al het mogelijke gedaan om zoveel mogelijk aanvragers binnen de wettelijke termijn te antwoorden. U vindt het verstuurd standaardantwoord in bijlage.”.

Ook de minister zou ongeveer 4000 mails ontvangen hebben ter zake. De heer Decaluwe stelt dat men voor de keuze staat om ofwel te voorzien in meer personeel voor het kabinet om conform de reglementering te antwoorden. Daartoe zullen dan met dat doel belastingen geheven moeten worden. Ofwel houdt men de reeds gehanteerde werkwijze aan van zo transparant mogelijk in alle openbaarheid op alles te antwoorden en zo ook de politieke beslissingen verder te nemen. Het lid meent dat de ombudsman een stap te ver zet door artikel 19 in te roepen als zou er zonder zijn tussenkomst geen antwoord komen of als zou men dan niet luisteren.

De heer *Dirk Peeters* dankt de ombudsman voor zijn verzoek om gehoord te worden, gezien de omvang en het belang van een dossier als het Masterplan 2020 voor Antwerpen. Hij vindt het ongepast dat de heer Decaluwe de gelegenheid te baat neemt om het proces van de werking van de ombudsdienst te maken. Bovendien meent het lid dat zijn houding en uitspraken getuigen van een totale minachting voor actiegroepen die erin geslaagd zijn een referendum te houden in een van de grootste steden van Vlaanderen, met belangrijk politiek gevolg.

De heer Peeters is het er wel mee eens dat mevrouw Crevits een van de meest transparante ministers is van de Vlaamse Regering, zij het niet in het voorliggende dossier. Voor klare taal was er vooralsnog vaak een te groot gebrek aan gegevens, stelt het lid. Hij leidt dat af uit de ervaringen van het verleden en analyse van het Rekenhof en de Inspectie van Financiën en het feit dat er nog zoveel onzekerheden zijn inzake tracékeuze; modellen ontbreken; financiering is niet duidelijk enzovoort. Ook hij hoopt op klare taal vanaf heden.

Hij ziet wel een operatie beschadiging in het luik tolheffing in de tunnel. Het is dan wel een reeds lang genomen beslissing van de Vlaamse Regering om de Kennedytunnel tolvrij te houden, toch vraagt het lid zich af waarop mensen van diezelfde regering zich baseren om te beweren dat stRaten-generaal vraagt om tol te heffen in die tunnel. De actiegroepen hebben het over ‘slimme sturing’, wat heel iets anders is dan domme tol, oppert de heer Peeters. Hij herinnert eraan dat dit in de bouwaanvraag nog altijd als tolplein van de Oosterweelverbinding is opgenomen, te realiseren anno 2020. De link leggen als zou tolheffing in de Kennedytunnel een voorstel van de actiegroepen zijn, is voor het lid een brug te ver. Waar komt dat idee vandaan?

Aan de heer Decaluwe geeft hij nog ter overweging dat in de commissie herhaaldelijk gevraagd is om een degelijke analyse en vergelijking van de tracés. Dat is nooit gebeurd volgens de heer Peeters. Er is alleen naar de tracékeuze gekeken, stelt hij, maar er is nooit een vergelijking gemaakt, met name op het vlak van de aansturing.

De heer *Jan Penris* is geschokt door de toon van de heer Decaluwe. Hij stelt te geloven in de democratie en in het feit dat de verkozenen de wettige vertegenwoordigers van het volk zijn en moeten blijven. Dat neemt voor het lid niet weg dat actiegroepen van het kaliber stRaten-generaal en Ademloos, die erin geslaagd zijn een volksraadpleging af te dwingen in bijzonder moeilijke omstandigheden, au sérieux genomen moeten worden. Des te meer is dat zo als hun inhoudelijk verhaal sterk is, meent de heer Penris. Hij vindt het dan ook normaal dat de ombudsman met klachten van dergelijke instanties voorzichtiger omspringt dan met andere. Hij vindt hem nog te braaf in voorliggend geval. De heer Penris is ervan overtuigd dat het verhaal nog een vervolg krijgt en verzoekt de ombudsman dan ook de klachtenbehandeling als dusdanig nog niet als afgehandeld te beschouwen. Er zou meer informatie moeten komen in de gedachtewisseling. Op basis daarvan moet de ombudsman oordelen of er klare taal is gesproken.

De heer Penris merkt op dat inzake de inhoud van de overeenkomst met de aannemerscombinatie Noriant niet alle informatie is vrijgegeven. Er ontbreekt een stuk. Men wil weten hoe en in welke taal er aanmelding is gedaan bij Europa van het dossier. Klare taal is voor het lid volledige taal en dus wil hij ook alle stukken. Het kan niet dat bijlagen ontbreken, zij het bewust of onbewust, stelt het lid. De ombudsman is aangesteld door het parlement om mee de belangen van dat parlement op te volgen, niet in functie van de belangengroepen alleen, maar ook ten behoeve van de parlementsleden en dus zou eenieder blij moeten zijn dat hij vraagt om klare taal, besluit de heer Penris.

De heer *Bart Martens* wil liever een blik vooruitwerpen op de verdere procedure. Er komt een nieuw plan-MER en in het kader daarvan een nieuwe kennisgevingsprocedure over de mogelijke alternatieven die men wil bestuderen op welke effecten. Eenieder kan daarop nog vragen om meer alternatieven te onderzoeken ter zake, burger of actiegroep. De MER-cel moet dan beslissen over welke alternatieve scenario's in het plan-MER bestudeerd zullen worden. Volgens het lid is dat het ogenblik bij uitstek om nog alternatieven in te brengen in de procedure. Hij gaat ervan uit dat de Vlaamse Regering er met al het voorafgaand onderzoek gerust in is dat haar voorkeursalternatief dat onderzoek zal overleven. Men is eraan gehouden die procedure te respecteren, omdat het parlement die zelf in het leven heeft geroepen, stelt de heer Martens. Zo ook is het parlement gebonden aan een motiveringsplicht als het bepaalde alternatieven niet wil laten onderzoeken of in over-

weging wil nemen. Als men de procedure niet respecteert, creëert men volgens het lid een juridisch mijnenveld dat het dossier zal opblazen. Hij pleit ervoor de procedure integraal te respecteren en dat te doen met de blik op de toekomst in plaats van op het verleden.

De heer *Dirk de Kort* stelt dat de ombudsman het bij het rechte eind had als hij veronderstelt dat de commissie de juiste plaats is om over het dossier en de klachten van gedachten te wisselen. Het is ook goed dat hij wil te weten komen hoe zijn diensten ermee moeten omgaan. Volgens het lid wekt de heer Decaluwe de verkeerde indruk als zou het om een spel gaan van minister en actiegroepen. Hijzelf heeft begrepen dat het erom gaat te weten hoe men met infrastructuurprojecten omgaat.

Uit de historiek blijkt dat er wel degelijk bijsturingen zijn gebeurd in de politieke besluitvorming. Er zijn politieke stappen gezet waarbij men zich vragen stelt, weet het lid. Dat was vooral het geval waar de actiegroepen informatie aanbrachten die aangaf dat bijsturing aan de politieke besluitvorming aangewezen was. Zo worden randvoorwaarden gesteld, stelt het lid.

De heer de Kort beaamt dat op politiek vlak de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een tijdlang het gevoel had niet voldoende of volledig geïnformeerd te worden. Men is daarop naar het Rekenhof gestapt om gemeenschappelijk te vragen om een bijsturing op het controlerecht opdat het Vlaams Parlement inzage zou verkrijgen in alle stukken met betrekking tot het dossier. De voorzitter van de commissie wilde in het kader van het Rekendecreet nog verdere initiatieven nemen opdat het Vlaams Parlement ten volle zijn controlerecht zou kunnen uitoefenen voor grote infrastructuurwerken.

Er zijn ook lessen getrokken, oppert de heer de Kort. In de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten (commissie-Sauwens) besloot men op een andere manier naar de toekomst van dergelijk grote infrastructuurwerken te kijken⁴. De Vlaamse Regering formuleerde een visienota⁵ op basis van de aanbevelingen van de commissie-Berx en de commissie-Sauwens en is er een besluit genomen door de Vlaamse Regering. Men hoopt dat dit in decretale taal wordt vertaald en dat zo een snellere besluitvorming inzake die werken mogelijk wordt met een drietrapsraket van inspraak in de beginfase, politieke besluitvorming daarna en vervolgens de rest van de procedures die doorlopen moeten worden. De heer de Kort meent dat die richting verder moet worden gevolgd.

Hij waarschuwt de ombudsman er wel voor niet nog eens vragen te stellen en zich te laten misbruiken om het afgehandelde en als ongewenst beoordeelde Meccanotracé alsnog aan de orde te stellen. Het gaat er voor het lid uiteindelijk om wat er leeft in de ruime regio van en rond Antwerpen, stelt hij: de congestie oplossen. Het aantal filedagen rond Antwerpen ligt hoger dan voor Brussel op de hoofdsnelwegen. Het wordt voor hem tijd dat politici hun verantwoordelijkheid opnemen en dat er vooruitgang wordt geboekt in het dossier. Dat moet de welvaart voor de regio en Vlaanderen ook in de toekomst garanderen. De heer de Kort krijgt echter stilaan het gevoel dat er niets meer van infrastructuurwerken gerealiseerd raakt. Hij wil ervoor gaan om alsnog knopen door te hakken.

De heer *Jan Peumans* staat op de onafhankelijkheid van de Vlaamse Ombudsdienst en de ombudsman. Die moeten zonder beperkingen, beïnvloeding of bedreiging kunnen functioneren. Artikel 19 is door het parlement goedgekeurd en de ombudsman kan dus ook als dusdanig vragen om door het parlement gehoord te worden. De discussie moet gevoerd

⁴ Zie de resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395/1-2).

⁵ Voor het verslag van de opvolging door de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten van die visienota, zie *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 858/1-7.

worden naar aanleiding van het jaarverslag van de ombudsman⁶. De heer Peumans heeft uitdrukkelijk aan de regering gevraagd om aanwezig te zijn bij de voorstelling van dat jaarverslag. Die voorstelling moet in alle onafhankelijkheid kunnen gebeuren, vindt de heer Peumans. Hij meent dat de ombudsman goed bezig is als ministers hem een vervelend man vinden.

Het lid is het met de heer Decaluwe wel eens over het feit dat net het voorliggende dossier in grote transparantie is behandeld. De stapel documenten ter zake is intussen enorm in omvang. De politieke beslissing over het dossier is intussen genomen, benadrukt de heer Peumans. Ook hij vindt dat die verantwoordelijkheid bij de verkozenen des volks ligt en dat zij dan ook daarvoor verantwoording moeten afleggen ten aanzien van de kiezer, die hen daarop kan beoordelen. Hij begrijpt dat bepaalde partijen met die beslissing niet gelukkig zijn, maar stelt dat een genomen beslissing uitgevoerd wordt.

De heer Peumans staat ook op de openbaarheid van stukken en hoort voor het eerst over de overeenkomst met Noriant en de bijlage die zou ontbreken. Hij wijst erop dat er nog geen officiële vraag is gericht aan de minister-president om uit te leggen hoe de aanvraag bij Europa in elkaar zit. Artikel 80, punt 5, van het Reglement stipuleert dat vertrouwelijke stukken ook in vertrouwelijke sfeer ingekeken mogen worden. Het is echter essentieel de vraag ook eerst te stellen.

3. Reactie van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* wil zonder emotionele beperkingen ingaan op de kwestie. De vraag van de ombudsman om uit te leggen waar de randvoorwaarden vandaan komen, heeft ook haar verrast. Het leek haar evident. Ze wil daarom voorlezen uit de notulen ter zake en hoopt dat het dan duidelijk wordt.

3.1. De beoordeling van de ombudsman

De minister verneemt van de ombudsman dat er al heel wat informatie is gegeven, maar dat een aantal zaken onduidelijk blijven. Ze wil haar ontgoocheling uiten over de manier waarop er met de expliciete actieve openbaarheid van stukken wordt omgesprongen. Ze geeft het voorbeeld van de cijfers van verkeersprognoses over het masterplan die korte tijd eerder actief openbaar zijn gemaakt door publicatie op de website van het Verkeerscentrum. Het is de bedoeling dat het centrum daarbij toelichting verstrekt maar men wilde de cijfers alvast toegankelijk maken, stelt de minister. In de pers moet ze dan lezen dat de Vlaamse Regering een geheime studie heeft laten uitvoeren die verstopt is achter een link en waarover niet is gecommuniceerd. Als de regering echter wel actief communiceert, wordt haar aangewreven dat eerst de stukken in het parlement moeten worden voorgelegd om daarna pas persverklaringen af te leggen.

De modelberekeningen die bij deze gedachtewisseling worden toegelicht, betreffen actieve prognoses voor de R11 en de minister had ze op de website kunnen zetten. Om te voorkomen dat er weer commentaar wordt geleverd op de werkwijze, is dat niet gebeurd en kunnen ze na de toelichting pas gedownload worden, stelt minister Crevits⁷. Ze vraagt om regels en afspraken ter zake en hoopt dat de ombudsman dat aspect kan helpen oplossen.

⁶ Vlaamse Ombudsdienst. Jaarverslag 2010 (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 41/1 en 3).

⁷ <<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/nieuwsitems/2011/nieuws-110923-masterplan>> en <<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/rapport-masterplan-2020.pdf>> .

3.2. De randvoorwaarden voor de oplossing van de Antwerpse mobiliteit

3.2.1. Historiek van de randvoorwaarden

Een eerste randvoorwaarde is het vrachtwagenvrij zijn van de Kennedytunnel in de toekomst. Tolvrijheid van die tunnel is een tweede randvoorwaarde. Op nieuwe infrastructuur zal er wel tol worden geheven. Er worden toelichtingen gegeven bij de modelleringen over het Masterplan 2020 en de R11 en er kunnen dan ook vragen worden gesteld.

Minister Crevits wijst erop dat de historiek van de randvoorwaarden heel ver teruggaat. Ze begint bij een beslissing van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 waarmee het Masterplan Antwerpen is goedgekeurd, met inbegrip van de aanleg van de Oosterweelverbinding en het principe van de tolheffing die een sleutelrol zou spelen bij de financiering van het masterplan. De filosofie daarvan berust op het feit dat die heffing eigenlijk een infrastructuurheffing is. Wie ervan gebruikmaakt, betaalt tol.

Op 26 oktober 2001 vond een Antwerpse Staten-Generaal Mobiliteit plaats onder leiding van provinciegouverneur Camille Paulus. Die ging akkoord met een scenario van tolheffing op de Oosterweelverbinding in combinatie met een tolvrije Kennedytunnel met vrachtwagenverbod. Het verslag maakt melding van de resultaten van onderzoek door de Vlaamse administratie over de toepassing van tolheffing in het kader van de alternatieve financiering van het masterplan. Uitgangspunten waren dat de tol maatschappelijk aanvaardbaar moet zijn, dat er minstens één tolvrije Scheldeovergang moet zijn en dat tol ook als middel moest kunnen dienen om mobiliteit te sturen.

Vervolgens zijn vijf scenario's onderzocht: al dan niet tol in de Kennedytunnel, volledig of gedeeltelijk verbod op vrachtwagens in een tolvrije Kennedytunnel en er zijn ook een aantal evaluatiecriteria gehanteerd zoals het congestieoplossend vermogen, het vermijden van sluipverkeer, het beperken van bijkomend verkeer en de financierbaarheid. De suggestie die uit dat onderzoek naar voren is gekomen, betrof een tolvrije Kennedytunnel en een volledig verbod op vrachtwagens. Extra voordeel van de optie zou zijn dat er extra ruimte voor personenverkeer in de Kennedytunnel vrijkomt; het vervoer van gevaarlijke producten zou veiliger worden; het verkeer op de ring zou in het algemeen veiliger worden, en in 't algemeen zou er meer milieuvriendelijk verkeer komen.

De heer *Jan Penris* vraagt om te expliciteren welke instanties van die Staten-Generaal deel uitmaakten. Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat de gouverneur de leiding had en dat er een honderdtal maatschappelijke en economische actoren aan deelnamen.

Het kennisgevingsdossier van het plan-MER voor het masterplan is goedgekeurd op 15 mei 2003. Ook dat gaat in elk scenario uit van een tolvrije Kennedytunnel met vrachtwagenverbod. Op 10 juni 2005 opteert de Vlaamse Regering voor scenario 1B van het plan-MER: een Oosterweelverbinding met tolheffing, een tolvrije Kennedytunnel en een verbod op vrachtwagens.

Op 22 juli 2005 besliste de Vlaamse Regering om vanaf de opening van de Oosterweelverbinding opnieuw een vrachtwagenverbod in te voeren voor de Kennedytunnel en worden de toltarieven vastgelegd. Op 30 maart 2010 zijn de randvoorwaarden een laatste keer door de Vlaamse Regering bevestigd. De randvoorwaarden zijn aldus doorheen het verhaal stabiel aanwezig, consequent gehanteerd in het plan-MER en geregeld bekrachtigd door de Vlaamse Regering, stelt de minister.

3.2.2. Eerste randvoorwaarde: vrachtwagenvrije Kennedytunnel

Vervolgens gaat de minister in op de inhoudelijke motivering. Het vrachtwagenvrij maken van de Kennedytunnel is ingegeven, onder meer door de bepalingen en verplichtingen van

de Europese Tunnelrichtlijn. De Antwerpse ring en de Kennedytunnel maken deel uit van het trans-Europese netwerk. Daarom moet de tunnel op termijn voldoen aan bepaalde veiligheidsnormen die daarvoor worden opgelegd. De Kennedytunnel dateert van 1964 en er is aan gebouwd tot 1969. Hij voldoet om diverse redenen vooralsnog niet aan de Tunnelrichtlijn. De in- en uitvoegers zijn te kort bij de tunnelmond; er zijn te grote hellingen; er zijn onvoldoende mogelijkheden voor vluchtwegen, en de combinatie van de noordelijke tunnelkoker met de treinkoker blijkt problematisch. Er is voorts onduidelijkheid over brand- en explosiebestendigheid, stelt de minister, en er zijn onvoldoende maatregelen tegen terugslagrook in andere tunnelbuizen. Daarnaast zijn er nog een aantal technische redenen waarop de minister niet dieper ingaat. Ze stelt dat een grondige analyse nodig is met implementatie van de conclusies en maatregelen. Die is in handen van AWW en EMA, de eigen diensten van de minister, in hun project Uitbouw van het Vlaams Tunnelcentrum.

Het veiligheidsdossier moet worden opgemaakt en vergt een aantal kleinere en grotere infrastructuraanpassingen. Sommige mankementen kunnen niet worden opgelost, verklaart minister Crevits. Zo vereisen de te steile toegangshellingen aanvullende of strengere veiligheidsmaatregelen. Die zijn zeer divers, stelt de minister, en ze kunnen zowel infrastructuur als organisatorisch of verkeerssturend. Voorbeelden van courante aanvullende maatregelen zijn ventilatieschachten, automatische blussystemen (zoals sprinklers, watermistssystemen, drukluchtschuim), doelgroepstroken, toegangsdosering, snelheidsbeperkingen, inhaalverbod, ADR-verbod en vrachtverbod.

Specifiek voor de Kennedytunnel kan op basis van de bestaande veiligheidsvoorzieningen en van de ervaringen uit andere veiligheidsdossiers voor tunnels de conclusie getrokken worden dat een vrachtwagenverbod een sterk milderend effect zou hebben op de problemen en afwijkingen van de Kennedytunnel ten opzichte van de Tunnelrichtlijn. Vandaar de keuze voor het vrachtwagenverbod, verklaart minister Crevits. Het is een logische keuze, in het kader van de tunnelveiligheid.

Een tweede reden voor die keuze, is de zuivere verkeersveiligheid. De Kennedytunnel is recent nog bestempeld als een relatief onveilig stuk snelweg, met drie op- en afritten over een afstand van 700 meter. Er zijn veel incidenten met als grote oorzaak dat het verkeer dat de oprit Linkeroever neemt, richting tunnel, er na een kleine 700 meter rechts weer uit moet. Wie naar de stad moet, heeft 36 seconden de tijd om op een van de drukste plaatsen van het snelwegennet drie rijstroken te dwarsen. Ongeveer een kwart van het verkeer op die rijstroken bestaat uit vrachtwagens en dat bemoeilijkt het manoeuvre. Ook daarvan is een inhoudelijk verslag beschikbaar.

Minister Crevits en de Vlaamse Regering blijven erbij dat het vrachtwagenverbod voor de toekomst een goede oplossing is.

3.2.3. Tweede randvoorwaarde: tolvrije Kennedytunnel

Met betrekking tot de tweede randvoorwaarde gaat het voornamelijk om een politieke keuze, waar de minister ook achter staat. De Vlaamse Regering wil van Antwerpen in elk geval geen tolstad maken, verzekert ze. Het blijkt ook niet de bedoeling om iedereen die om welke reden ook in Antwerpen moet zijn, tol te laten betalen. De minister wil evenmin meedoen aan het toch al sterk geëvolueerde debat over de al dan niet gewenste tolheffing voor de Kennedytunnel. Ze wil wel samen de vergelijking maken met het rekeningrijden of de kilometerheffing. De Vlaamse Regering heeft er ook voor gekozen om op termijn een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens. Ze zullen dus betalen volgens de afstand die ze afleggen. Het zou volgens de minister perfect mogelijk zijn de tol aan de Liefkenshoektunnel te integreren in een kilometerheffing. Niets verbiedt dat te doen.

Voor personenwagens wil de Vlaamse Regering geen rekeningrijden invoeren. Ook dat is een bewuste keuze, stelt de minister.

Een trajectheffing is een niveau hoger dan de kilometerheffing, legt minister Crevits uit. Ze refereert aan de vragen die ze al heeft gekregen over de mogelijkheid om een kilometerheffing te laten variëren naargelang van tijd en plaats. Technisch is dat in de toekomst perfect mogelijk, oppert ze, maar de Vlaamse Regering heeft ervoor geopteerd om in een proefproject rekeningrijden voor personenwagens op te nemen, maar niet om het veralgemeend in te voeren. De Vlaamse Regering kiest er ook niet voor om op een heel beperkt aantal wegen rond Antwerpen een trajectheffing in te voeren en dat niet te doen in de rest van Vlaanderen. Het is wel de bedoeling één tolvrrije verbinding voor personenwagens te behouden, de vrachtwagens uit die verkeersstroom te lichten en die op termijn allemaal tol te doen betalen. Door niet voor rekeningrijden voor personenwagens te kiezen, is meteen ook de optie genomen niet te variëren naar tijd of plaats in de heffingen, verklaart minister Crevits. Men hoeft het er niet mee eens te zijn, maar dat is de keuze van de Vlaamse Regering. Dat sluit niet uit dat in de toekomst er wel een kilometerheffing voor personenwagens komt die gemoduleerd wordt in tijd en ruimte, geeft de minister mee. Ze stelt dat de Vlaamse Regering voor het ogenblik geen infrastructuur wil ontwikkelen waarvan het oplossend vermogen te zwak is of alleen maar versterkt kan worden mits enorme trajectheffingen.

Op 15 juni 2011 vroegen de heer Penris en mevrouw Vogels de minister om het laatste rapport van TML te bekijken⁸. Ze citeert uit haar antwoord: “Ik heb er geen probleem mee om net zoals met het Meccanotracé aan het Vlaams Verkeerscentrum te vragen om die studie te bekijken, na te gaan hoe de zaken geïnterpreteerd worden, wat het oplossend vermogen is en wat het verschil is met de keuze van de Vlaamse Regering. Dat is voor mij geen punt. Ik heb er ook geen moeite mee dat het onderzoek opnieuw toegelicht wordt in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken, zoals dat in het verleden altijd gebeurd is.”. De minister legt uit dat ze haar woorden ook gestand heeft gedaan en dat het Verkeerscentrum daarover zal uitweiden (zie p. 25 en 106). Ze heeft er expliciet voor gekozen de resultaten niet vooraf aan iedereen door te sturen.

De minister leest dat de ombudsman het niet op prijs stelt dat er gegoocheld wordt met termen als tracés, scenario's, Meccano en Meccano-plus, maar verzekert hem dat zij die begrippen niet zelf heeft bedacht. Het dossier is dermate langlopend en geëvolueerd dat er telkens nieuwe benamingen zijn aangebracht voor nieuwe zaken. Men probeert die termen consistent te gebruiken. De minister voegt eraan toe dat in mobiliteitsdossiers terminologie zoals ‘tracé’ nu eenmaal een infrastructuurmatige creatie is en dat scenario's de verkeersturing aangeven die daarboven staat. Ze geeft toe ooit in de fout te zijn gegaan door de termen te verwarren, wat haar zwaar is aangerekend.

Voor de duidelijkheid herhaalt ze dat het Verkeerscentrum de harde infrastructuur heeft onderzocht en het oplossend vermogen ervan. Het Vlaams Verkeerscentrum stelt dat de autonome wervingskracht van het alternatief kleiner is dan die van de keuze die wordt gemaakt op het historische tracé. De minister herinnert eraan dat ze ook al stelde dat het in de toekomst perfect mogelijk moet zijn om intelligente sturing toe te passen. Die keuze wordt vooralsnog niet gemaakt en zal hoe dan ook altijd de toets van Europa moeten doorstaan. Dat impliceert dat er geen discriminatie tussen ingezetenen en niet-ingezetenen wordt ingevoerd. Alle mensen moeten het principe ook goed kennen. Transparantie is cruciaal bij rekeningrijden, stelt de minister. Er zijn hoe dan ook een pak voorwaarden om dat eventueel in te voeren.

⁸ Actuele vraag van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe studie van Transport&Mobility met betrekking tot het Antwerpse mobiliteitsdossier en de reactie ter zake van de Vlaamse Regering, en actuele vraag van mevrouw Mieke Vogels tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de impasse waarin het Masterplan 2020 Antwerpen is verzeild geraakt (*Hand. VI. Parl. 2010-11, Pl. Verg. 41, 15 juni 2011, p. 15-19*).

3.3. *De bestuurlijke omgang van de Vlaamse Regering met de actiecomités*

Tot slot wil minister Crevits nog ingaan op wat er in de beoordeling van de ombudsman staat over de bestuurlijke omgang met de actiecomités. Die zou ontoereikend zijn. De minister geeft een aantal cijfers ter overweging. Tussen 1 juli 2010 en 30 juni 2011 ontving het kabinet van de minister maar liefst 2267 vragen in het kader van het decreet op de openbaarheid van bestuur. Elk daarvan is individueel beantwoord. Het klopt dat daarop een standaardantwoord mag verzonden worden. De minister wijst erop dat die mails allemaal eerst uitgesorteerd moeten worden, vooraleer ze dan nog beantwoord worden. Als antwoord op al die vragen zijn beschikbare en openbare documenten sinds april 2010 op een website gepubliceerd: www.vlaanderen.be/DAM.

In afspraak met Antwerps gouverneur Cathy Berx zijn de meest recente berekeningen met de verkeersmodellen dan weer beschikbaar op de website van het Verkeerscentrum⁹, met name: de berekeningen van het Masterplan 2020, de R11 en de evaluatie van de laatste studie van TML. Daar komt ook de nota over de verkeersveiligheid in de Kennedytunnel terecht, wat het totaal op zes beschikbare documenten brengt.

Behalve dat alle studiemateriaal ter beschikking wordt gesteld, zijn de comités die dat wensten tot tweemaal toe uitgenodigd in het Verkeerscentrum voor toelichtingen. Ook in het parlement zijn de nodige inspanningen geleverd met hoorzittingen, toelichtingen in de commissie, interpellaties en vragen. De minister onderstreept dat voor een dossier als dat wat voorligt, de nodige tijd moet worden uitgetrokken. Bovendien moest de minister het wegencomplex leren kennen, als niet-Antwerpenaar. Het lijkt haar zinvol dat alle geïnteresseerden en belanghebbenden de moeite doen om de berekeningen van het Verkeerscentrum door te nemen en daar eens te gaan kijken hoe men daarmee omgaat.

Elke vraag in de mailcampagne stond ook garant voor een aantal klachten bij de beroepscommissie voor de openbaarheid van bestuur. De minister heeft daarom geprobeerd de randvoorwaarden te duiden, al had nooit eerder een klacht daarop betrekking.

Er is intussen een nieuwe mailcampagne gestart door het actiecomité Ademloos. Tussen 14 oktober 2011 en 21 oktober 2011 zijn op het kabinet meer dan 3000 automatisch gegenereerde mails geregistreerd van op de website over de locatie van de gevangenis in Beveren en de hypotheek die dat mogelijk legt op het Meccanoalternatief van de actiegroepen. Ook daarvoor begint weer de speurtocht en de inspanning om alles degelijk te beantwoorden. De Vlaamse Regering en de Vlaamse overheid stellen wel degelijk alles in het werk om alle documenten vrij te geven, beklemtoont de minister. Ze krijgt echter de indruk dat het bijna verboden wordt om achter een keuze te staan. Minister Crevits bevestigt dat ze de gemaakte keuzes steunt. De dossiers zijn complex, stelt ze, en hebben behalve een grote impact op de budgetten ook organisatorisch heel wat voeten in de aarde. Er is sprake van grondinnames en dat alleen al brengt heel wat beroering.

Over de R11 geeft de minister aan dat de gouverneur ervoor heeft geopteerd een aantal actieve participatiemomenten te organiseren met de actiegroepen. Ze is zelf heel benieuwd naar de effecten van die open aanpak en de gevolgen ervan in wat toch een gevoelig dossier is. Er wordt voorzien in een robuuste extra verbinding voor het zuiden van Antwerpen, maar er is sprake van impact op eigendommen van mensen en dus moet men iedereen meekrijgen in het verhaal, stelt minister Crevits.

De minister beaamt dat er te allen tijde op een goede manier moet worden omgesprongen met wie de overheid wil aanspreken. Ze verbindt zich ertoe ook in de toekomst zo goed als mogelijk vragen te blijven beantwoorden. Voor haar is het wel van belang dat men op een volwassen manier met elkaar kan omgaan, dat er duidelijke regels worden afgesproken.

⁹ <<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/nieuwsitems/2011/nieuws-110923-masterplan>> en <<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/rapport-masterplan-2020.pdf>> .

Daartoe is ze bereid met de ombudsman samen te bekijken wat de juiste keuzes zijn inzake onder meer het tijdstip van het openbaar maken van zaken, en hoe dat moet gebeuren. Het is voor haar pijnlijk als elke actie onderuit gehaald wordt. Ze blijft achter de keuze staan voor duidelijkheid en voldoende uitleg als het gaat om oplossend vermogen en dergelijke. Het staat eenieder vrij vragen te stellen, stelt ze.

Voor de R11 is gevraagd om een zeer gedetailleerde stand van zaken. De gouverneur legt de laatste hand aan het streefbeeld en heeft gevraagd om haar de nodige tijd te gunnen om dat op een goede manier af te werken. De minister is bereid daar in de nabije toekomst een extra moment aan te besteden. Helemaal volledig zijn in de lopende vergadering, is onmogelijk, verklaart minister Crevits, omdat er nog met gemeenten wordt gepraat en dergelijke.

4. Aanvullend debat

De heer *Bart Weekers*, ombudsman, onthoudt dat zijn verzoek om toelichting bij de verdere onderzoeken wordt ingewilligd tijdens de lopende vergadering en zal met genoeg luisteren. Wat hij vooral wil weten, is of de parlementsleden alles wat intussen voorhanden is, met de bijkomende studies, toereikend achten.

De heer *Carl Decaluwe* herhaalt dat hij vooral zwaar tilt aan het feit dat de ombudsman in het bijzonder artikel 19 van het Ombudsdecreet heeft ingeroepen om gehoord te worden. Dat gebeurt voor het eerst, stelt het lid. Hij meent dat dit overbodig is, zeker met in gedachten de mensen die het dossier al jaren nauwlettend opvolgen en weten waar en dat alle informatie beschikbaar is. De ombudsman had net zo goed minder provocerend uit de hoek kunnen komen door gewoon de vergaderingen te komen bijwonen. Het lid verontschuldigt zich daarbij enigszins voor de scherpheid waarmee hij gereageerd heeft. Maar hij waarschuwt nogmaals voor de politieke geladenheid van het dossier en geeft de ombudsman de raad zich niet te laten misbruiken.

Het lid wijst erop dat er tijden van besparingen zijn aangebroken en dat er nog steeds geen tunnel noch brug zijn aangelegd. Het probleem wordt alsmaar groter. Hij acht het raadzaam en interessant om eens de kostprijs te laten berekenen van al de inspanningen die instellingen, kabinetten, Rekenhof enzovoort al hebben geleverd met betrekking tot hoe men actiegroepen opvangt in dergelijke dossiers. Hij weerlegt dat hij tegen actiegroepen gekant zou zijn en herinnert eraan dat ook hij vindt dat ze met respect bejegend moeten worden. De heer Decaluwe onderstreept echter dat ook dat zijn grenzen kan bereiken. Het lijkt hem belangrijk dat de burger op de hoogte is van wat behandeling van dossiers in die zin kost, omdat dat inzicht hen allicht ertoe kan brengen om zich iets terughoudender op te stellen.

Er worden enorme inspanningen geleverd op het vlak van transparantie en openheid, herhaalt het lid tot slot. Hij wenste zich te verzetten tegen de perceptie die werd gecreëerd als zou men het daarmee niet al te nauw nemen. De beslissing van het parlement is genomen en is een compromis. Daarmee moet men nu vooruit, besluit de heer Decaluwe.

De heer *Jan Penris* sluit zich aan bij de idee om de kostprijs te laten berekenen van de inspanningen voor de openbaarheid van bestuur in dit dossier. Hij oppert dat het debat over de openbaarheid van bestuur en het eventueel in vraag stellen daarvan, in de daartoe bevoegde commissie moet worden gevoerd. Zolang men van het principe uitgaat, mag de prijs voor hem echter geen bezwaar zijn.

II. UITEENZETTING DOOR DE HEER JAN VAN RENSBERGEN, ALGEMEEN MANAGER VAN BAM

1. Inleiding

De heer *Jan Van Rensbergen* herinnert aan de eerdere rapportage over het Masterplan 2020 op woensdag 11 mei 2011. Dat werd beschouwd als basisrapportage waarbij alle projectfiches zijn meegegeven. De toelichting behelst zodoende een eerste voortgangsrapportage, stelt de spreker. Hij staat erop te herhalen dat het de bedoeling is het over de voortgang te hebben en niet elk project opnieuw toe te lichten.

Voor de projecten onder de verantwoordelijkheid van de BAM, gaat het om projecten openbaar vervoer (Brabo 1 en 2), watergebonden projecten (Noorderlaanbrug, Van Cauwelaertsluis, spoorbruggen), fietspaden die al in aanleg waren, en de afwerking van de natuurgebieden Linkeroever (Burchtse Weel).

De Vlaamse Regering heeft beslist de opdrachten van de BAM te verminderen en daarbij worden een aantal principes gehuldigd. Zo zullen de projecten die de BAM al heeft aangevat, ook door BAM worden afgewerkt vooraleer ze over te dragen. Voorts rondt de BAM ook de studies af die ze had aangevat, om ze naadloos over te dragen. Te allen tijde zou ook geprobeerd worden de continuïteit van de lopende zaken te garanderen en voldoende kennis mee over te dragen aan de stakeholders die vervolgens de projecten overnemen.

2. Projecten openbaar vervoer

2.1. *Brabo 1*

Voor Brabo 1 is het meest in het oog springende feit dat de bouwvergunning voor tramlijn Deurne-Wijnegem die op 29 maart 2007 was verleend, op 28 april 2011 werd vernietigd door de Raad van State. Ze sloot aan op een ontheffingbesluit van de cel-MER van 3 augustus 2005. De bouwinspectie heeft toen onmiddellijk bewarende maatregelen opgelegd. Met de bouwinspectie en de procureur des konings werd vervolgens een minnelijke schikking getroffen om de werken te kunnen voortzetten aan de reeds opgebroken rijbaan richting Wijnegem en aan de trambaan met inbegrip van de kruising met de R11. Het ging voornamelijk om veiligheidsaspecten bij de minnelijke schikking en de bewarende maatregelen: ervoor zorgen dat de werf veilig is voor fietsers, voetgangers, en dergelijke. Het noordelijke deel van de weg, vanaf de rijbaan richting Antwerpen tot aan het kruispunt R11, was nog niet opgebroken en mocht niet aangeraakt worden zolang er geen gereguleerde bouwvergunning was. In het voorjaar is dan een nieuw ontheffingsbesluit ingediend bij de cel-MER. Tegelijk is een regularisatieaanvraag ingediend.

De nieuwe bouwvergunning is verleend op 28 september 2011. Dat betekent dat na de wettelijk bepaalde wachttermijnen, de werken op 4 november 2011 volledig konden worden voortgezet. Men kon op die manier naadloos alles afwerken dat was gestart: de tram-busbaan, de bekabeling enzovoort. Met de nieuwe bouwvergunning kan ook de rest worden afgewerkt. Behoudens een onvoorzien strenge winter, ziet het er naar uit dat de vooropgestelde initiële planning gehaald wordt. In maart 2012 zou dan de infrastructuur voor de tramlijn Deurne-Wijnegem een feit zijn. De financiële implicaties blijven beperkt doordat men binnen het initiële raamwerk blijft. Er zijn een aantal bijkomende kosten omwille van de bewarende maatregelen. Die worden opgelijst en de rapportage ter zake volgt.

Het project Mortsels-Boechout ligt volledig op schema. Mortsels is erin geslaagd de herinrichting van het stadsplein (eveneens een pps-project) af te stemmen op de werken van de BAM. Dat is naadloos verlopen. Vermoedelijk zal het beschikbaarheidscertificaat voor deze tramlijn iets vroeger dan verwacht kunnen worden afgeleverd. Totale investerings-

kostprijs van het project Brabo 1 (Deurne-Wijnegem met stelplaats en Mortsels-Boechout) bedraagt 124,5 miljoen euro in DBFM-contracten, een pps-formule die voor alle toegelichte projecten van toepassing is. De BAM blijft projectcoördinator tot aan de beschikbaarheidscertificaten.

2.2. Brabo 2

Voor Brabo 2 heeft de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 een aantal elementen bekrachtigd die tijdens de vorige rapportage zijn aangebracht of toegelicht. Bepaalde keuzes zijn definitief gemaakt. Dat was nodig om het project in zijn geheel te kunnen uitvoeren en afwerken. Dat heeft vooral te maken met de heraanleg van de Leien, fase 2, en in het bijzonder met de heraanleg van het Operaplein. Daar is het concept van Manuel de Solà-Morales verder gevorderd. Uit het conceptontwerp, en de technische begeleiding door tv Sam (Studiegroep Antwerpen Mobiel) was gebleken dat bepaalde kostenposten niet geraamd waren in het voortraject of niet afdoende konden worden begroot. Er is tevens vastgesteld dat het verouderde controlecentrum van De Lijn een sterke impact ondergaat van het concept Operaplein en dus beter wordt vernieuwd en verplaatst. Dergelijke aspecten maken dat er geopteerd is om voor het Operaplein een geactualiseerd en vervolledigd kostenplaatje op te maken.

Voor niveau -3 van het premetrostation en de premetrokoker tussen station Opera en de open helling op de Leien waren al eerder afspraken gemaakt dat men best de Leien maar één keer opbreekt voor de werken. De aansluiting van de premetro op niveau -3, waarin Livan betrokken is, wordt dus best ook tegelijkertijd aangelegd. Er is beslist om al die elementen niet louter technisch maar ook financieel te bundelen in Brabo 2.

De heer Van Rensbergen vervolgt met de tramlijnen op het Eilandje. De tramlijn wordt doorgetrokken tot aan het Havenhuis dat daarmee meteen ook ontsluiting krijgt. Voor de tramlijn richting Ekeren, via de Noorderlaan tot aan 'De Mieren', wordt de Noorderlaan van rooilijn tot rooilijn heraangelegd. Aan de oostzijde komt er een tram-busbaan en aan de westzijde een ventweg. Centraal loopt dan de Noorderlaan zelf. De aankoop van 38 trams zit mee in het pakket Brabo 2. De rapportage was al beschikbaar en is gedetailleerd, stelt de spreker. De financiële repercussies zijn gerapporteerd. Met btw komt men op ongeveer 401 miljoen euro waarin de stad Antwerpen ongeveer 24 miljoen euro bijdraagt. Aanvang van de werken is gepland voor eind 2013. Ze zouden drie jaar duren. Men start met het Operaplein en de Leien om dan zo naar het noorden door te werken. De implicaties van de kostprijs van het project Brabo 2 zijn opgenomen in een overzicht pagina 9 van de voortgangsrapportage. Ze zijn opgesplitst per onderdeel.

Voor de uitvoering zijn drie types van contracten vooropgesteld: voor de traminfrastructuur is er sprake van DBFM-contracten, conform met die voor Brabo 1. In een soortgelijk DBFM-contract is voorzien voor de wegeninfrastructuur op gewestwegen, AWV is daar de opdrachtgever. Voor de wegen in de stadsperimeter is een andere pps-formule gehanteerd, een DBF-contract. Vóór contractsluiting worden de betrokken gewestwegen overgedragen aan de stad. De stad zelf wordt dan contractant en staat in voor het onderhoud, terwijl de aannemer verantwoordelijk is voor design, build and finance.

3. Overige projecten

Voor de overige BAM-projecten (watergebonden projecten, fietsprojecten en de afwerking van het natuurgebied Burchtse Weel op Linkeroever) verwijst de heer Van Rensbergen op verzoek van de vergadering naar de presentatie die als bijlage bij dit verslag wordt gevoegd (zie bijlage 3, p. 63).

III. GEDACHTEWISSELING MET DE HEER JAN DEBUCQUOY, RAADSHEER VAN HET REKENHOF

1. Uiteenzetting door de heer Jan Debucquoy

De heer *Jan Debucquoy*, raadsheer van het Rekenhof, licht het advies van het Rekenhof toe aan de hand van een PowerPointpresentatie (zie bijlage 4, p. 101). Hij dankt in eerste instantie de betrokkenen van de nv BAM en de ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap voor het vlot ter beschikking stellen van alle nodige informatie, inclusief de adviezen van IF. Het Rekenhof moet er voornamelijk over waken dat de informatie in het voortgangsrapport strookt met wat het Rekenhof ter beschikking heeft. In die zin kan de spreker volmondig stellen dat het parlement correct en volledig geïnformeerd wordt. De uiteenzetting vormt dan ook een bijkomende duiding vanwege een onafhankelijke controle-instantie met een warm hart voor het Vlaams Parlement. Het Rekenhof volgt alle ontwikkelingen op een afstand en is zich steeds bewust van de beperktheid van de eigen inzichten, bijvoorbeeld in technische kwesties.

Er zijn 35 mandagen gespendeerd besteed aan het opmaken van het verslag bij het rapport.

1.1. *Vooruitgang ten opzichte van mei 2011*

De spreker focust vooreerst op de projecten die sinds de voorgaande rapportage in mei 2011 voldoende vooruitgang boekten. Dat behelst in eerste instantie de verdere afhandeling van projecten uit het oude masterplan: de watergebonden projecten. Tot grote tevredenheid van het Rekenhof zijn de fiches van de basisrapportage vervolledigd. De ontbrekende zijn toegevoegd en de onvolledige aangevuld. De informatie is derhalve volledig.

Brabo 1 kende een doorstart, ondanks de negatieve uitspraak bij de Raad van State van de vorige rapportage. Dat stemt het Rekenhof tevreden. De uitspraak had geen noemenswaardige effecten op de doorlooptijd van het project of inzake meerkost. De timing wordt gerespecteerd. Het is een typisch voorbeeld van een pps-project. Een pps-project verloopt doorgaans sneller dan bij een klassieke aanbesteding, stelt de heer Debucquoy. De kosten worden meestal ook beter bewaakt, omdat het bouwrisico bij de privépartner ligt en niet bij de overheid. Die heeft alleen maar voordeel bij een snelle afwerking omdat hij dan pas op zijn beschikbaarheidsvergoedingen kan rekenen.

Nadeel van pps is de langere voorbereidingstijd en hogere financieringskost, verklaart de spreker. Het is essentieel de kosten en baten vooraf in te schatten, stelt het Rekenhof voorop, en niet automatisch met een pps-constructie te starten.

Discussiepunten in verband met Brabo 2 blijken uitgeklaard. Het Rekenhof herkende twee kritische punten. Ten eerste vroeg het zich af of met de meerkost van Brabo 1, Brabo 2 ingepast kon worden in het geplafonneerde budget van 30 miljoen euro. Dat is opgelost door het budget te verhogen met 8,3 miljoen euro. Ten tweede is ook de kwestie van het Operaplein opgelost. Het is volgens de spreker een mooi project van stadsvernieuwing geworden. De beschikbaarheidsvergoedingen lopen 35 jaar. 8,3 miljoen euro lijkt dan niet veel maar vermenigvuldigd met 35 komt dat neer op een meerkost van 290 miljoen euro. Dat dient enigszins gerelativeerd te worden, gezien de lange termijn.

De prognoses en conclusies van het verkeersmodel zijn gevalideerd door de Vlaamse Regering en staan op de website. Dat is een vooruitgang, stelt de spreker.

1.2. Projecten met te weinig vooruitgang

1.2.1. Oosterweelverbinding

Er zijn ook projecten waarin te weinig vooruitgang is geboekt, oppert hij. De lopende discussie BAM – Noriant is voorlopig stilgezet. Er wordt advies gevraagd aan de Europese Commissie, waarvoor die een jaar tijd heeft. Dat is bijkomende vertraging en er is geen garantie dat er geen claims komen. Het Rekenhof acht behalve het risico op een claim van Noriant ook het risico op een claim van de niet-weerhouden kandidaten reëel. Daarover dient gewaakt te worden.

Over de plaats van het bouwdok was er nog discussie: Zeebrugge, Antwerpen of Nederland. Het wordt allicht Antwerpen, maar dat staat nog niet vast. Men wacht op het GRUP.

Ook de herstructurering van nv BAM laat op zich wachten, vermeldt de spreker.

1.2.2. Nieuwe projecten Masterplan 2020

Ten opzichte van de rapportage van mei 2011 is er nog steeds geen streefbeeld R11 beschikbaar. Dat project is voorlopig gebudgetteerd op 530 miljoen euro, maar er wordt met al de opties een meerkost verwacht van diverse honderden miljoenen euro, stelt de heer Debucquoy.

De fiches van de nieuwe fietsprojecten zouden tegen de volgende voortgangsrapportage vervolledigd zijn. Daaruit blijkt dat er weinig vooruitgang is geboekt wat betreft timing, kostenraming en onteigeningskost enzovoort.

1.3. Kostprijs

1.3.1. De totale kosten

Het Rekenhof stoort zich eraan dat er nog steeds geen volledig kostenbeeld is. Voorlopig komt de rekening op 7,2 miljard euro. Het zijn investeringskosten, maar daarmee houdt het niet op, stelt de spreker. Er komen nog financieringskosten bij, een belangrijk onderdeel, zeker voor de pps en de DBFM. De heer Debucquoy haalt bij wijze van voorbeeld de pps van 1 miljard voor schoolgebouwen aan, met een financieringskost van zeventig euro per honderd euro investering. Financiering via gewone staatsleningen zou die meerkost in plaats van zeventig percent, op dertig percent komen. Financiering met algemene middelen van de Vlaamse Gemeenschap bedraagt die nul. Ook onderhouds- en exploitatiekosten mogen niet uit het oog worden verloren, vervolgt de spreker. Het flankerend beleid voorziet vaak nog in flankerende maatregelen die een kost impliceren.

Studie- en voorbereidingskosten worden niet transparant genoeg weergegeven, stelt het Rekenhof. Sommige onderdelen in de overzichtstabel zijn niet duidelijk, zoals de brug over het Albertkanaal van de noord-zuidverbinding (geraamd op 13 miljoen euro). De reële kost ligt intussen al op 18 miljoen euro, want het project is intussen aanbesteed.

De dynamische verkeerssignalisatie was bij de basisrapportage genoteerd op 342 miljoen euro. Het staat intussen pro memorie (zonder melding van bedrag) vermeld. De vraag speelt of deze kost thuishoort in een kostentabel van het masterplan, stelt de heer Debucquoy. Er zijn argumenten voor en tegen.

1.3.2. Impact op meerjarenbegroting

Dergelijke kosten moeten er wel allemaal worden bijgeteld, zelfs de mogelijke meerkost voor de R11. Zolang er geen helder beeld is van de kosten, is het voor het Rekenhof ook

onmogelijk om de impact op de meerjarenraming en de toekomstige vrije beleidsruimte in te schatten. Bovendien is er nog geen geactualiseerde meerjarenraming en er is dus ook geen zicht op het feit of de kosten van het masterplan mee opgenomen zijn. Het Rekenhof vindt dat men eindelijk die berekening moet durven maken. De budgettaire kost voor sommige projecten wordt verschoven over een periode van 30 tot 35 jaar door middel van beschikbaarheidsvergoedingen. Andere projecten wil men proberen in te schuiven in het bestaand budget. Tot slot zijn er ook nog projecten waar men nu aankondigt dat men voor de realisatie ervan nog op zoek moet gaan naar bijkomende middelen.

1.3.3. Beschikbare budgettaire middelen

Het Rekenhof heeft twijfels of het budget van de Vlaamse Gemeenschap dat in de volgende vier tot vijf jaar wel kan dragen, gezien de zware druk waaronder het al gebukt gaat.

1.4. Risicobeheersing

Het Rekenhof wijst nog uitdrukkelijk op het belang van risicobeheersing, recht evenredig met de grootte van elk project. De grootste risico's worden opgesomd.

Zo moet erover worden gewaakt dat de concessie Oosterweelproject voldoet aan de Eurostatcriteria inzake ESR-neutraliteit. Belangrijke voorwaarde is dat het een zelfstandige beslissing moet zijn van de concessienemer op basis van een sluitend businessmodel. De klemtoon ligt daarbij op een zelfstandige autonome beslissing van de raad van bestuur van nv Tunnel Liefkenshoek en niet van een andere instantie.

Het blijkt met de turbulente financiële markten ook moeilijk om voor langetermijnprojecten een langetermijnfinanciering te vinden. In Engeland worden sommige pps-projecten zelfs afgelast. Sommige pps-experts poneren dat de ideale grootte van een pps-project ongeveer 300 miljoen euro bedraagt. De heer Debucquoy herinnert eraan dat reeds werd voorgesteld om dat probleem op te vangen met kortetermijnfinancieringen. Dit is ook niet evident en brengt een herfinancieringsrisico mee. Financieringsrisico's moeten voldoende worden bewaakt, vindt het Rekenhof.

In de voortgangsrapportage met bijlage is er correcte duiding van het belang van een strikte opvolging van de procedures en timing. Met de eerste stap van het plan-MER is er al een vertraging van één maand, oppert de spreker. Dat loopt op.

Ook het maatschappelijke draagvlak moet voldoende aandacht krijgen. De heer Debucquoy stelt dat bij het ontbreken van voldoende maatschappelijk draagvlak voor grote projecten, men ook de moed moet hebben om ze stop te zetten.

De kostenbewaking door het Vlaamse Gewest is even cruciaal.

Om al die risico's te bewaken is het tevens nodig om voldoende kennisopbouw en capaciteit te verzekeren voor de opvolging van het masterplan. Bijvoorbeeld de overdracht van nv BAM naar nv Tunnel Liefkenshoek vraagt om een goede voorbereiding. Die blijkt er ook te zijn, geeft de spreker aan.

1.5. Rapportering aan het Vlaams Parlement

De heer Debucquoy eindigt met de positieve noot dat de rapportering steunt op onderliggende informatie en goed gestructureerd is. Er is een duidelijke kostprijs tabel, die echter nog vervolledigd kan worden. De informatie is actueel en biedt voldoende duiding.

Verbeterpunten voor de volgende voortgangsrapportages winnen aan belang naarmate de tijdspanne tussen de basisrapportage en de voortgangsrapportage groter is. Meer voort-

gang vraagt om meer duiding over de verschillen tussen de verschuiving in de uitvoeringsplannen, de gewijzigde ramingen, de vergelijking tussen geraamde en werkelijke kosten enzovoort. De prijspeilen beter expliciteren, lijkt ook zinvol. Als er onzekerheden zijn, zou dat ook beter geduid moeten worden, bijvoorbeeld voor projecten die niet voldoende voortgang kennen.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* wijst inzake de stilstand in de discussie met Noriant op het feit dat op 23 september 2011 de Vlaamse Regering een overeenkomst heeft gesloten met een bouwconsortium. Het lid gaat ervan uit dat het Rekenhof inzage kreeg in de inhoud van die overeenkomst. Zat de aanmelding bij Europa daarbij?

Het Rekenhof wil voortgang zien in de wijziging van het BAM-decreet. Hoe reageert de Vlaamse Regering daarop? Het lid heeft begrepen dat het de bedoeling zou zijn om nv Tunnel Liefkenshoek het project te laten overnemen. Kan dat zomaar en moeten daarvoor geen Europese aanbestedingsprocedures gehanteerd worden? Wie leidt die nv? De nv zou naar verluidt zelf geen vragende partij zijn om die nieuwe taken op te nemen. Klopt dat?

De heer *Ivan Sabbe* herinnert aan het dubbelakkoord binnen de Vlaamse Regering om de BAM te ontmantelen. Het lid merkt nu dat er in plaats daarvan nog zaken naar de BAM worden doorgeschoven, zoals overdracht van onderdelen. Er lijkt van ontmanteling geen sprake. Hoe staat het Rekenhof daartegenover?

De heer *Marino Keulen* wordt niet vrolijk van wat er gebeurt en van het feit dat bepaalde aspecten weinig opschieten. Bepaalde openbaarvervoerprojecten boeken vooruitgang, maar wat harde infrastructuur aangaat of de ring ligt dat anders. Ook de financiering doet vragen rijzen, stelt het lid. Blijft dat trouwens allemaal betaalbaar? Ook voor wie zich over de wegen moet verplaatsen? Hoe denkt de Vlaamse Regering de hele financiering rond te krijgen? Het Rekenhof heeft als neutrale instantie een heel streng rapport geschreven en de heer Keulen wil weten hoe men daarmee omgaat.

De heer *Dirk Peeters* vraagt in eerste instantie naar het gewijzigde contract met Noriant en de aanmelding daarvan aan Europa. Dat stipuleert dat over de periode van twaalf tot vijftien maanden de communicatie met Europa uitsluitend aan Noriant wordt meegedeeld en niet aan het parlement. Is dat wel in orde, vraagt het lid zich af. Er wordt een voorkeursbieder bevoordeeld met interne communicatie op Europees niveau.

Het blijkt niet vanzelfsprekend dat nv Tunnel Liefkenshoek zomaar concessiehouder wordt van de Oosterweelverbinding. Is er een Europese aanbesteding voor nodig of volstaan louter politieke beslissingen? Is er zicht op een mogelijke reactie van Europa als dat zo wordt beslist? Zijn er bijkomende regels?

De heer *Kris Neven*, projectleider Rekenhof, legt uit dat de documenten voor aanmelding bij de Europese Commissie bij de controle zijn doorgenomen, maar er is geen bewijs gezien dat ze ook al effectief aan Europa zijn doorgetuurd. Ze zijn volgens het Rekenhof wel correct samengevat in de rapportage.

De Europese Commissie legt haar eigen communicatieregels vast en communiceert alleen aan wie het advies vraagt. Algemene regel is dat een mededeling pas na twee weken gepubliceerd wordt op de eigen website. Wie de adviesvraag indient, kan ook altijd vragen om het niet te publiceren, mits gegronde redenen. Dat is algemeen beleid van Eurostat. Het Rekenhof heeft daarop geen vat.

Of er al dan niet een Europese aanbesteding moet komen, moet juridisch goed uitgezocht worden, stelt de heer *Jan Debucquoy*. Een concessie is in wezen gebonden aan de regels op de overheidsopdrachten. Er zijn in de regelgeving wel uitzonderingen opgenomen, maar die worden zeer strikt beperkend geïnterpreteerd. Als men zou beslissen het decretaal te regelen, dan moet dat vooraf voldoende juridisch worden afgetoetst, verklaart de spreker. Hij veronderstelt dat de juristen van BAM daarvan op de hoogte zijn. Het Rekenhof gaat er dan ook van uit dat er voldoende op wordt gelet geen onnodige risico's te lopen.

De heer *Jan Peumans* verduidelijkt dat men wil weten of eigenlijk al juridisch onderzocht is of er niet verplicht een Europese aanbesteding moet gebeuren.

De heer *Jan Debucquoy* verklaart dat de hoofdverantwoordelijke van het Vlaams Kenniscentrum pps heeft gedoctoreerd op het onderwerp concessie, ESR-neutraliteit en Europese aanbestedingsregels. Uit zijn doctoraatsthesis blijkt duidelijk dat concessies gebonden zijn aan de regels op overheidsopdrachten. Er zijn uitzonderingen op het verplicht verkennen van de markt, zoals wanneer er slechts één concessiehouder technisch geschikt blijkt. Dan kan er onderhands gegund worden. Dat wordt strikt bewaakt door het Europees Hof van Justitie.

Minister *Hilde Crevits* stelt in het kader van de timing dat er advies is gevraagd aan de Inspectie van Financiën. Er is nog dezelfde week overleg gepland.

Inzake de aanmelding laat de minister weten dat de bijlage vanwege de vertrouwelijke informatie onmogelijk aan iedereen kan worden verstuurd per mail. Er wordt onderzocht of ze ter inzage kan worden gelegd. De minister onderstreept dat ze de overeenkomst ten behoeve van de openheid als bijlage bij het voortgangsrapport heeft gestopt en dat ze dat niet hoefde te doen.

Aan Europa wordt eigenlijk gevraagd of er te onderhandelen valt om een deel van een groot project te laten uitvoeren en niet of de Vlaamse Regering het licht op groen mag zetten voor dat groot project. Men wil weten of het niet strijdig is met de concurrentieregels. Daar moet een tekst bij zitten waarin wordt uitgelegd waarover het gaat.

De reorganisatie van de BAM wordt besproken samen met het BAM-decreet, stelt de minister. Voor het project zelf met de dubbele tunnelcombinatie en of dat al dan niet door Tunnel Liefkenshoek wordt uitgevoerd verwijst de minister naar mogelijke juridische onderzoeken. Zelf kan ze er verder niet veel over zeggen.

De heer *Ivan Sabbe* stelt dat hij vooral refereert aan het feit dat er bijkomende opdrachten worden doorgeschoven aan de BAM terwijl er een akkoord is om de BAM te ontmantelen.

De *minister* oppert dat dan elk project apart moet worden bekeken. Er zijn er heel wat die niet meer door de BAM worden opgenomen. Ze vermeldt enkele voorbeelden, maar stelt dat ultiem het niet de bedoeling is de BAM weer uit te bouwen. Ze verklaart zich bereid dat fiche per fiche te bekijken. Elke fiche vermeldt wat het project behelst, wie het uitvoert en hoe het wordt aangepakt. Er is bovendien een samenvattende tabel. Ze begrijpt ook dat het Rekenhof vraagt om voor cijfers die veranderen, ook nader toe te lichten waarom dat gebeurt. Alles is in die fiches terug te vinden, stelt de minister. Ze verwacht dan ook dat ze gelezen worden. De heer *Bert De Bondt* is aangesteld in de administratie om de fichematige aanpak op te volgen en de evolutie van alle dossiers te kunnen geven. Van een koerswijziging inzake de reorganisatie van de BAM is geen sprake.

Wie wat doet, daar ligt het Rekenhof niet van wakker, want dat is een administratieve beslissing, stelt de heer *Jan Debucquoy*. De kennisoverdracht en het bewaken van de risico's worden wel op de voet gevolgd.

De heer *Marino Keulen* herhaalt dat hij de indruk krijgt dat alles stilvalt en dat het lijkt alsof er magie aan te pas moet komen om de financiering rond te krijgen. Hij vreest dat het masterplan gereduceerd wordt tot de uitvoering van grote stukken van het luik openbaar vervoer. Men verwacht dat veel meer wordt uitgevoerd, stelt het lid, maar er gebeurt bitter weinig op het terrein.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het masterplan een totaalbeeld moet bieden van hoe mobiliteit in de toekomst georganiseerd wordt. Het omvat een waaier aan projecten van openbaar vervoer, fietspaden en wegen. Het zwaarste dossier, ook budgettair, is de dubbele tunnelcombinatie met een extra Scheldekruising. Elk van de dossiers moet de ruimtelijke procedures doorlopen. Minister Crevits stelt ook vragende partij te zijn om bijvoorbeeld van de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal een mooi pakket te maken. Het is goed dat dit gebundeld is, stelt ze, maar daaraan zit dan ook vast dat de nodige middelen gevonden moeten worden.

Ook de minister is bezorgd om de financiering. Ze maakt het onderscheid tussen projecten die met pps en met gewone financiering verlopen. Van die laatste zijn er ook heel wat, stelt ze. De afweging rond het in kaart brengen van de financiering gebeurt dossier per dossier. Voor heel wat dossiers is een plan-MER nodig. In de rapportage probeert men per dossier aan te geven wat er gebeurt. Over de tangenten, A102 en R11 wordt al ruim twintig jaar discussie gevoerd, stelt minister Crevits. Men probeert eindelijk tot een streefbeeld te komen. Ze hoopt een akkoord met alle gemeenten te bewerkstelligen en dan moeten nog alle ruimtelijke processen doorlopen worden. De minister verzekert dat nog meer gemotiveerd zal worden waarom de budgetten stijgen.

De heer *Dirk de Kort* bevestigt dat er eigenlijk heel wat gebeurt. Hij suggereert dat het zinvol zou zijn om van alle werken één kaartoverzicht te maken. Dat gebeurt wel afzonderlijk per werf, maar dat biedt geen duidelijk beeld.

De heer *Jan Peumans* noteert dat de minister nagaat hoe de aanmelding aan Europa ter beschikking kan worden gesteld, al dan niet met gebruik van artikel 87ter van het Reglement, over geheimhoudingsplicht. Het lid dringt erop aan zelfs vertrouwelijke documenten toch te krijgen, zij het dan in strikte vertrouwelijke sfeer.

IV. GEDACHTEWISSELING MET DE HEER RENÉ GRISPEN, EXPERT VERKEERSMODELLEN VAN HET VERKEERSCENTRUM VLAANDEREN, EN DE HEER JAAK POLEN, PROJECTLEIDER OOSTERWEELVERBINDING EN R11

1. Evaluatie van de TML-studie

De heer *René Grispen* geeft twee presentaties: enerzijds over de evaluatie van de studies van TML voor het Meccanotracé (zie bijlage 5) en anderzijds over de stand van zaken met betrekking tot de doorrekening van Masterplan 2020 en het streefbeeld R11 (bijlage 6).

1.1. Evaluatie van de studies van TML over Meccano

1.1.1. Evaluaties Meccanotracé door het Verkeerscentrum

Het Verkeerscentrum heeft in het kader van de DAM-werkgroep al een aantal scenario's doorgerekend in het voorjaar van 2010. De evaluatie toonde aan dat het Meccanotracé onvoldoende oplossend vermogen heeft in vergelijking met de Oosterweelverbinding of het Masterplan 2020.

1.1.2. *Modelinstrumentarium TML*

De spreker maakt een evaluatie van het verkeersmodel dat door TML is gebruikt, dat van juni en dat van september 2010. Hij heeft twee bedenkingen. Een eerste behelst de basisprincipes van een model dat het vertrekt vanuit een netwerk en een zonering. Het model van TML heeft slechts 30 zones, dat van de Vlaamse overheid 326 voor Antwerpen en voor het hele grondgebied van de provincie Antwerpen 3300. Voor die zonering wordt het verkeer gemodelleerd.

In het netwerk zit ook nauwelijks infrastructuur, maar enkel het snelwegennet. Een gouden stelregel luidt dat voor een bepaald niveau van modellering – de strategische modellen van de Vlaamse overheid richten zich specifiek op de hoofdwegen, snelwegen en belangrijkste gewestwegen – men noodzakelijkerwijs twee niveaus dieper gaat. Dat betekent dat ook de belangrijkste wijkverzamelwegen en de iets meer lokale straten worden opgenomen. Het model van TML beantwoordt hier niet aan. Het onderliggende wegennet is volkomen afwezig zodat er ook geen effecten zichtbaar worden van verschuivingen van hoofdwegennet naar onderliggend wegennet en omgekeerd. Men is blind voor positieve of negatieve effecten op dat onderliggende wegennet, verklaart de heer Grispen.

Een tweede stap is dat er herkomst-bestemmingsmatrices of verplaatsingspatronen worden toebedeeld aan een netwerk. Die moeten berekend worden. Ze bevatten volgens de spreker bij TML te veel doorgaand verkeer, waardoor er te weinig bestemmingsverkeer naar Antwerpen is. Het effect van de trajectheffing wordt daardoor te sterk geëxtrapoleerd. De positieve effecten zoals door TML berekend, zijn overdreven, besluit de spreker.

De toekomstmatrices die gehanteerd werden, blijken generiek enigszins aanvaardbaar, en liggen in lijn met prognoses van het federaal Planbureau of de studiedienst van de Vlaamse Regering. Er mee aan de slag gaan in een verkeersmodel, is te hoog gegrepen, stelt de heer Grispen. Hij legt uit dat in dat geval ook detailinvullingen nodig zijn die rekening houden met een zekere dynamiek. Het Eilandje zal in de toekomst fors ontwikkeld worden en heeft vooralsnog een heel andere bestemming. TML houdt daarmee geen rekening in de evaluatie. Men ziet zodoende weinig of geen verschuivingen in de verkeersstromen.

Met betrekking tot de trajectheffing en de effecten ervan, moet de spreker duiden dat er nauwelijks alternatieven beschikbaar zijn. Er zijn dus geen route-effecten want er kan geen verschuiving plaatsvinden van snelwegen naar onderliggend wegennet. Dat wordt gedeeltelijk opgelost door een elasticiteitsmodellering toe te passen. Dat impliceert het verdrijven of doen afnemen van verkeer. Volgens de heer Grispen houdt men in dat verband geen rekening met gedragsonderzoeken of andere enquêtes, in tegenstelling tot de strategische verkeersmodellen van de Vlaamse overheid. Hij geeft het voorbeeld van de vrachtstromen van Nederland naar Calais die dichtbij Antwerpen passeren. Die zouden volgens het model van TML met 6,5 percent afnemen omdat de kost op de R11 door de trajectheffing met 13 percent toeneemt. Dat percentage geldt slechts over een traject van 10 kilometer op een totaal van 600 kilometer. De totale kost zou zodoende met 0,2 percent stijgen, wat dan de vrachtstromen met 6,5 percent zou doen afnemen. Dat is onrealistisch, oppert de spreker.

De resultaten van juni 2011 laten zien dat voor de Scheldekruising er een afname is met 3000 voertuigen in de Kennedytunnel tijdens de ochtendspits. In de Liefkenshoektunnel is er een toename met 600 voertuigen geregistreerd. Er is een verschil van 2400 voertuigen die verdwenen blijken. Die zitten allicht op het onderliggende wegennet, maar dat is niet zichtbaar op het netwerk, stelt de heer Grispen.

Het oplossend vermogen is zeker niet bewezen, luidt de conclusie. Het netwerk zowel als de zonering zijn bijzonder rudimentair. Het is een enge analyse met een gesloten systeem

waarin het onderliggende wegennet niet wordt meegenomen. Ook het stimuleren van duurzame alternatieven zoals openbaar vervoer, fiets en voetverkeer wordt niet in rekening gebracht. Dat probeert men op te vangen door de elasticiteitsmodellering die volgens de spreker dus niet correct is.

1.1.3. *Trajectheffing*

Uit het rapport leidt men af dat voor de trajectheffing het principe is dat doorgaand verkeer meer belast wordt dan lokaal of bestemmingsverkeer. De te hanteren tarieven worden echter niet geëxpliciteerd. Concrete tarieven zijn nodig om correct de effecten van de trajectheffing te kunnen modelleren. Er wordt wel gesteld dat de trajectheffing geen verschuiving naar het onderliggende wegennet mag genereren. Dat lijkt de spreker dubieus, en negeert deels ook het probleem van sluipverkeer dat er aan de zuidoostrand van Antwerpen al is. De problematiek van de R11 bewijst dat, stelt hij. Het houdt tevens in dat de randgemeentes een zware verantwoordelijkheid wacht om dat waar te maken.

Het voorgestelde systeem vereist hoe dan ook ingrijpende flankerende maatregelen om in lijn te zijn met de uitgangsprincipes.

Qua implementatie lijkt het technisch haalbaar, maar men gaat uit van een zeer gesofisticeerd systeem. De handhavingskosten kunnen daardoor hoog oplopen, oppert de heer Grispen. Juridische haalbaarheid, dus conformiteit met de principes van gelijkheid die Europa hanteert, moet nog onderzocht worden, zo blijkt uit het rapport. Er zijn geen garanties in die zin.

1.1.4. *Conclusies*

De nota van de evaluatie wordt beschikbaar gesteld op de website, meldt de heer Grispen¹⁰. Uit de evaluatie besluit men dat het modelinstrumentarium absoluut niet overtuigt. Het oplossend vermogen voor de Antwerpse mobiliteit is aan de hand van de gebruikte modellering niet bewezen. Het voorgestelde systeem van trajectheffing kan de last naar randgemeenten en onderliggend wegennet verplaatsen.

2. **Bespreking van de evaluatie van de TML-studie**

De heer *Dirk de Kort* vraagt zich af of een trajectheffing zoals voorgesteld, en alleen toegepast voor doorgaand verkeer en niet voor bestemmingsverkeer, zelfs maar kan voor Europa.

De heer *René Grispen* is ook van oordeel dat dit problemen kan opleveren en dat het rapport vermeldt dat daarnaar nog geen onderzoek is verricht. Ook eerdere adviezen van de MORA over rekeningrijden voor vrachtverkeer in Vlaanderen geven aan dat een simpel en eenduidig systeem het streven moet zijn. Hij herhaalt dat daarmee de technische haalbaarheid met het oog op 2020 of verder niet in het gedrang komt.

De heer *Bart Martens* vraagt of Europa zou toestaan dat er reglementaire routes worden opgelegd. In de plaats van gedragssturing zou men volgens het lid even goed kunnen voorschrijven welke route men bijvoorbeeld als aanbevolen route moet nemen om vanuit de Kempen naar Linkeroever te rijden.

Het lid hoort kritiek leveren op het Leuvense model omdat het niet even fijnmazig zou zijn als het door de overheid gehanteerde. Heeft men ook een poging ondernomen om het voorgestelde scenario op het eigen model te laten draaien? Voor correcte vergelijking is het immers essentieel om de uitgangspunten van de verschillende scenario's gelijk te schakelen, stelt het lid.

¹⁰ <<http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/nieuwsitems/2011/nieuws-110923-masterplan>>.

De heer *René Grispen* legt uit dat in het kader van de DAM-werkgroep in het voorjaar van 2011 de tracés op zichzelf zijn geëvalueerd. Er was toen alleen nog maar sprake van een Meccanotracé en niet van een Meccanoplan of Meccano-plus. Het plan zoals in juni 2011 is voorgesteld, is nog niet geëvalueerd met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen.

Het lijkt hem absoluut mogelijk om in se vrachstromen te sturen over aangewezen routes van Kempen naar Linkeroever. Dat kan door vrachtverbod en vergt ook handhaving. Voor personenvervoer is dat veel moeilijker te handhaven, stelt de spreker. Die kunnen gemakkelijk aangeven dat ze naar het centrum van Antwerpen moeten en dan van daaruit doorrijden naar Linkeroever.

De heer *Bart Martens* refereert aan de technologie van trajectcontrole zoals toegepast op het viaduct van Zwijnaarde. Met nummerplaatherkenning wordt onder verscheidene portieken nagegaan welke trafieken aan welke snelheid zich op welke trajecten hebben begeven. Kan die technologie niet worden toegepast om reglementaire routes op te leggen?

De heer *René Grispen* beaamt dat het in theorie perfect mogelijk is, maar voegt eraan toe dat het daar gaat om één viaduct en één traject. In het geval dat voorligt, gaat het dan om aanzienlijk veel trajecten en dat lijkt hem niet evident.

De heer *Jan Penris* wil weten of er tijdens het bestuderen van het model van TML ook contact is geweest met de mensen van stRaten-generaal of met de mensen die de studie hebben uitgevoerd.

Het lid beaamt dat Europa bezwaar zou kunnen maken tegen een onderscheid tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Toch herinnert hij eraan dat men er altijd voor heeft gepleit lokaal havenverkeer van tol vrij te stellen.

De heer *René Grispen* antwoordt dat dat niet kan.

De heer *Grispen* verklaart dat hij zich in eerste instantie alleen gebaseerd heeft op een grondige studie van de documenten die openbaar zijn gemaakt. Er is geen debat geweest met TML. De actiegroepen zijn al twee keer op het Verkeerscentrum geweest en kregen daar een uitvoerige toelichting bij wat een verkeersmodel is en hoe daarmee is gewerkt in het kader van de DAM-werkgroep. Bij een tweede bezoek heel recent samen met gouverneur Cathy Berx en een aantal gemeenten die betrokken zijn bij het streefbeeld R11, kregen ze een gelijkaardige toelichting en ook bij de meest recente resultaten van de modellering zoals op dat ogenblik beschikbaar inzake het masterplan.

De heer *Jan Penris* begrijpt dat er geen confronterende dialoog op wetenschappelijk niveau is geweest. Hij veronderstelt dat bepaalde discrepanties of andere inzichten uitgeklaard kunnen worden in een open debat. Gaat men dat uit de weg?

Dat laatste ontkent de heer *René Grispen* ten stelligste. De gelegenheid heeft zich niet voorgedaan, stelt hij. Daarbij onderstreept hij dat de strategische verkeersmodellen van de Vlaamse overheid het resultaat zijn van twintig jaar ontwikkeling, expertise en onderzoek. Er wordt dagelijks aan gewerkt en ze zijn kwalitatief hoogstaand. Ze zijn al eerder geaudit in het kader van de Oosterweelverbinding. De tekortkomingen van de studie van TML lijken de heer *Grispen* echter zo fundamenteel dat hij niet verwacht dat bijkomende inzichten tijdens een debat tot een andere conclusie zouden kunnen leiden.

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat ze het Verkeerscentrum heeft gevraagd na te gaan wat men in de studie van TML zag. Het heeft zich correct aan de opdracht gehouden, ook om die conclusies niet te verspreiden, maar voor de commissie voor te behouden.

De heer *Jan Peumans* vindt dat het een parlement siert dat het een bespreking houdt naar aanleiding van een tussenkomst van een actiegroep.

De heer *Ivan Sabbe* merkt op dat het ook niet zomaar om een groepje burgers ging, maar dat de haven van Antwerpen medeopdrachtgever voor de studie was. De heer *Jan Peumans* ontkent dat hij dat zou gezegd hebben.

De heer *Dirk Peeters* vraagt of het Meccanomodel en niet het Meccanotracé, niet toch een vergelijkbare basis geeft als het op het systeem van de Vlaamse overheid draait. Dan draaien op hetzelfde model twee systemen, wat in het verleden ook werd gevraagd. De heer *Eddy Peetermans* van het Verkeerscentrum heeft altijd gesteld alleen het tracé autonoom te hebben bekeken, zonder aansturing. De opdracht van de Vlaamse Regering was het tot dat te beperken omdat het niet past in de randvoorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse Regering. Kan het Meccanoplan alsnog gedraaid worden om het op zijn merites te testen? Of is daarvoor een ministeriële opdracht nodig?

De heer *René Grispen* erkent dat het in theorie mogelijk is, mits de nodige aanpassingen aan het eigen model. Daartoe is in principe wel een vraag vereist vanuit de Vlaamse overheid. In het kader van het plan-MER zou het Meccanotracé ook opnieuw onder de loep genomen worden binnen de randvoorwaarden van de Vlaamse Regering.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het niet de keuze van de Vlaamse Regering is om variabele trajectheffingen in te voeren. Vlaanderen is niet groot maar telt veel stedelijke concentraties, stelt ze. Er zijn diverse scenario's onderzocht, herinnert ze. Er zijn nog geen variabele trajectheffingen in het model ingebracht. Ze onderstreept dat een model dat over een periode van twintig jaar zo fijnmazig is geworden, wel aanpassing vereist om dat te doen.

3. Doorrekeningen Masterplan 2020

3.1. Laatste aanpassingen

Met betrekking tot de doorrekening van het Masterplan 2020 licht de heer *René Grispen* vooral toe wat er veranderd is tegenover de presentatie van mei 2011. Er zijn nog aanpassingen gebeurd. Er is een extra validatieslag gebeurd en er zijn verbeteringen aangebracht. Kleine netwerkfoutjes zijn eruit gehaald. Ook een klein probleem met de modelmatige implementatie van de nagestreefde ambitieuze modal split is opgelost. Er is werk gemaakt van een uitvoerige rapportage die publiek beschikbaar is op de website. Een nieuw element is een reeks van sensitiviteitsruns, analyses waarbij aan de parameters van het model gedraaid wordt om te zien wat de effecten daarvan zijn. Dat helpt een boven- en ondergrens van een prognose te bepalen. Ze zijn belangrijk in het kader van de financierbaarheid en ten aanzien van de banken.

Deze sensitiviteitsanalyses zijn rond en er wordt gewerkt aan de rapportage. De aanpassingen van de modelberekeningen hebben geen enkele invloed op de globale conclusies die in april 2011 op een persconferentie en in mei 2011 bij de basisrapportage in het parlement gepresenteerd zijn. Een aantal scenario's zijn doorgerekend, zoals toegelicht bij de vorige rapportage in mei 2011.

3.2. Resultaten

3.2.1. Nulscenario

De heer *Grispen* staat even stil bij bepaalde figuren uit het model van het nulscenario (zie bijlage 5). Het gaat om een typische netwerkfiguur, met het netwerk voorgesteld zoals het

is meegenomen in het model (bijlage 6, figuur 1). De spreker herhaalt dat het strategisch model heel wat meer links omvat dan wat in het TML-model is opgenomen. Er wordt een typische belastingsfiguur getoond, met donkerrode links die zwaarder belast zijn, zoals de ring rond Antwerpen. Ze bestaan niet alleen voor de ochtendspits, maar ook voor de avondspits.

De heer Grispen laat de belastingsfiguur zien voor het nulscenario 2020 waarbij er nauwelijks of geen aanpassingen gebeuren aan infrastructuur (bijlage 6, figuur 2). Inzoomend op de R1 blijkt de Kennedytunnel enorm verzadigd: 7000 in beide richtingen (bijlage 6, figuur 3). Het strategisch verkeersmodel laat toe dat men fors over de capaciteit gaat: de capaciteit van die link is eigenlijk maar 6500. De R1 telt intensiteiten van meer dan 10.000 voertuigen in één richting. De IC-verhouding, intensiteit over capaciteit, geeft met rode links aan waar er zich ernstige overbelasting situeert (bijlage 6, figuur 6).

Een andere maatstaf voor verzadiging is de vertragsingsgraad (bijlage 6, figuur 10). Die is gelijk aan de verhouding tussen de wenssnelheid en de snelheid die men er volgens het model effectief zal rijden. Naarmate de verhouding groter is dan één, zijn er ook bottlenecks. De figuur geeft eigenlijk aan waar de files ontstaan.

Wat zijn de resultaten van het nulscenario 2020? Het effect is dramatisch, herhaalt de heer Grispen de conclusie van mei. Er ontstaat een structurele file die zich dreigt uit te breiden naar de daluren.

3.2.2. *Scenario 2*

In scenario 2 zit het modal split-verhaal, dat rekening houdt met een serieuze uitbreiding van het openbaar vervoer in Antwerpen en tot doel stelt dat maximaal vijftig percent van de verplaatsingen binnen de grootstedelijke kern en van en naar het kerngebied met de auto mag gebeuren. De heer Grispen toont hoe het grootstedelijk gebied en het kerngebied, rond de R1 en Linkeroever, zijn afgebakend.

Uit dat scenario blijkt een forse toename van het gebruik van openbaar vervoer tijdens ochtend- en avondspits. De ambitie van verhoogde modal split wordt nu al bijna gehaald en kan ondersteund worden door extra maatregelen. Lokaal impliceert dat een sterk parkeerbeleid, dat in Antwerpen al in uitvoering is. Bovenlokaal betekent het prijsbeleid. Ook daarvoor is een eerste ontwerp in voorbereiding met de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De effecten zijn vooral merkbaar op het onderliggende wegennet, met een verschuiving van daar naar het hoofdwegennet.

3.2.3. *Scenario 4*

Een volgend scenario (scenario 4) is dat van het volledige masterplan, met opnieuw belastingsfiguren voor het inputnetwerk, de R11bis en de A102 (bijlage 6, figuren 18, 20, 23, 27 en 29). De cut and cover en de Oosterweeltunnel zijn opgenomen, net als de verbinding van de N10 naar de R11bis en maatregelen zoals onder meer uitbreidingen openbaar vervoer.

De Kennedytunnel blijft zwaar belast, maar er is een afname. Op de ring komt wat ruimte vrij, wat ook blijkt uit de IC-verhouding en de vertragsingsgraad. De Kennedytunnel blijft een bottleneck, stelt de heer Grispen. Hij zegt dat de files echt integraal oplossen een illusie is. Dat geldt ook voor Brussel. Het gaat erom de files beheersbaar te maken, verklaart de spreker, en dat is mogelijk, zeker als er geïnvesteerd wordt in dynamisch verkeersmanagement.

Er wordt een verschillenplot (bijlage 6, figuur 30) getoond, waarin scenario 4 tegen het nulscenario wordt afgewogen. Er zijn ernstige effecten te zien, zeker binnen de stad Antwerpen. Bij de groene links is er een afname en bij de rode nog een toename. Voor de R1 en de Kennedytunnel is er een afname. Aardig wat links worden minder zwaar belast.

De hoofdproblemen van het hoofdwegenet worden opgelost, stelt de spreker. Een aantal detailproblemen aan snelwegknopen kunnen met een strategisch verkeersmodel moeilijker gesimuleerd worden, maar kunnen wel opgelost worden. De R1 ter hoogte van Berchem-Borgerhout blijft druk maar is niet overbelast. De bypasses via de R11bis en de A102 functioneren vooral voor de verbinding van de E34/E313 naar de E19.

Het vak Berchem-Borgerhout op de R1 kent een belasting van 90 percent. In de bestaande toestand en het nulscenario ligt dat een pak hoger. Dat toont een serieus positief effect dat in elk geval beter is dan niets doen. Een belasting van 90 percent is beheersbaar, vooral met dynamisch verkeersmanagement. Het is ook een ontwerpregel die elders wordt gebruikt voor nieuwe infrastructuur. Dat was eerder 80 percent, maar daar is men van afgestapt, zeker voor grootstedelijke gebieden. Men krijgt ook een redundant, een robuust en minder kwetsbaar systeem.

Voor de randgemeentes rond Antwerpen verbetert de situatie op het onderliggende wegenet gevoelig. Er is in de rapportage uitvoerig aandacht aan besteed, meldt de spreker.

3.3. *Conclusies*

Ter conclusie kan de heer Grispen stellen dat de volledige uitvoering van het Masterplan 2020 de zwaarste congestie oplost. De verbinding R11-A102 ontlast gedeeltelijk de R1. Belangrijkste punt is dat er een robuust systeem ontstaat. De verhoogde ambitie voor modal split brengt een verlichting van het onderliggend wegenet; aanvullend flankerend beleid is nodig en in uitvoering. De stad Antwerpen doet ook geregeld onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van zijn inwoners. Daaruit blijkt dat voor bepaalde relaties de ambitieuze modal split al gehaald wordt en er dus een autogebruik is van minder dan 50 percent. Zeker binnen het centrum van de stad komen de alternatieven fiets, openbaar vervoer of voetverkeer tot hun recht.

4. **Bespreking van de doorrekeningen Masterplan 2020**

De heer *Steve D'Hulster* wil weten hoe fijnmazig het onderliggende wegenet is.

De heer *René Grispen* herhaalt dat het de bedoeling van het Verkeerscentrum is vooral goede prognoses te maken voor het hoofdwegenet, de snelwegen en de belangrijkste verbindende wegen. Om dat te kunnen, moet men twee niveaus dieper gaan. Zo worden de belangrijkste wijkverzamelwegen en zelfs soms fijner opgenomen. De zonering gaat tot wijkniveau, met zones waarin 1000 tot 2000 inwoners gegroepeerd worden. De woonstraat is niet meer ingerekend, maar dat hoeft niet om correcte uitspraken te doen.

De heer *Steve D'Hulster* herinnert zich dat men in eerste instantie rond de R11 nog geen uitspraken kon doen.

De heer *René Grispen* erkent dat de oefening toen nog niet volledig was gemaakt. De rapportage ter zake wordt zeer kortelings op de website beschikbaar gesteld, verzekert hij.

De heer *Dirk Peeters* stelt dat er sprake is van een realisatietermijn van nog tien jaar en een investeringsbudget van 5 miljard euro. Als er dan nog negentig percent congestie blijft bestaan of zoveel verkeer, loont de investering dan wel de moeite? Wordt het ook weer erger?

Is de volgorde van de werken van belang voor het oplossend vermogen?

De heer *René Grispen* herhaalt dat de negentig percent waarvan sprake een grotere verbetering inhoudt van de bestaande situatie. Het gaat volgens hem ook niet op om enkel te focussen op de R1, omdat de effecten op het onderliggende wegennet wel degelijk zeer positief zijn. Het gebruik van openbaar vervoer stijgt fors. Men moet dus nuanceren. De Kennedytunnel blijft zwaar belast, erkent hij. Het systeem wordt wel veel beter beheersbaar en bij calamiteiten is er een alternatief via de Oosterweelverbinding waar er absoluut voldoende restcapaciteit is. Dat is ook zo voor de Liefkenshoektunnel. De R11bis en de A102 kunnen dienen als bypass als er op de R1 iets gebeurt.

Er zijn vier scenario's doorgerekend, zoals politiek ook is beslist, stelt de heer Grispen. Het zijn de enige, zoals gevraagd. Er zijn wel alternatieve scenario's doorgerekend, zoals onder meer zonder aanleg van de Oosterweelverbinding maar wel met de rest van het masterplan. Dat wees duidelijk uit dat de derde Scheldekruising noodzakelijk is.

De heer *Bart Martens* vraagt of er ook een scenario doorgerekend is waarbij de snelheid op de R1 systematisch tot 70 kilometer per uur zou worden teruggebracht. Het lid licht toe dat hij dat aankaart omdat zelfs na uitvoering van het masterplan de R1 toch nog tegen het verzadigingspunt aanzit. Bovendien zullen een aantal Europese normen beginnen spelen op het vlak van geluid, terugdringen van fijn stof enzovoort. Dat zou de congestie, de lawaaioverlast en de vervuiling kunnen verminderen. Het kan er ook toe leiden dat de verdeling over de R1 en de R11bis anders wordt. Uit alle modellen blijkt volgens het lid dat voor het noord-zuid doorgaand verkeer de R1 voorkeursroute blijft. De snelheid ligt hoger en de afstand is korter. De R11bis gaat daardoor als een overloop van de R1 functioneren, zegt de heer Martens. Als de snelheid op de R1 systematisch verlaagd wordt, kan het omgekeerde bereikt worden, meent het lid. Dan kan de R11bis de voorkeursroute worden voor het internationaal doorgaand verkeer, in combinatie met de A102. Dat leidt tot een vermindering van de druk op de R1 en de globale milieuoverlast. Het blijft volgens het lid in dat verband beter dat verkeer ondergronds zit dan bovengronds. Is een scenario mogelijk en doorgerekend met een systematisch gereduceerde snelheid? En welk effect zou dat hebben op de verdeling tussen R1 en R11bis.

De heer *René Grispen* erkent dat men erover heeft nagedacht, maar dat er niet zo'n scenario is doorgerekend. De R11bis zou dan een grotere belasting verwerken, het noord-zuidverkeer. Als men daarin zou slagen, volstaat een tweemaal twee tunnel niet en zou er een tweemaal drie tunnel nodig zijn. Dat is niet vanzelfsprekend, stelt de spreker.

In de marge oppert hij dat de snelheid sowieso niet hoger zal liggen dan 70 kilometer per uur en zelfs eerder lager dan dat zal zijn. Een snelheidsverlaging op de R0 en R1 is door het Verkeerscentrum eerder al onderzocht en zou geen groot effect sorteren qua doorstroming, maar wel qua verkeersveiligheid. Het is wel denkbaar dat de oefening gemaakt wordt, stelt de spreker.

Mevrouw *Griet Smaers* wil weten of er behalve de duidelijk verminderende congestie met de uitvoering van het masterplan, ook een zicht is op het verkeer zelf dat richting E19 en E34 en omgekeerd rijdt. Hoe gaat zich dat meer bewegen door de toevoeging van de R11 en de A102 aan het masterplan? Zijn er concrete cijfers?

De heer *René Grispen* legt uit dat uit secundaire analyse is gebleken dat de R11bis dan vooral functioneert als bypass voor die relaties. Het merendeel van het verkeer gaat daarvan gebruikmaken. Dat wordt gecombineerd met een deel bestemmingsverkeer naar de rand van Antwerpen. Er is een ruimtelijke dynamiek in het gebied rond de R11, en het verkeer dat hierdoor wordt gegenereerd, maakt ook gebruik van de R1 en de R11bis. Voor de R11bis is de oefening ter zake al gemaakt, voor het overige kan dat. De informatie ter

zake is te bestuderen zodra de doorrekening voor het streefbeeld R11 op de website gepubliceerd is.

5. Doorrekeningen streefbeeld R11

De heer *René Grispen* gaat verder met het streefbeeld R11, de randvoorwaarden, referentiekader, resultaten van scenario's en conclusies.

De randvoorwaarden en het referentiekader liggen besloten in het Masterplan 2020. De doorrekeningen zijn een vervolg op wat in dat kader al is gebeurd. Daardoor duurde het ook lang vooraleer de rapportage daarover klaar was.

De eerste twee scenario's zijn ook in het kader van het masterplan al doorgerekend, en meegenomen in de rapportage als referentiekader: het nulscenario 2020 en het scenario 4 van het Masterplan 2020.

Er zijn drie infrastructuurscenario's doorgerekend. De opmaak van het streefbeeld wees uit dat er technische problemen waren om een volledige uitwisseling te realiseren van R11bis met de E19 in Wilrijk. De beweging richting noorden is onmogelijk zonder een heel deel van de Craeybeckxtunnel te hervormen. Hetzelfde probleem stelt zich in Wommelgem, maar dan met R11 en E34. In scenario 1 zijn die uitwisselingsmogelijkheden niet meegenomen. Scenario 2 bouwt daarop voort en voorziet ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan in een extra op- en afrittencomplex voor aansluiting op de A102.

Een laatste scenario gaat ervan uit dat bovengronds op de R11 qua doorgaande capaciteit een reductie komt van tweemaal twee naar tweemaal één om de leefbaarheid te verbeteren.

Scenario 2 vertrekt van scenario 4 van het Masterplan 2020 als referentiescenario. De aanpassingen die zijn gebeurd gaan in op de reeds vermelde problematiek aan Wilrijk en Wommelgem. Het extra op- en afrittencomplex wordt schematisch getoond.

De spreker zoomt in op de resultaten (bijlage 6, figuren 35, 37, 41, 45 en 47). Hij laat nog de verschillen zien van het voorgestelde scenario ten aanzien van het referentiescenario. In globo doen ze de conclusies uit het Masterplan 2020 wel gestand, stelt de heer Grispen. Er zijn weinig effecten merkbaar. Lokaal zijn er op de nieuwe infrastructuur wel toe- of afnames. Een aantal assen wordt in het scenario iets zwaarder belast, en de Craeybeckxtunnel wordt minder belast omdat de uitwisseling richting noorden niet mogelijk is.

Een conclusie uit de doorrekeningen luidde dat er voldoende restcapaciteit is op de R11bis en de A102. Door middel van herkomst- en bestemmingsanalyses werd duidelijk dat een aantal radiale assen een relevante ontlasting kregen. Het verkeer dat er dan nog op zit, heeft echt zijn bestemming in het respectieve gebied.

Op de R11bis tussen Wommelgem en luchthaven is een relevante stijging merkbaar en begint het systeem dan beter te functioneren.

Scenario 3 houdt rekening met de bovengrondse R11: blijft die zoals hij is? Voor dat scenario is beslist die te herleiden tot tweemaal één rijstrook. De resultaten liggen in de lijn van scenario 2. Er is wel een toename in de verschuiving van R11 naar R11bis, vooral op bepaalde stukken. Er is ook een ontlasting van het onderliggende wegennet, wat blijkt uit de voertuigprestaties en de verzadigingsgraad.

Het downsizen van de R11 zou de leefbaarheid verhogen. Hoe de echte kruispuntenoplossingen moeten functioneren, moet in een vervoltraject nog geanalyseerd worden. Het scenario heeft hoe dan ook een positief effect. De conclusies zijn gelijklopend met die van scenario 2, met vooral positieve effecten op de R11.

Samenvattend concludeert de spreker dat de realisatie van de R11bis en de A102 instaat voor een relevante ontlasting van het onderliggende wegennet in de rand. Scenario 2 zorgt voor een betere benutting van R11bis en A102, maar de restcapaciteit is voldoende. Scenario 3 is zinvol om de leefbaarheid bovengronds te verbeteren. De nieuwe infrastructuur wordt beter benut ten voordele van het onderliggende wegennet in de rand. De resultaten worden binnenkort ook nog toegelicht in een klankbordgroep.

3. Bespreking van de doorrekeningen streefbeeld R11

De heer *Steve D'Hulster* vraagt om uitleg bij het begrip relevante ontlasting.

De heer *René Grispen* verklaart dat in de rapportage wordt gekeken naar voertuigprestaties op diverse soorten netwerken: snelwegennet, gewestwegennet en lokaal wegennet. De links worden apart gecategoriseerd in het modelnetwerk. Dan wordt bepaald hoeveel voertuigprestaties er gerealiseerd worden op de netwerken voor de verschillende gebieden. De voertuigprestaties worden berekend door het aantal voertuigen te vermenigvuldigen met de afgelegde weg. Voor beide scenario's waarvan sprake blijkt dat die voertuigprestaties serieus verschuiven van onderliggend naar bovenliggend wegennet.

Bijkomend wordt ook de IC-verhouding bekeken. Die neemt gevoelig af op het onderliggende wegennet. Dat zijn indicatoren die gehanteerd worden om van ontlasting te spreken. Ook in de verschillen is een afname op lokale wegen merkbaar.

Heeft de heer *Bart Martens* het goed begrepen dat er zowel in het referentiescenario als in de andere scenario's geen rechtstreekse aansluiting is voorzien tussen de E313 vanuit de Kempen en de R11bis in Wommelgem?

De heer *René Grispen* verbetert dat er geen aansluiting is tussen de bovengrondse R11 en de E34.

De heer *Bart Martens* gaat in op de fasering van de werken. In de planning zou de A102 ergens achteraan komen. Als de R11bis uitkomt op de Bisschoppenhoflaan en zolang er geen verlenging is in de A102, stopt het, onder meer internationaal doorgaand, verkeer op een T in de Bisschoppenhoflaan. Dat zorgt volgens het lid voor extra belasting daar. Zijn mogelijke gevolgen daarvan en de mogelijkheid dat die laatste component, de A102, achterblijft, ook doorgerekend?

De heer *René Grispen* antwoordt dat het scenario niet is doorgerekend, maar de scope van het streefbeeld ligt tussen Wilrijk en Wommelgem. Bij de opmaak is beslist van die te verleggen naar de Bisschoppenhoflaan. De spreker erkent dat er wel effecten op de Bisschoppenhoflaan richting centrum zouden zijn, maar voor het doorgaand verkeer verwacht hij niet echt grote gevolgen. Men komt op de Singel terecht, stelt hij en dan zou het doorgaand verkeer van de R11bis gebruikmaken, om via de E34 op de R1 te komen.

Mevrouw *Goedele Vermeiren* ziet geen oplossingen voor de kruispunten op de R11 en met de R11bis. Begrijpt ze goed dat daarnaar nog onderzoek moet gebeuren? Die kruispunten kunnen volgens het lid het onderliggende wegennet ook heel zwaar belasten. Ze meent dat dit niet los van elkaar kan worden beschouwd.

De heer *René Grispen* verklaart dat de analyses op niveau van het streefbeeld zijn gemaakt. De grote principes worden afgetoetst. Daarom wordt gebruikgemaakt van een provinciaal strategisch verkeersmodel. Voor de ontwerpfase is een heel ander soort van instrument nodig. De verkeersstromen die uit het model komen, kloppen wel, stelt de spreker. Het is mogelijk dat lokale effecten enigszins onderschat worden, maar dat moet blijken in het verdere ontwerp.

De heer *Jaak Polen*, projectleider Oosterweelverbinding en R11, pikt in en stelt dat de kruispunten opgenomen zijn in het streefbeeld. Er is over nagedacht, vooral in het licht van oplossen van gevaarlijke punten. Er zijn voorkeuroplossingen geformuleerd, met viaduct over het kruispunt of ondergronds, en analyses gemaakt. De microsimulaties zouden nog moeten gebeuren, maar daartoe ontbrak de tijd, legt de spreker uit. Het is ook bij het streefbeeld nog niet onmiddellijk nodig, stelt hij. Het eigenlijke ontwerp volgt nog na het plan-MER.

Mevrouw *Goedele Vermeiren* wil weten of er ook een indicatie is van de omvang van de ontlasting van het onderliggende wegennet.

De heer *René Grispen* moet het concrete antwoord daarop schuldig blijven, maar verzekert het lid dat die informatie wel in het rapport zit.

De heer *Dirk Peeters* meent dat het dossier van de R11 en de R11bis allicht een sluitstuk kan zijn voor het probleem van de Antwerpse mobiliteit. Het lid wil weten of er ook rekening is gehouden met het aanzuigeffect van de infrastructuur zodra er verbinding is tussen E19 en E34? Wat is dan de relatie met het bestemmingsverkeer?

Het lid ziet tevens onduidelijkheden en zelfs tegenstrijdigheden in verhouding tot andere dossiers. Zo heeft het dossier rond de E34/E313 met het knooppunt Wommelgem en de rotonde, een impact op de R11. Omgekeerd zou er in Oelegem een overslagzone komen voor trein en watertransport. In hoeverre wordt dat meegenomen bij de R11bis?

Er zijn ook budgetten gezet tegenover de uitbreiding van Livan, de premetro, die toch beslist beleid is. Er zijn werken voorzien voor een nieuw op- en afrittencomplex waar die uitkomt. Is dat allemaal ingecalculeerd?

De heer *René Grispen* stelt de heer *Peeters* gerust dat alle goedgekeurd beleid is meegenomen in het verkeersmodel. Hij erkent echter wel dat er in die zone een collusie is van plan-MER's. Men is zich daarvan bewust en er is een werkgroep opgericht om die allemaal te coördineren, inhoudelijk en qua communicatie. Op 22 november zou daaromtrent een mededeling gedaan worden in het station van Antwerpen omdat de tweede spoorontsluiting in het pakket zit. Infrabel is daarvoor verantwoordelijk en er wordt derhalve samengewerkt met de federale diensten.

De heer *Jan Penris* vraagt of ook de effecten van de verkeersstromen op het onderliggende net voor Merksem raadpleegbaar zijn.

De A102, aansluiting Bisschoppenhoflaan, krijgt een belangrijke functie, stelt het lid. Hij gaat ervan uit dat er een park and ride kan worden aangelegd. Is het mogelijk om een tramverbinding over de Bisschoppenhoflaan in die richting te leggen in plaats van naar Wommelgem? Het lijkt hem dat de rotonde van Wommelgem steeds minder aantrekkelijk wordt voor wie aan carpooling doet.

De heer *Jaak Polen* legt uit dat over het openbaar vervoer langs de N120 nog niet is nagedacht. Het effect dat de heer *Grispen* heeft geschetst, is volgens de spreker wel van belang voor de omgeving Schijnpoot en de verkeersafwikkeling daar. Het gunstige effect heeft zijn effect op de R1 op die plaats.

Er is de spreker niets bekend inzake openbaar vervoer daar.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil het hebben over de projecten in de zuidoostelijke rand: de doortrekking van de N171-N1, van de N171 naar de A12. Wanneer wordt dat beslist beleid en zijn de effecten op het terrein ook gemeten, vraagt het lid.

De heer *Jaak Polen* verwijst naar de fiche voor R11-N171. Daar is de fasering van de werken in opgenomen. Nog niet vermeld is de Boniverlei, de verlegging van de N171 verderop. AWW bekijkt dat, maar er kan vooralsnog niets over worden gezegd.

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat de projectfiches zeer uitgebreid zijn.

V. ALGEMENE VRAGEN VAN DE LEDEN

De heer *Jan Penris* wil het over het project van de gevangenis van Beveren hebben, een project dat gepland wordt in het tracé dat de burgerbeweging als alternatief naar voren schuift. Ook de plaatselijke gecoro stelt voor de gevangenis tachtig meter verderop te plaatsen, zodat ze uit het tracé van de burgerbeweging blijft. Kan de Vlaamse Regering daarmee leven?

De heer *Dirk de Kort* vond het een zeer verhelderende rapportage die duidelijk maakt dat het een en-enverhaal moet worden van diverse verkeersmodi. Het verhaal beperkt zich ook niet tot de stad, stelt hij, maar werkt door in de hele regio.

Het lid vraagt zich af of het niet zinvol is de informatie inzake de tweede spoorwegtoegang te integreren in de rapportage. De projecten zijn gelinkt, stelt hij en hebben invloed op elkaar.

In verband met de A102 was recent nog sprake van diverse werkwijzen voor de uitvoering van de tunnel. Momenteel ziet de heer de Kort nog enkel iets over cut and cover. Is er een beslissing?

Het lid heeft vragen gekregen over de mogelijkheid van calamiteiten op de E34/E313. Vrachtwagens proberen dan zelf hun route naar de snelweg te vinden. Daartoe gebruikt men de N14, wat een ernstig probleem van sluipverkeer teweegbrengt. Is het niet mogelijk een keerlus voor vrachtwagens te overwegen en op te nemen in het plan?

De vraag waarmee het lid vooral blijft zitten, gaat om de financiering. Het project kan dan wel een draagvlak bij de bevolking vinden, mits de nodige en juiste randvoorwaarden, maar hoe kan men de financiering verder invullen?

Er is bij AWW een inhaalbeweging aan de gang op het vlak van onderhoudsinvesteringen, weet het lid, maar hij wijst erop dat dit ook nodig is inzake nieuwe infrastructuur. Het lijkt hem van belang dat men daarover met de Vlaamse Regering bekijkt hoe er in het geheel van de algemene middelen meer prioriteiten bij infrastructuur worden gelegd.

De heer *Steve D'Hulster* vindt het belangrijk te vermelden dat de tramlijnverlengingsprojecten van Brabo 1 goed lopen. Met het oog op het rapport van het Rekenhof vraagt het lid zich af of de exploitatie de realisatie zal kunnen volgen. Deurne-Wijnegem zou in maart 2012 afgerond zijn. Voor Mortsel-Boechout spreekt men van de bouwvakantie of september 2012. Zullen er ook op dat ogenblik voldoende chauffeurs en trams zijn om de ingebruikname van de sporen zo snel mogelijk te laten gebeuren?

Het lid vindt het een goede zaak dat de R11 wordt aangepast. Die wordt beschouwd als een oververzadigde bottleneck. Volgens hem is ook een grote kwaliteitsinjectie in de Krijgsbaan/Vredebaan geen luxe. Er is uiteindelijk gekozen voor de combinatie R11/R11bis en er is een streefbeeld en een heel vervolgproces dat in een open sfeer verloopt onder leiding van de gouverneur, herinnert de heer D'Hulster. Hij maakt zich wel zorgen over de vrucht van het proces, de ontwerpen zelf. Die roepen een aantal fundamentele vragen op, stelt hij. Voornaamste daarvan is hoe de leefbaarheid in de zuidrand gegarandeerd kan worden. Waarom is er direct voor een cut-and-covertracé gekozen en is de optie van een boortunnel zo snel verlaten. Bij de MER-procedure gaat men normaal weer

heel breed en het lid heeft de indruk dat er tegelijk al een soort van voorkeurontwerp is gegroeid. Hoe springt men daarmee om? Is er een kans dat een boortunnel nog concreet overwogen wordt? Wordt dat onderzocht, onder meer inzake de effecten op het onderliggende wegennet?

Hoe wil men voorkomen dat de R11 een overloop wordt voor de R11bis? Hoe zal men het zwaar doorgaand verkeer van het bovenlokale scheiden?

De spitsstrook was opgenomen in het rapport van het Rekenhof. Er zijn geluidsmetingen uitgevoerd intussen, weet het lid. De strook ligt ook dicht bij de behuizing. Zijn er maatregelen mogelijk tegen bijkomende lawaaihinder? Is dat meegenomen in de evaluatie van het spitsstrookverhaal?

De heer *Dirk Peeters* wil weten wat de stand van het onderzoek is inzake de bouwvergunning. Er is een pak bezwaarschriften nog niet behandeld.

Hij wil ook weten waar de bouwput voor de tunnelementen komt. Dat vraagt hij met het oog op het behoud van het Sint-Annabos.

Ook de heer *Peeters* uit zijn bezorgdheid over het feit dat bij elke rapportage het kostenplaatje groeit. Waar moet dat eindigen?

Mevrouw *Griet Smaers* uit eveneens haar bezorgdheid over de coördinatie van de diverse plan-MER's. Wie gaat daarover?

De heer *Jaak Polen* antwoordt meteen dat die coördinatie in handen is van de werkgroep binnen de afdeling algemeen beleid van het Departement MOW. Er is iemand specifiek voor aangeduid.

Mevrouw *Griet Smaers* wil in verband met de plan-MER voor de E313/E34 weten in welke mate er in de studie, die loopt, rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen richting Lummen, met betrekking tot capaciteitsuitbreiding van de autosnelweg daar.

Voor de bruggen over het Albertkanaal kan het lid vaststellen dat er werk van wordt gemaakt. Er zijn acht bruggen mee opgenomen in de fiches en eentje in het kader van het DBFM-contract Geel-Oevel. Naast wat in de fiches is opgenomen, is er nog heel wat te doen. De werken aan het Albertkanaal zijn cruciaal voor het concept van de logistieke draaischijf met onder meer de estuaire vaart, stelt het lid. De verhoging van de bruggen zou in het licht van de recente besprekingen als topprioriteit qua investeringen moeten worden ingeschreven, herinnert mevrouw *Smaers*. De vraag naar financiering voor de rest van de bruggen en de timing richting 2020 blijft, alsmede de vraag of er al zicht is op de toekomstige aanpak en financiering, rekening houdend met de Europese middelen die daarvoor zijn voorzien. Is alternatieve financiering nog aan de orde?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* beseft dat de werken aan de R11bis niet meteen zullen afgerond zijn en dat men er nog geruime tijd met de problemen blijft zitten. Ze wil in positieve zin de suggestie doen om in afwachting van verdere infrastructuurwerken, de verkeerslichten in Mortsels op de Krijgsbaan beter af te stellen om het verkeer van de R11 een betere doorgang te garanderen.

De heer *Bart Martens* herhaalt dat het bedrag op de teller van het Rekenhof intussen op 7,2 miljard euro staat; zonder te verwachten meerkosten. Hij heeft vragen bij de financierbaarheid, zeker met het oog op de toestand van de financiële markten. Zelfs de verantwoordelijke van Infrabel heeft aan het lid gezegd, bij een bezoek aan de Liefkenshoekspoortunnel, dat hij het onmogelijk acht om een project van die omvang enkel op

pps-formules rond te krijgen als het om meer dan een paar honderd miljoen euro gaat, ook met alleen het terbeschikkingstellingsrisico te dragen. In het masterplan is er bovendien een vraagrisko, stelt het lid.

Wat is de stand van zaken rond de kilometerheffing vrachtverkeer? Die zou met de andere gewesten afgesproken worden en in 2013 volgens het regeerakkoord rond moeten zijn. Ligt daarin geen oplossing voor de financiering van het voorliggende systeem voor de financierbaarheid? Zoals het voorligt, zou alleen het Scheldekruisend verkeer oost-west een eigen bijdrage betalen. Vanaf 2020 zou ten vroegste de nieuwe Scheldeoververbinding er liggen. Als men het noord-zuidtransitverkeer door de Antwerpse agglomeratie met de kilometerheffing een bijdrage zou doen betalen, dan dragen er meer verkeersstromen bij aan de financiering van het geheel. Zo betalen ook bijvoorbeeld de Nederlanders hun deel en misschien is er via het elektronisch systeem mogelijkheid om het extra geld voor het Scheldekruisend verkeer aan te dragen.

De heer *Jan Penris* stelt vast dat met de nieuwe bouwheer de vooropgestelde uitvoering van het Operaplein in het gedrang lijkt te komen. Hij vraagt aan de minister om al haar invloed aan te wenden om toch het Peter Benoitmonument te sparen zoals door de vroegere bouwheer, nv BAM, was toegezegd.

VI. GESTRUCTUREERDE ANTWOORDEN

1. De budgetten

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zegt dat wat de financiering betreft, voor ogen moet worden gehouden dat in het volledige Masterplan 2020 tal van projecten zitten. Er werd immers eerst nagegaan wat er allemaal nodig was en vervolgens hoe en op welke termijn de diverse onderdelen konden worden gefinancierd. Van het masterplan wordt in globo verwacht dat de mobiliteit in en rond Antwerpen er aanzienlijk door zal verbeteren. Het Verkeerscentrum heeft berekeningen gemaakt van de mobiliteitsstromen en van de oplossingen in een minimaal en maximaal scenario van ontwikkelingen. De realisatie van het gehele plan vergt uiteraard heel wat middelen, maar zal stapsgewijs moeten worden aangepakt. Heel wat projecten zijn zelf ook nog onderworpen aan allerlei procedures, zoals de MER. In de voortgangsrapportage wordt een en ander zeer uitvoerig beschreven.

In het globale budget, dat op enkele kleine wijzigingen na overigens niet verschilt van dat van een half jaar geleden, zitten ook een aantal projecten die uitgevoerd worden of zijn. Zo zijn de tramlijnprojecten Brabo 1 bijna voltooid, een aantal projecten voor fietspaden zijn in uitvoering, de Van Cauwelaert- en Kattendijksluis zijn opgeleverd en de spitsstrook op de E313 is uitgevoerd. Daarnaast zijn nog een aantal projecten in voorbereiding.

Door de Antwerpse gouverneur wordt de laatste hand gelegd aan het streefbeeld voor de R11. Omwille van de wederzijdse impact van beide projecten, werd ervoor gekozen om voor de Oosterweelverbinding en de R11 dezelfde projectleider in te schakelen. Deze week werd in Antwerpen toelichting verstrekt bij de procedures voor de plan-MER-studies rond de tweede spoorontsluiting, in uitvoering van de tactische studie die in 2009 is gemaakt over de toekomstige ontwikkeling van de E313¹¹. Op de resultaten wordt een nieuw proces toegepast: voor er een MER wordt opgemaakt, wordt een vergadering belegd met alle gemeentebesturen en stakeholders. Dat zou tot een meer participatief gedragen proces moeten leiden. Daarnaast ligt sinds 16 november ook de kennisgeving van de plan-MER Oosterweel ter inzage. Ook daar werd, zoals voor de studies van het Verkeerscentrum, voor een actieve openbaarheid gekozen. Die studies zijn inmiddels allemaal online

¹¹ Zie: Gedachtewisseling over de 'Tactische studie E313'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers en de heer Pieter Huybrechts (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 306/1*).

beschikbaar, op de sensitiviteitsanalyses na. Zodra die analyses beschikbaar zijn, zullen ze ook publiek worden gemaakt.

Het globale budget van zeven miljard is dus niet bestemd voor één project en moet ook niet eenmalig worden vrijgemaakt maar stapsgewijs. Een aantal onderdelen moeten via de gewone begroting worden gefinancierd, projecten zoals Oosterweel en Brabo 2 zullen via pps worden gerealiseerd. Voor een aantal dossiers, de bruggen over het Albertkanaal bijvoorbeeld, moeten de financieringsmogelijkheden nog worden onderzocht. Wat wanneer voor welk project wordt voorzien, kan vandaag nog niet gedetailleerd worden aangegeven.

2. Liefkenshoektunnel

Op de vragen in verband met de Liefkenshoektunnel, antwoordt de voorzitter van de nv Tunnel Liefkenshoek, de heer Van Herreweghe.

2.1. Uiteenzetting door de heer David Van Herreweghe

De heer *David Van Herreweghe* zegt dat werd gevraagd of het mogelijk is een proefproject te doen met een tolvrije periode voor de Liefkenshoektunnel en wat de argumenten of contractuele verplichtingen zijn die dergelijk proefproject in de weg staan. In dat verband moeten drie zaken in overweging worden genomen. In eerste instantie is er de bestaande LILO-overeenkomst (lease in/lease out). Vervolgens is er de vraag hoe een en ander kan worden gerealiseerd en welke mogelijkheden er zijn. Ten derde is er de mogelijke impact op de ESR-neutraliteit van de vennootschap bij een omschakeling van inkomsten uit de markt naar een vorm van schaduwtoel, met de overheid als derde betaler.

2.1.1. De bestaande LILO

Voor de Liefkenshoektunnel werd een LILO-overeenkomst gesloten met een aantal Amerikaanse investeerders, waaronder zowel financiële instellingen als investeringsvennootschappen. Dat leverde voor die investeerders een belastingvoordeel op in hun thuisland. Concreet verliep dat via een subconcessie die loopt tot het jaar 2029. Het gaat om een behoorlijk complex geheel, met niet alleen financiële en operationele verplichtingen. Zo werd door Liefkenshoektunnel onder meer het engagement aangegaan dat er geen drastische operationele wijzigingen zullen worden doorgevoerd die een ernstige invloed kunnen hebben op de bedrijfsresultaten of de cashflow van de onderneming. Een LILO is een zogenoemde ‘closed loop’-constructie: alles wordt vooraf perfect ingedekt met financiële beleggingen en daarbij worden alle risico’s vermeden.

De spreker toont vervolgens een schema over de werking van het LILO-contract. Voor de Amerikaanse investeerders ging het niet om de tunnel op zich, maar om het verwerven van een belastingvoordeel in het eigen land. Daarvoor gingen zij voor 76,9 percent van het totale bedrag leningen aan bij banken. Het saldo van 23,1 percent werd gefinancierd met eigen vermogen, zodat meteen het volledige bedrag aan TLH kon worden betaald. TLH ontvangt dat geld, maar moet het meteen weer opdelen en herbeleggen met het oog op de ‘closed loop’. Zo werd het bedrag dat met de voormelde 76,9 percent correspondeert, herbelegd bij een bank, omdat daarmee op termijn weer de huur moet worden betaald. Het gaat immers om een leaseconstructie en dus moeten er huurgelden worden betaald. Die betaling is gegarandeerd doordat die gelden van meet af aan zijn belegd tegen een bepaalde rentevoet.

De officiële looptijd is tot 2029, maar een LILO-constructie is zo gemaakt dat vroegtijdige uitkoop mogelijk is. De constructie is er niet op gericht de rit helemaal uit te doen, maar veeleer om op het vastgelegde moment, in dit geval in 2012, de ‘early buyout’-optie te lichten. Zoals gezegd, moet met het oog op de ‘closed loop’, het geld van meet af aan worden belegd. Daarvoor werd 12,9 percent belegd in Amerikaanse dollar, met een vooraf afgesproken termijn en rentevoet. Zo is het volledige parcours van het geld bekend tot

het moment dat de ‘early buyout’-optie wordt gelicht. Dat alles is contractueel vastgelegd in de basisovereenkomst. Nadien is daar niet meer aan geraakt, al zijn er wel wat strubbelingen geweest naar aanleiding van de verplichting om ‘triple A’-beleggingen te doen, terwijl er onder druk van de financiële crisis afwaarderingen zijn geweest. Een deel van de belastingvoordelen die door de Amerikaanse investeerder gegenereerd worden, komen van bij het sluiten van het contract als extra inkomsten naar het Vlaamse Gewest. Ook het Vlaamse Gewest had dus baat bij het opzetten van deze constructie, via een eenmalige instroom voor 10,2 percent van het totale bedrag.

Als er zou worden beslist om gedurende bepaalde tijd geen tol meer te innen, zou dat uiteraard een substantiële operationele wijziging zijn van de bedrijfsvoering van de vennootschap, in strijd met de contractueel aangegane engagementen. Door de Amerikaanse investeerders wordt de bedrijfsvoering overigens wel degelijk opgevolgd, via daartoe aangestelde advocaten. Zoals gezegd zal de ‘early buyout’ in 2012 worden gelicht. Tussen 15 april en 15 december 2012 zal de financiële afwikkeling gebeuren, want het gaat om uiteenlopende bedragen bij diverse Amerikaanse banken. De raad van bestuur van TLH heeft daarover voorafgaand een beslissing moeten nemen, want van Amerikaanse kant werd expliciet de vraag gesteld welke beslissing zou worden genomen: de rit uitrijden of de ‘early buyout’-optie lichten. Het laatste is wel degelijk de bedoeling, want dat is de financieel meest voordelige oplossing. De betekenisbrieven zijn inmiddels al vertrokken naar de VS, dus het ‘point of no return’ is al voorbij. Het resultaat van dit alles is dat de tunnel in volle eigendom terugkeert naar de nv Tunnel Liefkenshoek.

2.1.2. Uitbreiding schaduwtol

De vraag is dan hoe een tolvrije periode praktisch kan worden georganiseerd. De meest voor de hand liggende aanpak is een uitbreiding van het bestaande systeem van schaduwtol rijden. Dat is de facto een vorm van een derdebetalersysteem. Elk voertuig wordt gescand en getaxeerd op basis van de categorie waartoe het behoort. De bestuurders hoeven niet te betalen, maar alles komt op een factuur die aan het Vlaamse Gewest wordt bezorgd. De beslissing om over te gaan naar schaduwtol rijden wordt genomen door het Vlaams Verkeerscentrum, een derde speler dus. Schaduwtol rijden is geregeld door een overeenkomst waarvan het laatste addendum dateert van 4 februari 2010. In dat addendum zijn ook de belangrijkste modaliteiten voor het schaduwtol rijden vastgelegd. Zo kan het maximaal om 150 uur per jaar gaan, vroeger was dat 120 uur. De overeenkomst wordt jaarlijks stilzwijgend verlengd, maar is opzegbaar door elke partij, mits dat ten minste zes maanden voor de vervaldag wordt betekend aan de tegenpartij. Bij een opzegging in de eerste helft van 2012, kan dat dus ten vroegste vanaf 1 januari 2013.

Een uitbreiding van het systeem van schaduwtol heeft uiteraard repercussies. Er zal in extra budgetten moeten worden voorzien op de begroting Openbare Werken. Ter informatie: de omzet van TLH bedraagt momenteel meer dan vijftig miljoen euro op jaarbasis. Een proefproject zal natuurlijk ook een inkomstenderving meebrengen voor de nv en dat zal op een of andere manier moeten worden gecompenseerd. De beoordeling of dat met belastinggeld kan, komt uiteraard aan de minister toe. De spreker wijst er wel op dat TLH inkomsten nodig heeft. Er is immers een zekere financiële verwevenheid met andere instellingen en inzonderheid met de nv BAM. Om de solvabiliteitsratio van de BAM te verbeteren en op die manier een beter uitgangspunt te hebben bij onderhandelingen met potentiële financiers, had het Vlaamse Gewest beslist om de concessie voor de Liefkenshoektunnel te verlengen tot 2037. Op een gegeven moment werd beslist dat het bedrag dat daarvoor moest worden betaald, kon worden ingebracht in natura in de nv BAM. Op die manier werd voor een vaste inkomstenstroom gezorgd vanuit TLH naar de BAM. TLH doet daarvoor sinds enkele jaren rentebetalingen en vanaf 2013 zullen er ook kapitaalaflossingen gebeuren. Aangezien dit bij de nv BAM meteen in een effectiseringsoperatie is omgezet, gaat het om een vorm van obligatieleningen. Dat gebeurde tegen vooraf afgesproken voorwaarden en uitkoop is in principe niet mogelijk.

2.1.3. ESR-neutraliteit

De heer Van Herreweghe zegt dat het principe van ESR-neutraliteit belangrijk is voor het masterplan. De nv TLH wordt momenteel immers door Eurostat gerekend tot de sector S1102 'niet-financiële vennootschappen in handen van de privésector' en niet tot de sector S1311 'Vlaamse Overheid/Vlaams Gewest'. Dat betekent dat de nv met alle inkomsten en uitgaven, buiten de consolidatiekring staat van de overheid, niet mee wordt geconsolideerd met de Vlaamse begroting en ook geen impact heeft op het ESR-vorderingensaldo. Belangrijk is dat dit debat zeer recent nog is gevoerd met Eurostat en dat die instelling in een advies aan het INR op 9 juni 2010 heeft herbevestigd dat TLH tot de sector S1102 behoort. Eurostat toetst inzake ESR aan drie criteria: is het een autonome institutionele eenheid, is het een particuliere producent of een overheidsproducent en is het een marktproducent of een niet-marktproducent?

Bij de vraag of het om een autonome institutionele eenheid gaat, wordt nagegaan of de betrokken entiteit een zelfstandige beslissingsbevoegdheid heeft en of ze in volle autonomie beslissingen neemt. Tevens wordt onderzocht of er een volledige boekhouding wordt gevoerd, met een jaarrekening, balans en resultatenrekening, en of het financiële gedrag lijkt op dat van een normale vennootschap. Met de vraag of het om een particuliere producent dan wel een overheidsproducent gaat, wordt bedoeld of de vennootschap of entiteit onder toezicht van de overheid staat of niet. Daartoe gaat Eurostat onder meer na wat de samenstelling van de raad van bestuur is, of er typische overheidscontroleurs en/of regeringscommissarissen zijn, of er vetorechten gelden en er 'golden shares' bestaan. Wat ten slotte de belangrijke vraag betreft of het al dan niet om een marktproducent gaat, wordt gecontroleerd of minstens vijftig percent van de productiekosten via marktgegenerateerde inkomsten wordt betaald. Eurostat neigt trouwens almaar meer naar een minimum in de buurt van 75 percent. Bij een marktproducent moet het bovendien om normale economische marktprijzen gaan.

Ook het aspect schaduwtoelagen is bij Eurostat in ruime mate aan bod gekomen. Bij de discussies werd onder meer gevraagd hoe vaak dit jaarlijks gebeurt, om welk percentage van de omzet het gaat en wie daarover beslist. Tevens werd gevraagd of dit nog zal worden uitgebreid en werd beklemtoond dat dit systeem geen alternatief subsidiekanaal mag worden.

2.2. Vragen en antwoorden over een eventueel tolvrije Liefkenshoektunnel

De heer Dirk Peeters begrijpt dat een tolvrije Liefkenshoektunnel een probleem kan vormen voor de ESR-neutraliteit, maar ziet niet hoe er een conflict kan zijn met de LILO-overeenkomst. Als de Vlaamse overheid de schaduwtoelagen betaalt, zijn de inkomsten immers verzekerd. Wie er betaalt, kan voor de LILO toch geen probleem zijn?

De heer David Van Herreweghe antwoordt dat hij er vooral wou op wijzen dat TLH contractuele verplichtingen heeft die meebrengen dat een voorafgaand akkoord van de Amerikaanse investeerders moet worden gevraagd. Anders wordt de overeenkomst geschonden en gelden er boeteclausules. Zoals al gemeld, zal de LILO in 2012 worden afgewikkeld. De LILO is dan ook niet het kernprobleem. De spreker heeft alleen zo volledig mogelijk willen aangeven wat allemaal in overweging moet worden genomen.

De heer Jan Penris stipt aan dat het niet uitgesloten is dat de werkzaamheden van de nv BAM worden overgenomen door TLH. Heeft TLH daarvoor echter voldoende knowhow in huis? Dat zal immers een veel ruimere opdracht zijn dan het louter beheren van een tunnel.

De heer David Van Herreweghe zegt dat het toevertrouwen van een project van dergelijke omvang, onvermijdelijk een grote impact zou hebben. TLH komt met zijn ervaring met

het bouwen van een tunnel en met tolexploitatie weliswaar niet onbeslagen op het ijs. Maar uiteraard zal de vennootschap in al haar vormen moeten worden herbekeken. Zo is het huidige kapitaal van TLH volstrekt ontoereikend voor het structureren van dergelijke projecten. Het plaatje is veel ruimer en moet in totaliteit worden bekeken en dat proces is nog niet aangevat.

Minister *Hilde Crevits* vat samen dat er drie obstakels zijn. Met een proefproject kan maar vanaf 1 januari 2013 worden begonnen. Voorts heeft een uitbreiding van de schaduwtol grote budgettaire gevolgen: op basis van de huidige inkomsten lopen de kosten voor een half jaar op tot zeker 25 miljoen euro. Het belangrijkste obstakel is het gegeven dat de ESR-neutraliteit in het gedrang komt. De minister gaat vervolgens in op de vraag over de stand van zaken van de geplande overdracht van de concessie van BAM naar TLH. Die concessieovereenkomst is op dit moment nog niet volledig uitgewerkt, de voorbereidingen zijn nog volop bezig zijn. Uiteraard moet alles worden bekeken in het kader van de geldende concurrentieregels en van de regelgeving inzake overheidsopdrachten. Voor een precieze stand van zaken geeft zij het woord aan de heer Van Rensbergen, CEO van de nv BAM.

3. De overdracht van de concessie

De heer *Jan Van Rensbergen* zegt dat voor deze reorganisatie vooraf een aantal stappen moeten worden gezet. Een eerste stap is een aanpassing van het BAM-decreet, om de BAM toe te laten een deel van haar activiteiten via een langdurige concessieovereenkomst door te schuiven naar TLH. Die decreetswijziging moet het tegelijk ook mogelijk maken voor TLH om het project te kunnen realiseren. Zo zal onder meer een gewestwaarborg mee opgenomen worden. Er is inmiddels al een eerste ontwerp uitgewerkt, dat eerstdaags ook aan deze commissie zal worden bezorgd. Die decreetswijziging is absoluut noodzakelijk, zonder die aanpassing kan de BAM haar kerntaken niet doorschuiven naar een derde partij. Door de heer Bart Martens werd de vraag gesteld of dergelijke concessieovereenkomst wel kan worden gerealiseerd zonder een marktbevraging en zonder mededinging. In de overeenkomsten zal mee opgenomen worden dat TLH aangemerkt wordt als aanbestedende overheid die zelf onder de wetgeving inzake overheidsopdrachten zal ressorteren, wat voor de huidige nv TLH niet het geval is. Elke aan- of uitbesteding achteraf zal dus overeenkomstig de wetgeving Overheidsopdrachten moeten gebeuren.

De vraag is dus beperkt tot het realiseren van de concessieovereenkomst zelf. Die kwestie is nog in onderzoek en er liggen twee wegen voor. Een eerste piste is gebaseerd op de 'in-house'-theorie die bepaalt dat verbonden vennootschappen onder elkaar overeenkomsten kunnen sluiten. Die theorie is zonder meer rechtsgeldig, maar momenteel bestaat er toch enige schroom om er een beroep op te doen. Bij de motivering zou immers moeten worden uitgelegd dat TLH deel uitmaakt van een breed overheidsapparaat, wat nadelig kan zijn voor de perceptie van de autonomie van TLH. Een tweede piste is gebaseerd op de uitzonderingsgronden van de wetgeving Overheidsopdrachten en gaat ervan uit dat er momenteel maar één speler is die in staat is deze concessie op te nemen. Verschillende overwegingen liggen daar aan de basis van, onder meer de financiering. Voor de financiering zijn immers de tolinkomsten nodig van zowel de Liefkenshoektunnel als van de Oosterweelverbinding. Die tolinkomsten zullen op elkaar afgestemd zijn en gelijkwaardig. Als een mededingingsprocedure zou worden georganiseerd voor de Oosterweelverbinding alleen en de tolinkomsten dus voor de terugbetaling van de Oosterweelverbinding zouden dienen, dan zouden de toltarieven veel hoger moeten zijn. Dan zou er een situatie zijn waarbij twee private maatschappijen met tunnels die zeer dicht bij elkaar liggen een concurrentiestrijd aangaan. Voor de oudere Liefkenshoektunnel zouden lagere tarieven kunnen worden gehanteerd, wat ingrijpende gevolgen zou kunnen hebben voor het businessmodel van de Oosterweeltunnel. Het gaat om verbonden infrastructuur, waarvoor de tol op een gelijkwaardig niveau moet kunnen worden gezet. De Europese Commissie accepteert dat maar als de twee tolverbindingen onder hetzelfde beheer staan. De huidige

economische en financiële realiteit brengt dus mee dat kan worden overwogen een beroep te doen op de uitzonderingsgronden van de wetgeving Overheidsopdrachten. Daar is wel een risico aan verbonden omdat het altijd om een interpretatie gaat en die uitzonderingsgronden zijn nu eenmaal zeer limitatief en beperkt.

De beide wegen worden momenteel tegen elkaar afgewogen en er wordt inzonderheid onderzocht of de uitzonderingsgronden ingeroepen kunnen worden. Vervolgens zullen gesprekken worden aangeknoopt met de bevoegde Europese diensten om uitsluitsel te krijgen. Dan nog zal er een ex ante bekendmaking gebeuren, zodat elke partij die zich benadeeld zou kunnen voelen vooraf de kans krijgt zich te melden. Op basis van de respons daarop, kan nog altijd worden nagegaan of het opportuun is verder die weg op te gaan. De heer Van Rensbergen besluit dat de voorkeur uitgaat naar de tweede piste, omdat de autonomie van TLH daardoor verzekerd blijft en nog wordt bekrachtigd. De risico's die aan die piste verbonden zijn, worden afgetoetst met de bevoegde diensten en worden beperkt door de transactie ex ante in het Europees Bulletin der Aanbestedingen bekend te maken. Als deze weg uiteindelijk zou doodlopen, kan nog altijd worden teruggevallen op de eerste piste, waarover er wel rechtszekerheid is.

De heer *Bart Martens* tekent hierbij aan dat de rechtsgrond die gebaseerd is op een 'in-house'-constructie, niet per definitie inhoudt dat niet ESR-neutraal kan worden gewerkt. Hij verwijst bij wijze van voorbeeld naar Aquafin, waar een 'in-house'-constructie is aanvaard omdat de schulden die worden aangegaan buiten de consolidatiekring van de Vlaamse overheid blijven. Het lijkt dus niet onmogelijk die weg te bewandelen, mits dat goed wordt onderbouwd en er wordt aangetoond dat die constructie de autonomie van de nv TLH niet aantast.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of de decreetsaanpassing ook niet moet impliceren dat de nv BAM nog verder blijft bestaan om een aantal activiteiten te blijven uitoefenen rond de Oosterweelverbinding.

De heer *Jan Van Rensbergen* bevestigt dit. De Vlaamse Regering heeft beslist de nv BAM af te bouwen en dat gebeurt geleidelijk. Lopende werken en studies zoals Brabo 2 worden afgewerkt, zodat er ook continuïteit is van de beschikbaarheid van expertise. Ook na de reorganisatie en het tot stand komen van de concessie, moet de BAM als concessiegever actief blijven tijdens de bouw en de voorbereiding. Dat gaat echter maar om een beperkte taak, maar de nv BAM moet als rechtsfiguur dus inderdaad nog enige tijd blijven bestaan.

4. De bouwvergunning

Minister *Hilde Crevits* behandelt vervolgens de vragen in verband met de bouwvergunning. Wat de vraag betreft of de Vlaamse Regering ermee kan leven dat de gevangenis van Beveren tachtig meter verderop zou worden geplaatst, zegt zij dat enige nuancering geboden is. Rond de locatie van die gevangenis zijn er diverse procedures geweest, gaande van een milieuvergunning, over een RUP tot een bouwvergunning, waarbij er telkens een terinzagelegging en een kennisgeving was. Het is dan wat pijnlijk dat men verrast is over de locatie van een gevangenis. Die beslissing is immers niet uit de lucht gevallen, er is een procedure aan voorafgegaan op diverse bestuursniveaus. Het is ook vreemd dat het alternatieve tracé niet zou mogelijk blijken wegens een verschil van tachtig meter. De minister zegt dat zij weliswaar geen ingenieur of planoloog is, maar dat tachtig meter toch bezwaarlijk het verschil kan maken. De BAM heeft trouwens al laten weten dat er geen enkele reden is om het Meccanotracé niet volwaardig mee te onderzoeken in het plan-MER.

De bouwvergunning zelf is inderdaad nog steeds hangend. Vorige week is een 'standstill'-overeenkomst bereikt met Noriant en aan de Europese Commissie wordt een beoordeling daarvan gevraagd. Pas nadat de Commissie een uitspraak heeft gedaan zal er uitsluitsel komen over de bouwvergunningsaanvraag.

De heer *Jan Penris* tekent hierbij aan dat er ook werd vastgesteld dat een belangrijke bijlage bij de overeenkomst met Noriant ontbrak.

Minister *Hilde Crevits* beaamt dat bij die overeenkomst een belangrijke bijlage hoort. Dergelijke aanmeldingstekst moet zeer nauwkeurig worden opgesteld. Zij stelt voor dat zodra het document definitief is, de tekst bij de commissievoorzitter ter inzage wordt gelegd van de commissieleden, mits de regels inzake vertrouwelijkheid worden gerespecteerd. De minister herinnert er voorts aan dat de heer Penris had gevraagd naar de representativiteit van de Antwerpse Staten-Generaal Mobiliteit van 2001. Op die Staten-Generaal waren een honderdtal vertegenwoordigers aanwezig van politiek, economisch en sociaal Antwerpen. Uit het verslag van die vergadering blijkt dat daar werkgevers, politici en vertegenwoordigers van natuur- en milieubewegingen aan het woord zijn geweest. Na die vergadering was alom sprake van een zeer breed maatschappelijk draagvlak voor het toenmalige masterplan. Een zoektocht heeft maar één persbericht opgeleverd met negatieve commentaar van een milieuorganisatie. Een draagvlak is overigens bijzonder moeilijk meetbaar en fluctueert ook voortdurend, maar het ging toen toch duidelijk om meer dan een aantal ambtenaren.

5. Aanvullende vragen en antwoorden

5.1. Spitsstrook E313

In verband met de spitsstrook op de E313, werd gevraagd hoe wordt omgegaan met hinder bij de omwonenden. De reacties over die spitsstrook waren en zijn nog altijd zeer positief. Naar aanleiding van die werken werd de E313 over de hele breedte geherasfalteerd. Daarbij werd asfalt gebruikt met zeer gunstige akoestische eigenschappen, dat zelfs beter zou zijn dan het klassieke fluisterasfalt. Als de spitsstrook wordt gebruikt, geldt ter hoogte van de Weerstandslaan een snelheidsbeperking tot zeventig kilometer per uur, wat een gunstige impact heeft op de geluidsdruk. Bovendien is de spitsstrook alleen op werkdagen in gebruik en gedurende ongeveer vijf uren. Daarbij gaat het om de drukste uren van de dag, tenzij er een onverwachte gebeurtenis is geweest. Zelfs een positief effect op de geluidshinder kan niet worden uitgesloten, want de verkeersdoorstroming verloopt vlotter. Hoe dan ook komt er een evaluatie van de spitsstrook en de mogelijke geluidshinder zal daar een onderdeel van zijn.

5.2. Plan-MER E313/E34

In antwoord op de vragen rond de plan-MER voor de E313/E34, meldt de minister dat er twee dagen geleden een vergadering is geweest met de burgemeesters van alle gemeenten langs het tracé van de A102 en de spoortunnel en de burgemeesters van de gemeenten op het tracé van de E313. De alternatieven die voor de plan-MER E313 zouden worden onderzocht, ook met het oog op een latere verbreding, zijn in kaart gebracht. De minister stelt voor dat dit kaartje als bijlage bij het verslag wordt gevoegd. Er wordt onderzocht om tussen Ranst en Lummen naar tweemaal drie rijstroken te gaan, in plaats van tweemaal twee. De milieueffecten daarvan moeten wel nog worden onderzocht en de keuze is dus nog niet definitief. In de pers werd bericht dat er op het traject Wommelgem-Ranst mogelijk vijf rijstroken komen in plaats van de huidige drie rijstroken en een bus-/spitsstrook. Ook dat is niet uit de lucht gevallen, het is een conclusie van de strategische studie rond de E313. Ook die plan-MER ligt nog niet ter inzage.

De heer *Steve D'Hulster* merkt op dat een keuze over het aantal rijstroken op de E313 een groot effect heeft op de verkeersmodellen. Hoe gaat men daarmee omgaan? Als er tot meer rijstroken wordt beslist, zal er meer verkeer worden aangezogen. Heeft de uitvoeringswijze voor de tunnel in het noorden een effect op die voor de zuidelijke bretel? Moet er in beide gevallen voor dezelfde techniek worden gekozen?

De heer *Jaak Polen*, projectleider Masterplan 2020, zegt dat in het verkeersmodel is uitgegaan van de tactische studie van 2009. Die informatie, weliswaar tot maximaal vijf rijstroken, zit in het verkeersmodel. Wat de uitvoeringswijze betreft voor de tunnels langs de A102 en R11bis, is het zo dat langs de R11bis zal worden gezorgd voor een voorkeuroplossing die vrij homogeen is, zowel technisch als architecturaal. Daar zal een afzonderlijke plan-MER voor worden opgesteld. Voor de A102 liggen alle mogelijkheden nog open. Waarschijnlijk zal er ook daar een afzonderlijke plan-MER komen en het is niet a priori zeker dat daar dezelfde uitvoeringsmethode nodig zal zijn. Eenzelfde methode zal uiteraard wel moeten worden gebruikt in de knoop van Wommelgem, waar er aansluiting tussen beide komt.

5.3. *Plan-MER's spoortunnel en A102*

Inzake de plan-MER van Infrabel en de spoortunnel, wijst de *minister* erop dat het niet zo is dat in één plan-MER zowel de A102 als de spoortunnelverbinding kunnen worden onderzocht. Er zullen dus twee plan-MER's zijn, maar met Infrabel werd wel afgesproken dat die op elkaar zullen worden afgestemd. In de plan-MER voor de spoortunnel zal dan ook voldoende ruimte worden gelaten om de A102 zelfs samen te realiseren. In verband met de A102 werd gevraagd of al een keuze is gemaakt voor een 'cut and cover'. Tot nader order worden drie uitvoeringswijzen overwogen: een geboorde weg- en spoorwegtunnel, een gecombineerde weg- en spoorwegtunnel, aangelegd in een open bouwput of met diepwanden en twee tunnels die naast elkaar worden aangelegd in de reservatiezone. Vooral die laatste uitvoeringswijze is de voorbije maanden verder onderzocht. Uit het voorontwerp is gebleken dat dit technisch haalbaar is en het is ook al afgetoetst bij de opdrachtgevers. Er is uiteraard nog veel werk aan de winkel, maar ruimtelijk is men er wel mee bezig.

De heer *Dirk Peeters* wijst erop dat er rond de bouwvergunningsaanvraag een massa bezwaarschriften zijn geweest. Die zijn nog altijd niet behandeld of beantwoord. Gebeurt daar nog iets mee? De spreker zegt voorts dat hij in deze commissie al meer dan een jaar geleden heeft gevraagd naar de rapportage over de tweede spoorontsluiting en de gecombineerde aanleg van de A102. Vorige dinsdag is er daarover in Antwerpen blijkbaar een vergadering geweest. Het is jammer dat daar de informatie moet worden gehaald die eigenlijk hier zou moeten worden bezorgd. Het kan niet dat de commissie daar zo lang buiten gehouden wordt.

Minister *Hilde Crevits* repliceert dat dit geen correcte voorstelling van zaken is. De plan-MER ligt nog niet ter inzage en er zijn ook nog geen grote stappen gezet. Er is louter een infovergadering geweest om aan openbare besturen te laten zien wat er allemaal op tafel ligt. De commissieleden worden absoluut niet buiten de besluitvorming gehouden. Het is een goede zaak dat Infrabel samen met AWV informatiesessies houdt. De commissieleden hadden misschien kunnen worden uitgenodigd, maar zo'n cultuur bestaat hier nu eenmaal niet. Dezelfde toelichting kan desgewenst echter ook voor parlementsleden worden georganiseerd. Mogelijk was er in het omgekeerde geval, als er eerst hier een toelichting was geweest waarover de dag nadien in de pers werd bericht, veel ongenoegen geweest bij de burgemeesters. Het gaat ook hier wat om een moeilijke evenwichtsoefening, maar zoals al gezegd zijn er nog geen keuzes gemaakt en ging het louter om het verstrekken van informatie.

De heer *Dirk Peeters* zegt dat dit antwoord hem niet bevredigt omdat de vraag al meer dan een jaar geleden werd gesteld in deze commissie. Als dan dit initiatief wordt genomen, neemt hij met deze uitleg geen genoegen. Daarmee is overigens niet gezegd dat er een verborgen agenda zou zijn, wel dat hier in de commissiewerkzaamheden rekening mee moet worden gehouden. De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat het hier dus veeleer een kritiek op de werking van de commissie betreft.

Minister *Hilde Crevits* meldt voorts dat de bezwaarschriften allemaal gekoppeld zijn aan de bouwvergunning. Als die vergunning geweigerd wordt, vallen de bezwaarschriften weg, maar als er wordt doorgegaan voor de vergunning, moet er zeer zorgzaam mee worden omgegaan en zal er gemotiveerd op moeten worden geantwoord. Daar kan echter niet op vooruitgelopen worden, want in afwachting van een beslissing van Europa blijft de bouw-aanvraag hangend.

De heer *Jan Penris* vraagt of er al een ruw tijdsplan is voor de aparte plan-MER voor de A102. Klopt het dat de A102 niet is opgenomen in de plan-MER voor de Oosterweel-verbinding? Daarover blijft er onduidelijkheid bestaan, waardoor de vrees blijft dat een geïnteresseerde leek zich geen afgewogen oordeel zal kunnen vormen over de waarde van de alternatieven.

Minister *Hilde Crevits* zegt hierop dat de plan-MER Oosterweel gaat over de beoogde dubbele tunnelcombinatie. Voor het maken van de plan-MER wordt rekening gehouden met de mobiliteit van het hele masterplan. Dat betekent dat de A102 voor de mobiliteits-effecten wel degelijk volledig mee wordt genomen als zijnde gerealiseerd. De plan-MER Oosterweel zal in ieder geval apart moeten worden bekeken. Elk van de onderdelen kadert in het globale plan, waarvoor de mobiliteitseffecten globaal onderzocht zijn. Een mobiliteitsoplossend scenario is volledig meegenomen.

De heer *Jaak Polen* voegt hier nog aan toe dat voor de plan-MER van de tweede spoor-ontsluiting ook input zal worden gegeven vanuit wat nu al bekend is voor de A102, voor de R11 en de Oosterweelverbinding. Vandaar dat er ook een kerngroep is opgericht om al die zaken samen te brengen. Minister *Hilde Crevits* stipt nog aan dat er de voorbije zes maanden wel degelijk veel is gebeurd. Zo zijn er zeer gedetailleerde berekeningen gebeurd voor het ramen van de mobiliteitseffecten en die zijn zeer belangrijk omdat dit de basis is voor alle onderzoeken die nog moeten gebeuren.

De heer *Dirk de Kort* zegt dat bij de vorige voortgangsrapportages de indruk bestond dat de plan-MER bij de tweede spoorwegtoegang zou samenlopen met die voor de A102. Nu wordt echter duidelijk gesteld dat dit afzonderlijk zal verlopen. Maar als er een realisatie komt, zal dat blijkbaar wel gelijktijdig gebeuren. Als er effectief wordt gekozen voor een ondergrondse oplossing voor de tweede spoorwegtoegang, moeten de werken voor de A102 dan meteen volgen, om problemen bij de technische uitvoering te vermijden?

De heer *Jaak Polen* wijst erop dat bij een plan-MER alle mogelijke alternatieven open moeten worden gelaten. Op dit ogenblik liggen technische ontwerpen voor om ofwel helemaal afzonderlijk te gaan voor de A102 en de tweede spoorontsluiting, ofwel samen te gaan, maar dan niet met een geboorde oplossing, maar een techniek van slibwanden. Tegen een gemeenschappelijke geboorde tunnel worden technische bezwaren ingebracht door zowel Infrabel als AWV. Alles zal niettemin in eer en geweten worden onderzocht, zoals dat hoort bij een plan-MER.

Minister *Hilde Crevits* beklemtoont dat het vooral belangrijk is dat alle plan-MER's goed op elkaar worden afgestemd, dat alles gecoördineerd wordt aangepakt en dat uiteindelijk voor de beste oplossing wordt gekozen.

De heer *Jaak Polen* meldt dat voor de speciebergings, de berging van het overschot aan grond, nog volop wordt gezocht naar goede oplossingen. Dat gebeurt in overleg met de aMT en met W&Z. Ook de oplossing van Kessenich blijft nog altijd in beeld.

5.4. Tramlijnverlengingen

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat inzake de tramlijnverlengingsprojecten werd gevraagd of de exploitatie de realisatie zal kunnen volgen. De Lijn heeft met het oog daarop de

nodige maatregelen genomen voor het aanwerven, opleiden en omscholen – van bus naar tram – van personeel. Het vereiste aantal trams voor de uitbreiding is beschikbaar. Er zijn tien trams geleverd in het raam van het minderhinderprogramma tijdens de werken aan de R1 en begin 2012 zullen nog dertien trams worden geleverd als laatste lot van een vroegere trambestelling.

5.5. *Bruggen Albertkanaal*

De minister zegt voorts dat de verhoging van de bruggen aan het Albertkanaal een zeer belangrijke prioriteit is. Voor elke brug tussen Antwerpen en Meerhout is de vooropgestelde timing voor het herbouwen aangegeven. In de projectfiches worden voor elke brug de aandachts- en knelpunten vermeld. Ook in Limburg is een verhoging van de bruggen nodig en daar moet een tijdshorizon op worden gezet. De prioriteit ligt daar wat lager, omdat met de verhogingen vanuit Antwerpen moet worden begonnen. De financiering is een aandachtspunt, ook voor de minister. Nv De Scheepvaart doet wat al mogelijk is met het huidige budget, maar die middelen volstaan niet om dat project binnen de tijdshorizon 2020 te realiseren.

In de eerste versie van het Europese TERN-netwerk was het Albertkanaal niet opgenomen. Dat leek nochtans een evidentie, maar voor Europa was dat vreemd genoeg niet zo. Recent, op 19 oktober 2011, is echter een ontwerp van verordening uitgevaardigd waarbij het Albertkanaal uiteindelijk toch deel uitmaakt van het netwerk. Dat betekent dat er vanaf de periode 2014-2020 een niet onbelangrijke financiële ondersteuning kan komen. De minister heeft inmiddels al opdracht gegeven om te onderzoeken welke financiering er mogelijk is en of vanaf 2014 een versnelde operatie kan worden ingezet. Zij hoopt bij de volgende voortgangsrapportage een schema te kunnen voorleggen aan de commissie.

5.6. *Kilometerheffing*

De heer *Bart Martens* herinnert eraan dat hij had gevraagd naar de stand van zaken van de kilometerheffing voor vrachtverkeer. In welke mate kan daar een soort van prefinanciering worden gevonden voor de almaar groter wordende factuur? Dan moet ook niet worden gewacht tot de Scheldekruising is gerealiseerd om inkomsten te verwerven en kan ook het Nederlandse transitverkeer een bijdrage betalen. Wanneer mag die kilometerheffing worden verwacht en is het mogelijk te laten prefinancieren via een soort van ‘mark up’? Een DBFM-constructie impliceert dat er een extra risicopremie moet worden betaald, zowel voor het terbeschikkingstellingrisico als voor het dragen van het marktrisico. Hoeveel bedraagt die ophoogfactor? Of met andere woorden, hoeveel zou er kunnen worden uitgespaard als in eigen beheer zou worden aanbesteed? En kan in dat laatste geval een ‘mark up’ op de kilometerheffing voor vrachtverkeer niet helpen om de financiering rond te krijgen?

Minister *Hilde Crevits* vestigt er de aandacht op dat de kilometerheffing niet alleen in Antwerpen wordt ingevoerd, maar in heel Vlaanderen. Het is niet realistisch om te verwachten dat de inkomsten uitsluitend naar Antwerpen zouden gaan. Binnen de Vlaamse Regering is afgesproken dat eventuele opbrengsten van de kilometerheffing kunnen worden bestemd voor grote infrastructuurprojecten, maar alle keuzes dienaangaande moeten nog worden gemaakt.

5.7. *Streefbeeld R11*

De heer *Jaak Polen* gaat vervolgens in op de vragen rond de R11. Een eerste vraag was of de R11 ook tot een betere ruimtelijke kwaliteit zal leiden. Dat is uiteraard één van de bedoelingen van het streefbeeld dat nu wordt opgesteld. Zo zal er onder meer voor worden gezorgd dat het beeld van de R11 eenvormig zal zijn over heel het traject, dus tussen de E19 en de E313. Als de spoorwegbermen moeten worden verwijderd, is dat een kans om

een ruim stadspark, van 94 hectaren, te creëren. Dat park zou al dan niet met reliëf kunnen worden aangelegd. Er wordt ook voorzien in lineaire groenaanplantingen.

Een tweede vraag was of de piste van de boortunnel verlaten werd bij het streefbeeld. Die oplossing werd op een gegeven moment wel overwogen, maar ze maakt geen deel uit van de voorkeuroplossing. Als de plan-MER eraan komt, kan een geboorde tunnel of een booroplossing natuurlijk nog altijd wel als een alternatief worden aangebracht. Er werd ook gevraagd of een overloop van de R11bis naar de bovengrondse R11 voorkomen zal worden. Er wordt alles aan gedaan om dat te vermijden. Zo wordt de R11 bovengronds als een lokale weg gecategoriseerd met tweemaal één rijstrook en waar nodig met ventwegen. Voorts wordt het aantal aansluitingspunten tussen de E19 en de E313 beperkt, zodat de mogelijkheid voor een overloop naar de R11 zeer beperkt wordt.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt wat het precieze statuut is van de voorkeuroplossing waaraan onder auspiciën van de gouverneur wordt gewerkt. De heer *Jaak Polen* zegt dat in het streefbeeld momenteel keuzes moeten worden gemaakt voor de categorisering van de weg bovenaan en inzake inrichting, architectuur, vormgeving enzovoort. Dat gebeurt zonder andere keuzes uit te sluiten, maar er wordt wel een voorkeuroplossing naar voor geschoven. Zo is er voor de R11 bovengronds een voorkeuroplossing. De heer Polen beklemtoont wel dat het streefbeeld zoals dat nu bij de gemeentebesturen circuleert, nog niet definitief is. Het gaat om een ontwerp dat nog moet worden voorgelegd en gevalideerd. Als de voorkeuroplossing gevalideerd is door de minister en de Vlaamse Regering, zal ze als basisalternatief aangeboden worden in de kennisgevingsprocedure. Op dat basisalternatief kunnen dan nog alternatieven of varianten worden ingediend, waarna de procedure haar verder beloop kan krijgen. Er is dus nog een hele weg af te leggen om tot de beste oplossing te komen.

Minister *Hilde Crevits* voegt hier nog aan toe dat de gouverneur alle kansen moet krijgen om met de gemeenten tot een breed gedragen oplossing te komen. Nadien zal de gouverneur bij haar verslag uitbrengen over het gewenste beeld. Dat inspraakproces loopt momenteel nog. En een streefbeeld is uiteraard nog geen bouwvergunning. De heer *Jaak Polen* vult aan dat volgende week de voorlopig laatste vergadering van de klankbordgroep plaatsvindt en dat op 5 december een gemeentelijke begeleidingscommissie is gepland. Nadien, tegen het jaareinde, zou alles moeten kunnen worden afgerond en aan de minister aangeboden.

De heer *Bart Martens* vraagt waarom de 'cut and cover'-oplossing de voorkeursoptie is in het voorlopige streefbeeld. Is dat uit financiële overwegingen, of zijn er andere redenen, de hinder die de werken meebrengen bijvoorbeeld? Hangt de financiële haalbaarheid daarvan samen met het al dan niet gebruiken van dezelfde boormethode op het A102-traject?

De heer *Jaak Polen* antwoordt dat dit verband voorlopig niet heeft gespeeld bij de afwegingen. Omwille van de stabiliteit van het geheel, moet een boortunnel op een bepaalde diepte liggen, ten minste een diameter dieper dan het maaiveld. Rekening houdend met een diameter van een kleine vijftien meter, zou de rijweg dus behoorlijk diep onder het maaiveld moeten liggen. Dat heeft ook gevolgen voor de hellingshoek voor het in- en uitrijden van de tunnel. Volgens de Tunnelrichtlijn mag de helling niet meer dan drie percent bedragen. Dat betekent dat er vrij lange in- en uitritten zullen zijn. Bij de technische afweging heeft dat meegespeeld om dit niet als de voorkeuroplossing naar voor te schuiven. Een ander gegeven is de veiligheid van boortunnels. Bepaalde veiligheidsvoorzieningen zijn weliswaar mogelijk, verbindingen tussen beide kokers bijvoorbeeld, maar er is ook toegankelijkheid nodig en er moeten evacuatiemogelijkheden zijn. Bij een boortunnel zijn die beduidend minder aanwezig dan bij een 'cut and cover'-tunnel.

5.8. *Bouwput*

Er was ook een vraag over de bouwput van de tunnelelementen: waar komt die bouwput en wat zal er met het Sint-Annabos gebeuren? Voor alle duidelijkheid, er is geen sprake van dat de bouwput in het Sint-Annabos komt, verklaart de heer Polen. Op dit ogenblik zijn er nog altijd vier mogelijke locaties: twee op de linkeroever in het havengebied, één in Zeebrugge en één bij Rijkswaterstaat in het Nederlandse Barendrecht. Nieuw is wel dat er een samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de BAM en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Daarin is opgenomen dat beide partijen zich ervoor zullen inspannen het bouwdok te realiseren op de linkeroever in het havengebied.

Wat tot slot de vraag betreft over het Peter Benoitmonument, zegt de heer Polen dat het niet onmogelijk lijkt om het standbeeld te integreren.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
aMT	afdeling Maritieme Toegang
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
btw	belasting op de toegevoegde waarde
CEO	chief executive officer
DAM	Duurzame Antwerpse Mobiliteit (ministerieel comité)
DBFM	Design Build Finance Maintain
EMA	Elektriciteit en Mechanica Antwerpen
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	Statistical Office of the European Communities
IC-verhouding	verhouding intensiteit/capaciteit
IF	Inspectie van Financiën
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
LILO	lease in/lease out
MER	milieueffectrapportage, milieueffectrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemers-combinatie)
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
SAM	tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel
TERN	Trans-European road network
TLH	Tunnel Liefkenshoek nv
TML	Transport & Mobility Leuven
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal

BIJLAGE 1:

Schriftelijke beoordeling van de Vlaamse Ombudsdienst
van een klacht over de bestuurlijke omgang met het Meccanodossier



2011-0417-004	VIM	BAWEE
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken 2011		15 september

VOORWERP VAN DE KLACHT EN VERLOOP VAN DE KLACHTENBEHANDELING

- Op 4 juli 2011 klaagt stRaten-generaal bij de Vlaamse Ombudsdienst “ivm bestuurlijke omgang dossier Meccanoscenario”, het door de verzoekers op 22/23 februari 2010 publiek gemaakte alternatief oplossingsmodel voor het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk. Volgens de klacht heeft de bevoegde minister ervoor gezorgd dat Meccano ondertussen *de facto* is afgevoerd als alternatief.

De klacht gaat eerst in op (overheids)onderzoek door het Verkeerscentrum Vlaanderen, dat enkel het Meccano-tracé modelleert, maar niet het eigen Meccano-scenario van stRaten-generaal.

Het verschil tussen een tracé en een scenario raakt de kern van de klacht. Een “scenario” is veel meer dan een “tracé”, omdat het scenario een (verder van de stad gelegen Meccano) “tracé” ondersteunt met randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld variabele tol.

De verzoekers klagen dat de modelleringen van het Verkeerscentrum het Meccano-tracé o.m. modelleren in scenario's met een tolvrije Kennedytunnel, waardoor de oplossing van stRaten-generaal in een negatief daglicht komt ten opzichte van de overheidsfavoriet, het BAM-tracé en het BAM-scenario, dat uitgaat van een blijvend tolvrije Kennedytunnel.

De klacht maakt het detail van het overheidsonderzoek en van de wijze waarop de overheid de afgelopen maanden is omgegaan met de resultaten van dat onderzoek. De verzoekers besluiten dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur, meer bepaald achten verzoekers het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden en ook de verplichting tot correcte, tijdige en verstaanbare voorlichting, het redelijkheidsbeginsel, en de wetgeving op motiveringsplicht.

Op 29 augustus 2011 benadrukken de verzoekers nog hoe het voornemen om een gevangenis in Beveren te bouwen, opnieuw en bijkomend van aard is om Meccano te dwarsbomen.

- Op 6 september 2011 verdedigt de minister zich bij de ombudsman.

De minister licht toe hoe verkeersmodellering werkt en benadrukt daarbij dat “de autonome wervingskracht van de tracés zelf” uiteindelijk de scenario's onderscheidend maakt en dat randvoorwaarden (als rekeningrijden, tolheffing of tolvrijheid) sturend werken. De minister wijst er ook op dat randvoorwaarden voor elk tracé dezelfde moeten zijn opdat vergelijkingen opgaan.

De minister bestrijdt daarop de aantijgingen en wijst o.m. op (openheid rond) berekeningen, die aantonen dat de autonome wervingskracht van “het Meccano-tracé op zich” niet groot genoeg is en kleiner is dan de autonome wervingskracht van het BAM-tracé.

Dat uitgangspunt, gecombineerd met een sedert 22 juli 2005 herhaaldelijk bevestigde beleidskeuze om een tolvrije verbinding door de Kennedytunnel te behouden, is de hoofdreden voor het beleid om niet mee te stappen in het verhaal van Meccano.

HET AAN DE KLACHT GEGEVEN GEVOLG

3. De ombudsman stelt vast dat de verzoekers op 4 maart 2010 Meccano hebben kunnen toelichten in de bevoegde parlementaire commissie (VLP, 2009-2010, nr. 54/5).

Later, op 22 april 2010 (VLP, 2009-2010, nr. 54/7), beantwoordt het Verkeerscentrum Vlaanderen vragen van de volksvertegenwoordigers over Meccano. Daarbij bevestigt het Verkeerscentrum o.m. uitdrukkelijk dat er tijdens “de vergelijking tussen de scenario's met de tolheffing in de Kennedytunnel rekening gehouden” is (54/7, p. 38).

En op 20 mei 2010 (C233, OPE20, 2009-2010, p. 3 tot 11, zie vooral vanaf pagina 9) en opnieuw op 1 juli 2010 (VLP, 2009-2010, nr. 54/10, p. 20, randnummer 3.2.), geeft het parlement er blijk van de beperkingen van het onderzoek door het Verkeerscentrum te kennen.

De aangeklaagde ministeriële bestuurlijke omgang kan dus niet los gezien worden van meer algemene bestuurlijke omgang door de Vlaamse overheid *tout court*.

4. Wat die omgang betreft, is het Vlaams Parlement goed op de hoogte van de modaliteiten van de verkeersmodelleringen en het parlement blijkt ook te kunnen leven met de wijze waarop het Verkeerscentrum Meccano totnogtoe onderzocht. Het parlement ziet daar geen beletsel in om te oordelen over Meccano.

En vanzelfsprekend mag de minister daarbij o.m. ook wijzen op een beleidskeuze om de Kennedytunnel tolvrij te houden.

Toch mist de ombudsman in de bestuursomgang met stRaten-generaal een deugdelijke uitleg over de redenen om aan die randvoorwaarde een zo grote betekenis toe te kennen dat ook van een alternatief verwacht wordt dat het zich inschrijft in die randvoorwaarde.

Dat is zeker zo, wanneer de overheid zelf ondertussen een hele brug in een tunnel aan het veranderen is en dus moet de overheid kunnen uitleggen waarom precies het verder van de stad gelegen tracé van stRaten-generaal moet plooien voor een tolvrije Kennedytunnel.

Voor deze bestuursomgang mag er dan een verkeerskundige reden zijn (de vergelijkbaarheid van de scenario's), toch wordt die randvoorwaarde

van “tolvrijheid in de Kennedytunnel” op dat moment gekatapulteerd tot een beleidsmatige hoofdvoorwaarde en uiteindelijk hier tot een twistpunt tussen beleid en verzoekers.

Het is in zo’n situatie aan de overheid om klare taal te spreken over de redenen om aan die tolvrijheid het belang toe te kennen, dat de overheid er klaarblijkelijk aan toekent.

Die klare taal ontbreekt tot op heden in de bestuursomgang met stRaten-generaal. En omdat de ombudsman het voorts ook niet begrepen heeft op het woordspel “Meccano-tracé of Meccano-plan bekijken” of “Meccano-scenario of Meccano-plan plus onderzoeken”, zijn de ombudsnormen (8) deugdelijke correspondentie en (13) redelijke behandeltermijn geschonden.

Er is meteen ook onvoldoende zorgzaam omgegaan met stRaten-generaal, dat na een tocht via het Verkeerscentrum, de Beroepsinstantie Openbaarheid van Bestuur en de ombudsman, nog steeds niet weet waarom de Kennedytunnel hoedanook tolvrij moet blijven.

5. Vanuit de opdracht van de ombudsman om standpunten te verzoenen, beveelt de Vlaamse Ombudsdienst de Vlaamse overheid aan om tegen medio oktober 2011 (eerstvolgende voortgangsrapportage commissie Mobiliteit Vlaams Parlement) klare taal te spreken.

Het is om die reden dat de Vlaamse Ombudsdienst deze kwalificatie en de bijlagen ervan, nu tegelijk bezorgt aan de verzoekers, aan de minister, én aan de parlementsvoorzitter.



Bart Weekers
Vlaams ombudsman
15 september 2011

Inventaris

- I mails van 4 juli 2011 en 29 augustus 2011 van de verzoekers - p.m. voor klager en minister
- II antwoord van de minister van 6 september 2011 - p.m. voor minister
- III commissieverslagen, VLP, 2009-2010, nrs. 54/5, 7, en 10; en C233, OPE20, 2009-2010 / VLP, 2010-2011 – p.m. voor allen, aangezien dit bij alle betrokkenen goed bekende, openbare, stukken zijn, die men kan raadplegen op www.vlaamsparlement.be
- IV persmededeling van de Vlaamse Ombudsdienst van 15 september 2011



PERSMEDEDELING

VLAAMSE OMBUDSMAN VRAAGT KLARE TAAL OVER MECCANO

De Vlaamse Ombudsdienst is kritisch voor de Vlaamse overheid in het ombudsoordeel van vandaag over een klacht van het Antwerpse burgercollectief stRaten-generaal. De klacht van het burgercollectief handelt over de wijze waarop de Vlaamse overheid sedert begin 2010 omgaat met “Meccano”, dit is het alternatief (tracé) van stRaten-generaal voor het zogenaamde BAM-tracé van de Vlaamse overheid.

De ombudsman struikelt vooral over het gebrek aan klare taal van de kant van de overheid. Zo heeft de ombudsman het niet begrepen op het woordspel “Meccano-tracé of Meccano-plan bekijken” of “Meccano-scenario of Meccano-plan plus onderzoeken”.

Maar vooral legt de overheid onvoldoende uit waarom de Kennedytunnel de komende jaren hoedanook tolvrij moet blijven.

De overheid moet daarover snel klare taal spreken, zeker omdat de overheid zelf ondertussen een hele brug in een tunnel aan het veranderen is en dus moet de overheid kunnen uitleggen waarom precies het verder van de stad gelegen tracé van stRaten-generaal moet plooien voor een tolvrije Kennedytunnel.

Vanuit de opdracht van de ombudsman om standpunten te verzoenen, beveelt de Vlaamse Ombudsdienst de Vlaamse overheid aan die klare taal te spreken tegen medio oktober 2011 (eerstvolgende voortgangsrapportage parlementscommissie Mobiliteit).

Bart Weekers
Vlaams ombudsman

15 september 2011
GSM 0499 550 898

De integrale tekst van het oordeel van de ombudsman:
homepage www.vlaamseombudsdienst.be

BIJLAGE 2:

Schriftelijke beoordeling van de Vlaamse Ombudsdienst
van een klacht van actiegroep Ademloos



2011-0558-18	VIM	BAWEE
Diverse instanties		8 november 2011

SITUERING VAN DE KLACHT

1. Op 20 september 2011 formuleert Ademloos klacht 2011-558, die samenhang vertoont met de op 15 september 2011 door de ombudsman beoordeelde, klacht 2011-0417 van stRaten-generaal.

Beide klachten hebben betrekking op grotendeels dezelfde bestuursomgang met het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk in het algemeen en met Meccano-tracé in het bijzonder. Meccano is een alternatief voor het BAM-tracé, dat de Vlaamse overheid voorstaat.

Er zijn ook verschillen tussen de beide klachten. Ademloos breidt de scope van stRaten-generaal uit op drievoudige wijze:

- 1.1. Terwijl stRaten-generaal vooral focust op de bevoegde minister, klaagt Ademloos over de parlementsvoorzitter, over diverse leden van de Vlaamse regering, over de Antwerpse burgemeester en over de nv BAM. Al die instanties formuleerden ondertussen ook hun repliek op de Ademloosklacht.
- 1.2. Voorts vindt Ademloos dat er sprake is van “conspiratief en normloos gedrag” en hun argumenten gaan breder dan wat het geval was bij stRaten-generaal. Zo komen bijvoorbeeld “ruim 17.000” door de overheid nooit beantwoorde bezwaarschriften veel prominenter aan bod. Samengevat en heel concreet denkt Ademloos dat de relatie met 8 aannemers het belangrijkste aspect is in “6 jaar strijd voor een betere oplossing dan het sluiten van de ring langs de kortste weg”. Ademloos maakt dit argument concreet onder verwijzing naar beweerde uitspraken van een kabinetschef.
- 1.3. Ademloos kadert de eigen klacht ook uitdrukkelijk in een perspectief van mogelijk herstel en voorkoming en besteedt daarbij heel wat aandacht aan de te bouwen gevangenis te Melsele.

HET AAN DE KLACHT GEGEVEN GEVOLG

2. Vooraf op 10 november 2011 komt Meccano nogmaals mee ter sprake in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken in het Vlaams Parlement.
3. Ontvankelijkheid en eerste aanbeveling.

Sommige aspecten van de Ademloosklacht zijn formeel niet ontvankelijk voor de ombudsman. Zo zit de zaak van de gevangenis van Melsele momenteel voor een rechter.

Toch heeft de ombudsman eerder al vastgesteld dat geïsoleerde (ministeriële) bestuursomgang hier niet los gezien kan worden van meer algemene bestuurlijke omgang door de Vlaamse overheid *tout court* (zie randnummer 3, *in fine*, van het oordeel stRaten-generaal).

De ombudsman blijft denken dat het Vlaams Parlement - als hoogste residuair bevoegd orgaan in de parlementaire democratie - de uitgelezen instantie is om de voortgang te blijven monitoren van de aanpak van het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk, waaronder inbegrepen de bestuursomgang met Ademloos en stRaten-generaal.

De Vlaamse Ombudsdienst beveelt de Vlaamse overheid aan om op 10 november 2011 niet alleen de bestuursomgang met stRaten-generaal, maar ook die met Ademloos te bekijken.

4. Kwalificatie en tweede aanbeveling.

De Vlaamse Ombudsdienst heeft de Vlaamse overheid in deze zaak al gewezen op de ombudsnormen (8) deugdelijke correspondentie en (13) redelijke behandeltermijn (zie randnummer 4, voorlaatste alinea, van het oordeel stRaten-generaal). Die kwalificaties slaan ook op de bestuursomgang met Ademloos, omdat het gaat om grotendeels dezelfde bestuursomgang.

Wel lijkt Ademloos aan te sturen op een echt parlementair onderzoek, wanneer de klacht bijvoorbeeld spreekt van “systematisch bedrog [ten nadele] van de commissie openbare werken, het parlement [...]”. De ombudsman doet opmerken dat er daartoe specifieke procedures bestaan, die het prerogatief zijn van het parlement en van de parlementsleden. De Ademloosklacht bevat te weinig concrete aanwijzingen om de ombudsman ervan te overtuigen om zelf zo’n parlementair onderzoek aan het Vlaams Parlement aan te bevelen. Beweerde uitspraken van een kabinetschef wegen daarvoor echt wel te licht. In die omstandigheden en met 10 november 2011 in het vooruitzicht en in het licht van de hierna volgende derde en belangrijkste aanbeveling, zal de Vlaamse Ombudsdienst vandaag ook niet dieper ingaan op de eigenlijke Ademloosklacht.

Deze beoordeling staat dus bijvoorbeeld ook niet teveel stil bij die “ruim 17.000” bezwaarschriften. In de mate dat het zou gaan om een reeks gestandaardiseerde bezwaren in het kader van een voorbijgestreefde procedure, beveelt de Vlaamse ombudsman de Vlaamse overheid wel aan om een duidelijke algemene verklaring af te leggen over het lot van deze bezwaarschriften en daar ook de nodige rechtvaardigheid aan te geven. De Vlaamse Ombudsdienst vindt niet dat de Vlaamse overheid “ruim 17.000” individuele antwoorden moet formuleren.

5. Derde en belangrijkste aanbeveling.

De Vlaamse Ombudsdienst heeft ondertussen goed begrepen dat ook Ademloos vindt dat enkel “vertrouwenwekkend” onderzoek - en dus uiteindelijk het debat over de grond van de zaak - de weg wijst richting verzoening, herstel en voorkoming.

Inmiddels zowat vijf maanden geleden, heeft de bevoegde minister in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 15 juni 2011 zulk onderzoek ook beloofd - zie het door de minister in het vooruitzicht gestelde onderzoek door het Vlaams Verkeerscentrum van het zogenaamde “nieuwe onderzoek van TML (Transport en Mobility Leuven)” (Plen nr. 41, p. 16).

De Vlaamse Ombudsdienst beveelt het parlement aan om zich mee te laten leiden, niet alleen door de eerder door de ombudsman gevraagde klare taal (zie randnummers 4 en 5, oordeel stRaten-generaal), maar ook en vooral door de mate waarin het parlement dit nieuwe eigen overheidsonderzoek al dan niet toereikend acht.



Bart Weekers
Vlaams ombudsman
8 november 2011

Inventaris

- I Ademloosklacht 2011-558 (p.m.), alsmede de antwoorden van de verschillende aangeschreven bestuursinstanties
- II Hand. Plen. 41 VLP, 2010-2011 – p.m. voor allen, aangezien dit een bij alle betrokkenen goed bekend openbaar stuk is, dat men kan raadplegen op www.vlaamsparlement.be
- III Op www.vlaamseombudsdienst.be, rubriek nieuws, staat de hier vaak ter sprake gebrachte klacht 2011-417 van stRaten-generaal, met inbegrip van het oordeel van 15 september 2011 in die zaak.

BIJLAGE 3:

Gezamenlijke presentatie van de heren Jan Van Rensbergen, BAM,
en Jaak Polen, Oosterweelverbinding en R11

MASTERPLAN 2020

Bouwstenen voor de uitbreiding van het
Masterplan Mobiliteit Antwerpen
1^e Voortgangsrapportage
10 november 2011



Structuur rapport

- Inleiding
- Projecten BAM – Jan Van Rensbergen
- Oosterweelverbinding – Jaak Polen
- Toelichting Vlaams Verkeerscentrum – René Grispen
- Projecten MOW – Bert De Bondt

Inleiding

- Situeren 1^e voortgangsrapportage
 - Stand van zaken Masterplan 2020 projecten
 - Evolutie sinds basisrapportage 10 mei 2011
 - Projecten BAM en MOW
 - Oosterweelverbinding
 - Voorbereiding bouw OWV
 - Financiering en structurering

Projecten BAM



Projecten Openbaar Vervoer

- Contractmanagement Brabo 1
 - Deurne-Wijnegem
 - Mortsel-Boechout
 - Stelplaats Deurne
- Projectcoördinatie Brabo 2 tot aan contractsluiting
 - Operaplein
 - Leien II
 - Eilandje
 - Tramlijn Ekeren
 - Brusselstraat

Watergebonden projecten

- Afhandeling Noorderlaanbrug en Van Cauwelaertsluis
- Realisatie Spoorbruggen Albertkanaal (met Infrabel) en IJzerlaanbrug (BAM)

Fietsprojecten (1^e fase)

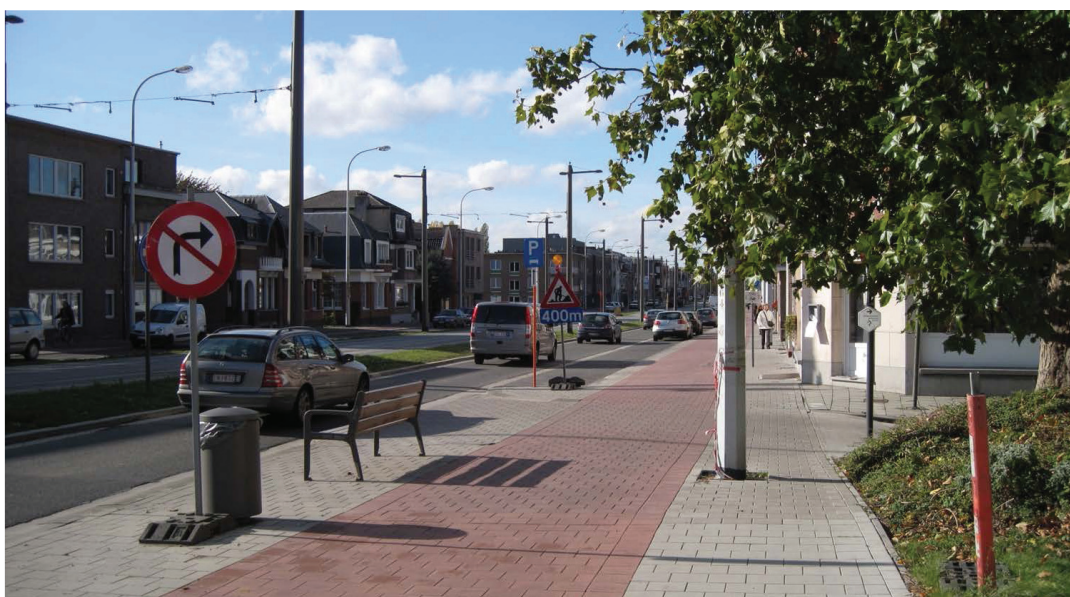
Afwerking Natuurgebieden Linkeroever: Burchtse Weel



Projecten Openbaar Vervoer

Actie	Basisrapportage MP2020	1e VR MP2020
Contractsluiting	5 augustus 2009	5 augustus 2009
Start der werken	12 oktober 2009	12 oktober 2009
Einde der werken Deurne – Wijnegem (inclusief stelplaats)	Maart 2012	Maart 2012
Einde der werken Mortsel - Boechout	September 2012	September 2012

Tramlijn Mortsel-Boechout





Projecten Openbaar Vervoer

BRABO 1

- Kostprijs
 - Totale investeringskostprijs bedraagt: 124,5 mio €
- Organisatie
 - BAM blijft projectcoördinator tot aan aflevering Beschikbaarheidscertificaat



Projecten Openbaar Vervoer

BRABO 2

- Beslissing Vlaamse Regering op 23 september 2011 over Brabo 2
 - Heraanleg Leien:
 - Fase 2
 - Operaplein en F. Rooseveltplaats
 - Niveau -3 van premetrostation Opera
 - Tramlijnen op het Eilandje
 - Tramlijn richting Ekeren via Noorderlaan tot aan 'De Mieren' in Ekeren
 - Aanleg traminfrastructuur Brusselstraat
 - Aankoop trams



Projecten Openbaar Vervoer

BRABO 1

- Kostprijs
 - Totale investeringskostprijs bedraagt: 124,5 mio €
- Organisatie
 - BAM blijft projectcoördinator tot aan aflevering Beschikbaarheidscertificaat



Projecten Openbaar Vervoer

BRABO 2

- Beslissing Vlaamse Regering op 23 september 2011 over Brabo 2
 - Heraanleg Leien:
 - Fase 2
 - Operaplein en F. Rooseveltplaats
 - Niveau -3 van premetrostation Opera
 - Tramlijnen op het Eilandje
 - Tramlijn richting Ekeren via Noorderlaan tot aan 'De Mieren' in Ekeren
 - Aanleg traminfrastructuur Brusselstraat
 - Aankoop trams



Projecten Openbaar Vervoer

BRABO 2

- Planning
 - Aanvang der werken gepland eind 2013
 - Duur van de werken: 3 jaar
- Kostprijs
 - Raming op 401,045 mio €, waarvan 24,359 mio € door stad Antwerpen wordt bijgedragen
- Overdracht
 - BAM staat in voor de integrale projectcoördinatie tot aan contractsluiting



Watergebonden projecten

Noorderlaanbrug

- Werken startten begin 2008 en werden op 22 juni 2010 voorlopig opgeleverd
- Kostprijs
 - 32.4 mio €
- Overdracht
 - Brug wordt in 2011 aan nv De Scheepvaart, AWV en/of De Lijn overgedragen
 - Modaliteiten van overdracht worden nog bepaald

Watergebonden projecten



Van Cauwelaertsluis

- Planning
 - De werken aan de sluis zijn voorlopig opgeleverd in juni.
 - Sluis is in werking
 - Eindafrekening dient nog gefinaliseerd te worden
- Overdracht
 - Het is de bedoeling de sluis over te dragen aan GHA in 2011
 - Modaliteiten worden nog bepaald

Kattendijksluis

- Planning
 - De voorlopige oplevering is gebeurd op 16 september 2011
 - De sluis werd op 25 september 2011 officieel ingehuldigd

Watergebonden projecten

Van Cauwelaertsluis



Fietsprojecten



Algemeen

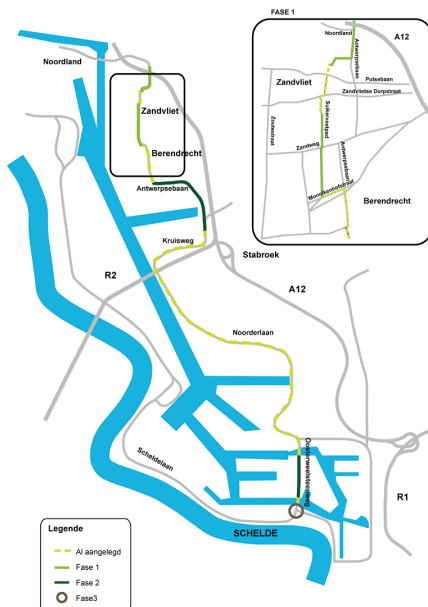
- Totaal budget
 - 12,4 mio €
- BAM werkt verder aan opgestarte projecten
- Samenwerkingsprotocollen
 - Stad Antwerpen
 - Zwijndrecht
 - Gemeentelijk Havenbedrijf (in goedkeuringsprocedure)
- Er is geen overdracht voorzien



Fietsprojecten



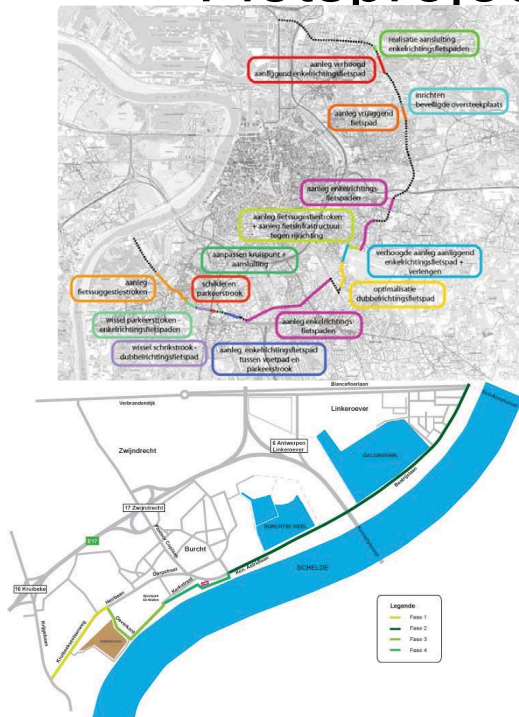
Haveroute



Hoboken-Hemiksem



Fietsprojecten



Districtenroute

Welenroute (LO.-
Beatrijslaan-
Burcht)

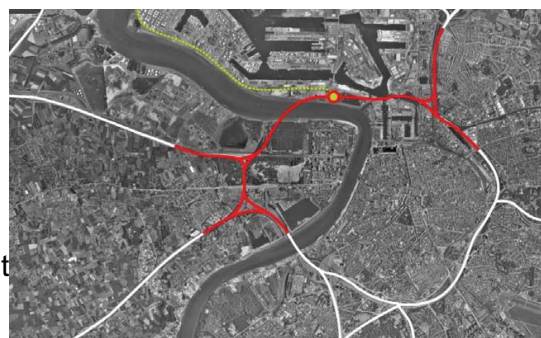


Oosterweelverbinding



Beslissing Vlaamse Regering

- Sluiten van de R1 in het noorden met 3e Scheldekruising
- 2 nieuwe tunnels
 - Onder de Schelde: 2 x 3 rijstroken
 - Onder de dokken: 4 x 2 rijstroken
- Viaduct van Merksem verdwijnt
 - Vervangen door een ingegraven oplossing



Oosterweelverbinding

aansluitingscomplex Oosterweel

Oosterweelverbinding

Beslissing Vlaamse Regering

- Project loopt tot aan knoop ring-E313
- Kostprijs
 - 352,8 mio € duurder dan brugvariant
 - Samenwerkingsovereenkomsten (23/09/2011)
 - Meerprijs wordt gecompenseerd door inbreng 350,3 mio € van stad Antwerpen en Antwerps havenbedrijf
 - Overige 2,5 mio € wordt gerealiseerd door overdracht van wegen binnen de ring



Oosterweelverbinding

Organisatorische implicaties

Politiek Stuurcomité

Vlaamse regering

Stad Antwerpen

Haven van Antwerpen

Voorzitter BAM nv

Werkcomité

Projectleider

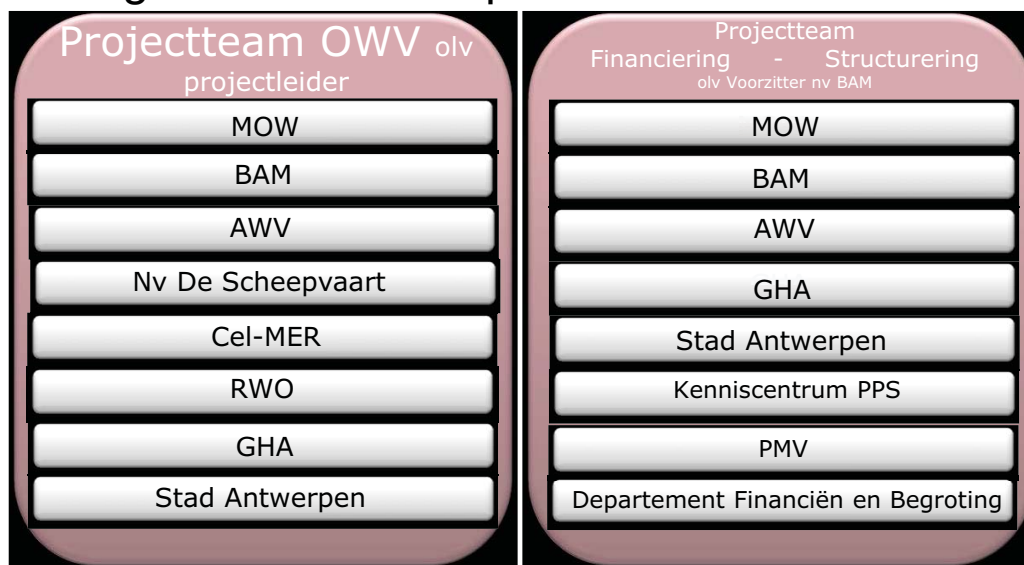
Voorzitter BAM nv

• Taken tijdens transitieperiode

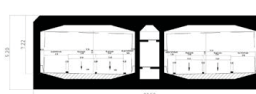
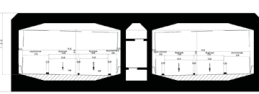
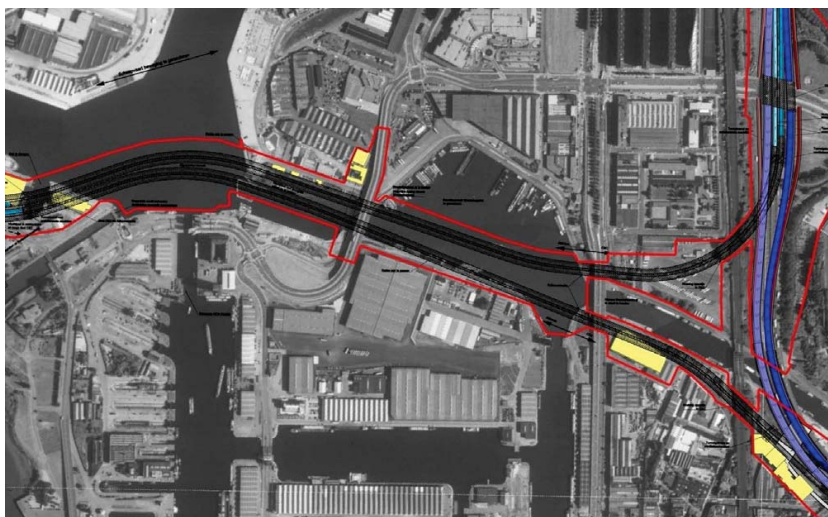
- Verfijning conceptontwerp OWV en Minder Hinder programma
- Uitwerken van overeenkomsten over financiële engagement van haven en stad
- Voorbereiding van de financiering
- Voorbereiding herstructurering van BAM nv

Oosterweelverbinding

Organisatorische implicaties



Oosterweelverbinding



Oosterweelverbinding

Luchtbal



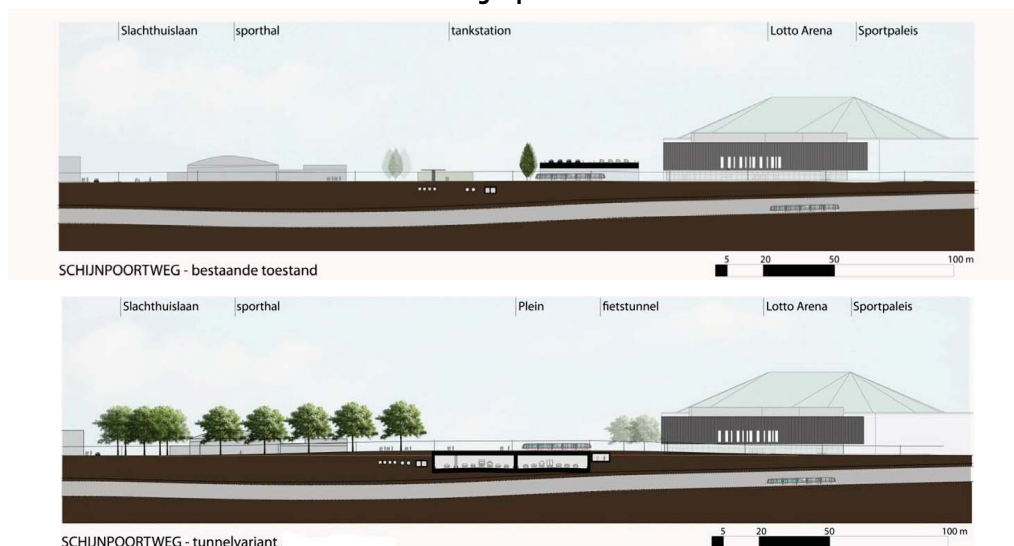
Oosterweelverbinding

Schijnpoort



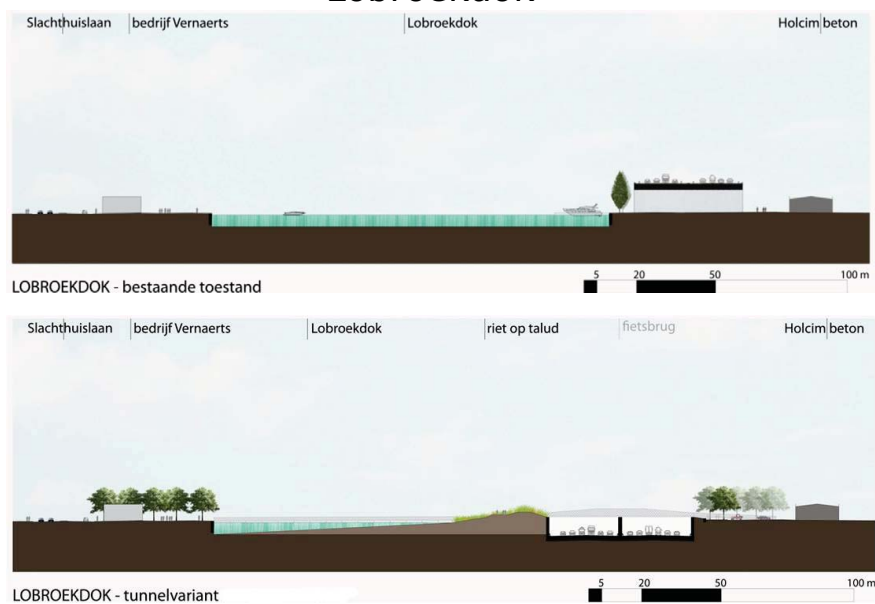
Oosterweelverbinding

Schijnpoort



Oosterweelverbinding

Lobroekdok





Oosterweelverbinding



Organisatorische implicaties

BAM

- Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever
 - Raamovereenkomst met TV SAM werd niet verlengd
 - Overheidsopdracht uitgeschreven voor nieuw studiebureau voor het ontwerp van OWV op rechteroever
 - Overdraagbaar aan concessienemer
 - Gunningsprocedure aan de gang
- Noriant
 - Mogelijkheid gedeeltelijke uitvoering van het project wordt voorgelegd aan Europese Commissie (DG Competition)



Oosterweelverbinding



- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Verfijning conceptontwerp
 - Uitgangspunten
 - Verkeersmodel
 - Verkeersprognoses van VVC over Masterplan voorgesteld op 8 april 2011
 - Bau 2020
 - 4 scenario's
 - Verkeersprognoses 8 april 2011 door VVC bevestigd na sensitiviteitsanalyse (23/09/2011)



Oosterweelverbinding



- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Verfijning conceptontwerp
 - Verkeersmodel
 - Scenario 1: Bau 2020 met Oosterweelverbinding
 - Scenario 2: Scenario 1 + openbaar vervoer Masterplan 2020 en verhoogde modal split
 - Scenario 3: Scenario 2 + optimalisatie netwerk
 - Scenario 4: Volledig Masterplan 2020

Conclusie:

- ➔ Volledige realisatie Masterplan 2020 in staat om zwaarste congestieproblemen op te lossen
- ➔ Verbinding R11/A 102 kan zuidelijke R1 ontlasten, maar niet vervangen
- ➔ Modal split heeft een gunstig effect op onderliggend wegennet en stadswegen
- ➔ In de verschillende scenario's is het volume aan Scheldekruisend verkeer stabiel



Oosterweelverbinding



- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Verfijning conceptontwerp
 - Workshops
 - BAM nv, TV SAM, stad Antwerpen
 - Betrokken stakeholders
 - Rapporteren aan het projectteam Oosterweelverbinding
 - Workshops – opgedeeld volgens projectonderdeel
 - Oosterweelknooppunt en Royerssluis
 - Straatsburgbrug
 - Recheroever
 - Thema water: Waterhuishouding, problematiek Schijn en Lobroekdok
 - Thema wegen: Aansluitingen R1 op onderliggend wegennet: Groenendaallaan, Schijnpoortweg, Ijzerlaan
 - Linkeroever
 - Thema Groen: Zone rond Sint-Annabos en Esmoreitpark
 - Thema wegen: Aansluitingen snelweg op Blancefloerlaan en parallelwegen



Oosterweelverbinding



- **Projectteam Oosterweelverbinding**
 - **Lobroekdok**
 - **Beslissingen Politiek Stuurcomité**
 - Stad Antwerpen draagt Lobroekdok in eigendom over aan BAM
 - Vlaams Gewest draagt de kosten voor sanering en ontruiming
 - BAM neemt saneringsverplichting over en staat in voor ontruiming van dok
 - BAM wordt gemachtigd tot het nemen van politionele verordeningen inzake toegankelijkheid van Lobroekdok
 - Na realisatie OWV wordt Lobroekdok overgedragen aan het Vlaams Gewest
 - De keuze van nieuwe afwateringsconstructie zal mede bepaald worden door nabestemming van het dok
 - Opgedragen aan BAM om voorbereidingswerken en verplaatsing nutsleidingen aan te vatten
 - Eind 2011 wordt een voorstel verwacht omtrent de nabestemming van het Lobroekdok



Oosterweelverbinding



- **Projectteam Oosterweelverbinding**
 - **Onteigeningen**
 - 650 percelen op onteigeningsplan in 2007
 - 120 nog niet verworven
 - Meerderheid behoort toe aan overheden of publiekrechtelijke instellingen
 - Opmaak nieuw onteigeningsplan zal samen met, of meteen na GRUP-procedure gebeuren
 - **Nutsleidingen**
 - **Werkgroep Nutsleidingen**
 - Stad Antwerpen
 - AWV
 - BAM
 - Leverde input voor ontwerp van overeenkomst tussen stad Antwerpen en BAM inzake nutsleidingen



Oosterweelverbinding



- **Projectteam Oosterweelverbinding**
 - **Bouwdok**
 - BAM staat in voor aanleg bouwdok
 - GHA engageert zich voor betaling van 88 mio €
 - Transport van tunnelementen gebeurt op verantwoordelijkheid van aannemer/opdrachtnemer
 - GHA zal geen vergoeding aanrekenen voor transport van de tunnelementen



Oosterweelverbinding



- **Projectteam Oosterweelverbinding**
 - **Overzicht protocollen (1/2)**

Nr.	Protocol			Status op 28/10/2011
1	Kaderovereenkomst met Vlaams Gewest			interne voorbereiding
2	Stad	2.A	OWV (basisprotocol)	opstartfase
		2.B	Samenwerkingsovereenkomst Nutsleidingen	klaar voor ondertekening
		2.C	Samenwerkingsovereenkomst Lobroekdok	overlegfase
		2.D	Samenwerkingsovereenkomst Grondoverdracht	klaar voor ondertekening
		2.E	Samenwerkingsovereenkomst Mexico Eiland	klaar voor ondertekening
3	GHA	3.A	OWV (basisprotocol)	klaar voor ondertekening
		3.B	Financieringsovereenkomst Kades	ondertekend
		3.C	Financieringsovereenkomst Bouwdok	ondertekend
		3.D	Overeenkomst BTW	ondertekend
		3.E	Samenwerkingsovereenkomst Bouwdok	overlegfase
4	NV De Scheepvaart			klaar voor ondertekening
5	W&Z			overlegfase ontwerpvoorstel
6	AMT	6.A	OWV (basisprotocol)	overlegfase ontwerpvoorstel
		6.B	Samenwerkingsovereenkomst Rooyersluis	opstartfase
7	De Lijn			aanvangsfase overleg
8	AWV			overlegfase ontwerpvoorstel
9	AWV + VVC			overlegfase ontwerpvoorstel
10	VVC + De Lijn + AWV			
11	Aquafin			aanvangsfase overleg

Oosterweelverbinding

- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Overzicht protocollen (2/2)

12	Vijzelgemalen Schijn: VMM + Aquafin	
13	VMM	
14	ANB	
15	Belmagri (Kessenich)	
16	EMA	
17	Total (TPA)	
18	Infrabel	
19	Archeologie: Stad + VIOE + Monumenten & Landschappen	
20	DAB Vloot	
21	Regatta: Stad + ANB + Aquafin + Vooruitzicht	klaar voor ondertekening
22	NMBS Holding	
23	Exxon	
24	MOW	
25	Fluxys	
26	Federale Politie (handhavingszone + weegbrug E34)	aanvangsfase overleg

Oosterweelverbinding

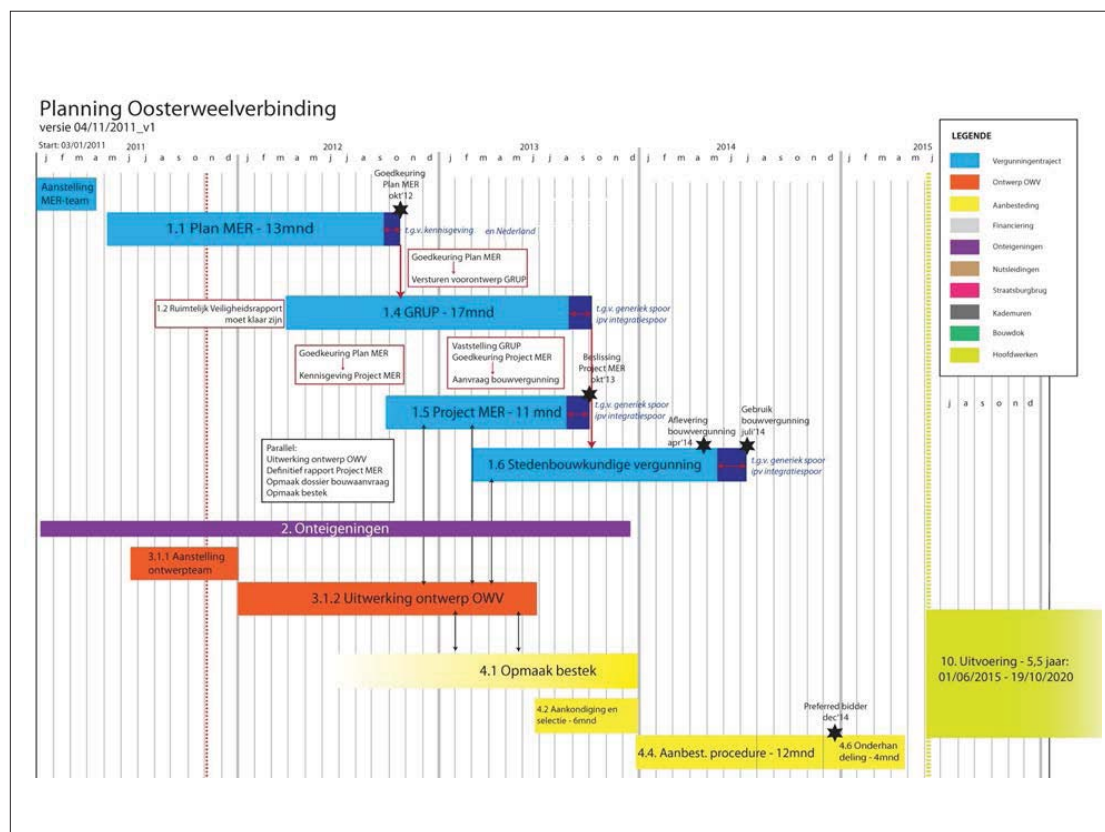
- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Procedures
 - Aanpassing van bestaande GRUP OWV nodig
 - Plan MER procedure volgens generiek spoor
 - BAM startte aanstellingsprocedure voor MER-deskundige op
 - Op 15 april 2011 werd opdracht toegewezen aan Antea
 - Kennisgeving
 - Op 4 november ingediend bij dienst MER
 - Van 16 november tot 16 december 2011 ter inzage voor het publiek
 - Ruimtelijk Veiligheidsrapport
 - Onderdeel van GRUP
 - Voorbereidende gesprekken werden reeds gevoerd
 - Op korte termijn overleg met cel-Veiligheidsrapportering



Oosterweelverbinding

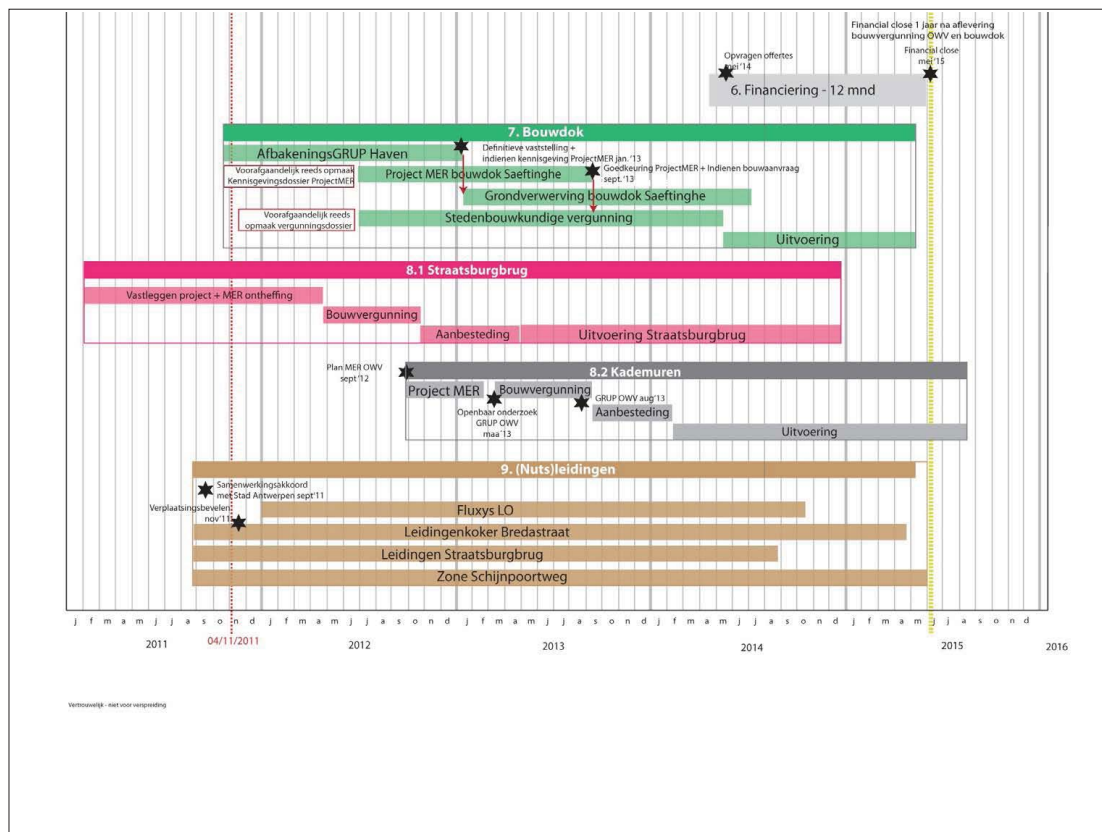


- **Projectteam Oosterweelverbinding – Minder Hinder**
 - **Draaiboek Minder Hinder**
 - Bestaande draaiboek voor brugvariant wordt gescreend op toepasbaarheid tunnelvariant
 - **Concessienemer verantwoordelijk voor**
 - Werfinrichting
 - Werfcommunicatie
 - Verplichte omleidingen
 - **Bestaande Stuurgroep Minder Hinder**
 - Ingelicht over gewijzigde project



Oosterweelverbinding

- Risicobeheersing
 - Opmaak Plan-MER
 - RUP
 - Onteigeningen en afbraak
 - Ontwerp
 - Aanbesteding
 - Bouwdok
 - Kademuren
 - Nutsleidingen





Oosterweelverbinding



- **Projectteam financiering/structurering**
 - Reorganisatie
 - **Aanpassing nodig van BAM-decreet**
 - BAM toelaten om bevoegdheden inzake realisatie over te dragen aan concessienemer
 - Concessies met garanties ondersteunen op vlak van tolexploitatie en waarborgen
 - **Politiek Stuurcomité**
 - Principieel akkoord met reorganisatie volgens snelle overgang (decreetsaanpassing eind 2011)
 - Ontwerp van decreet werd ingeleid bij Inspectie van Financiën



Oosterweelverbinding



- **Projectteam financiering/structurering**
 - Financieel model
 - **Conclusies Base Case - evaluatie van financiële haalbaarheid**
 - Project zoals op heden afgebakend, kan gedragen worden uit toekomstige toelinkomsten
 - Voldoende basis om te onderhandelen met TLH als kandidaat-concessienemer en daartoe een samenwerkingsovereenkomst te sluiten
 - De base case moet met zorg bewaakt worden
 - Kostenbewaking, goede afspraken met stakeholders , ...
 - Beheer
 - De bandbreedte van de onzekerheden moet vernauwen door
 - Risicoallocatie scherp te stellen
 - Rulings te bekomen
 - Ontwerp verder te detailleren.
 - TLH moet over voldoende kapitaal beschikken
 - In staat om een schok op te vangen zonder het aanspreken van Gewestwaarborg
 - Een sterke projectorganisatie



Oosterweelverbinding



• Projectteam financiering/structurering

– Inbreng van stad en haven

• Bijdrage stad Antwerpen

➤ Verplaatsing nutsleidingen:	84,0 mln €
➤ Aanleg overkapping Stedelijk Plein aan Sportpaleis:	13,5 mln €
➤ Meerwaarde Eilandje :	70,0 mln €
➤ Overdracht van de gronden, geraamd op:	10,0 mln €

• Bijdrage Havenbedrijf

➤ Aanleg kaaimuren en maatregelen verkeersregeling scheepvaart:	84,8 mln €
➤ Aanleg Bouwdok en transport tunnelementen:	88,0 mln €



Oosterweelverbinding



• Projectteam financiering/structurering

– Overeenkomsten met de stad Antwerpen

- Aanleg van Stedelijk Plein en betaling door de stad van een toelage aan BAM voor meerkosten in verband met de gewijzigde nutsleidingenproblematiek op Rechteroever
 - Nieuw plein aan Sportpaleis na afbraak viaduct
 - Bijkomende kosten voor verplaatsing nutsleidingen door wijziging aan project
- Verkoop van bepaalde onroerende goederen en toekenning van een recht van opstal op bepaalde onroerende goederen noodzakelijk voor de realisatie van de Oosterweelverbinding
- Betaling door de stad van een vergoeding aan BAM ingevolge de stedenbouwkundige meerwaarde Eilandje tegen uitgifte door BAM van niet stemgerechtigde Winstbewijzen
 - De ondertunnelde oplossing zorgt voor een meerkost die opgevangen wordt door de meerwaarde van de oplossing voor de ontwikkeling van het Eilandje



Oosterweelverbinding



- Projectteam financiering/structurering
 - Overeenkomsten met het Gemeentelijk Havenbedrijf
 - Aanleg bouwdok voor de realisatie van de Oosterweelverbinding
 - Financiële bijdrage in de kosten voor de realisatie van het bouwdok waarin de tunnelelementen zullen gebouwd worden
 - Bij voorkeur binnen Antwerps havengebied
 - Betaling van een bijdrage aan BAM van de kosten voor afbraak van bestaande en bouw van nieuwe kaaimuren
 - BAM staat in voor de werken aan de kaaimuren
 - Havenbedrijf betaalt de kosten volgens een afgesproken mijlpalenschema



Oosterweelverbinding



- Kostprijs en financiering
 - Raming ongewijzigd (t.o.v. 22/09/2010)

Projecten onder de verantwoordelijkheid van MOW

- Wegenprojecten
- Openbaar vervoer projecten
- Bruggen Albertkanaal
- Royerssluis



nv De Scheepvaart



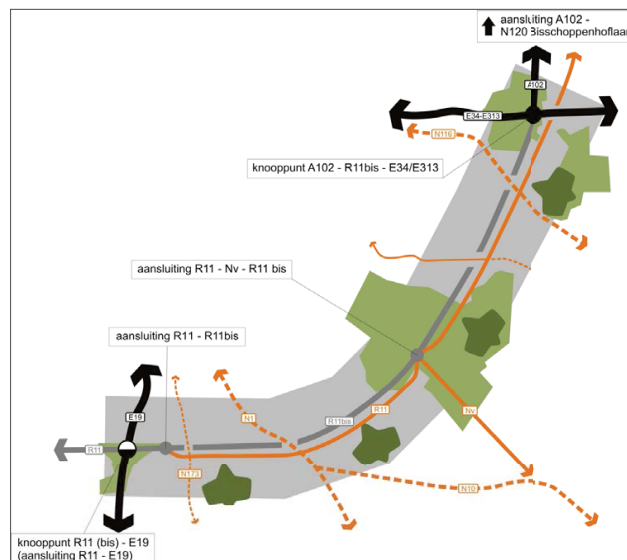
R11-R11bis-N10-N171



- Doel:
 - Het ontlasten van de R1
 - Sluipverkeer Zuidostrand tegengaan
 - Leefbaarheid Zuidostrand verbeteren
- Organisatie:
 - Projectleider ir. Jaak Polen
 - Antwerpse gouverneur: begeleiden opmaak streefbeeld
 - stuurgroep – technische werkgroep – reflectiegroep – klankbordgroep
 - informeel overleg met actiegroepen en –comités

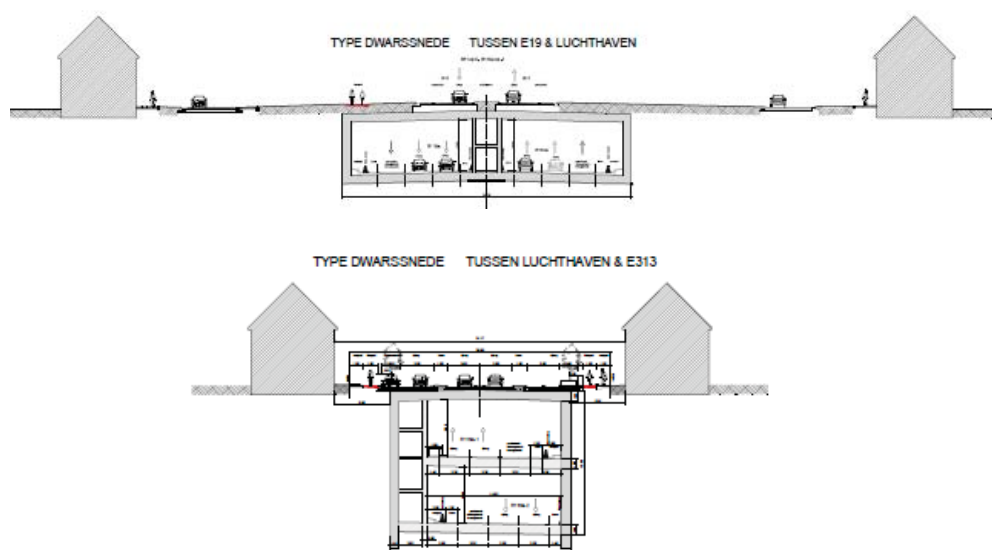
R11-R11bis-N10-N171

- Structuur R11bis – R11



R11-R11bis-N10-N171

- Dwarsprofielen tunnel



R11-R11bis-N10-N171



- Herinrichting bovengrondse R11



=> Segment Wilrijk -
luchthaven

Segment luchthaven –
Wommelgem <=



R11-R11bis-N10-N171



- Stand van zaken:
 - Draft streefbeeld ligt voor bij de gemeenten
 - Ontwerp rapportage VVC ligt voor bij de gemeenten
 - Opmerkingen worden verwacht in de loop van deze week, en behandeld in stuurgroep 23 november
 - 5 december 2012 GBC
 - Streefbeeld basis voor verder planningsproces
 - Tunnel luchthaven: start 1^e helft 2012

E34/E313



Wat?

- Extra rijstrook tussen Ranst en A102
- Knooppunt E313-R1
 - i.f.v. OWV (1^e fase)
 - hele herinrichting (2^e fase)

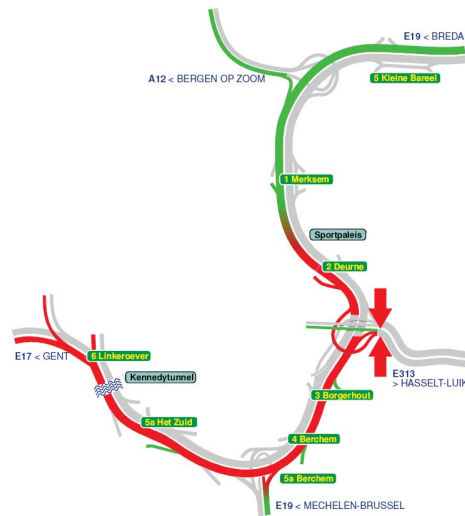
Plan-MER

- i.f.v. GRUP
- Afstemming: 2^e spoor-ontsluiting / A102, ENA, R11, tramprojecten
- Afgerond voorjaar 2012

Vervolgstappen

- Keuze alternatief
- GRUP
- Project-MER
- Onteigeningen

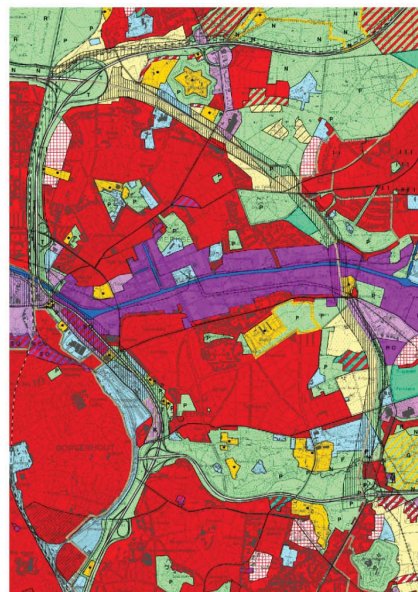
Spitsstrook Antwerpen-Ranst



A102



- Afstemming met 2^e spoorontsluiting
 - Afzonderlijke aanleg
 - Technisch haalbaar
 - Weg: C&C
 - Spoor: C&C of boring
- Afstemming projecten ZO-rand:
 - R11, E313/E34, ENA 2^e spoorontsluiting, tramverlenging
 - Coördinerende projectgroep



Brug Geel-Oevel NZ-Kempen



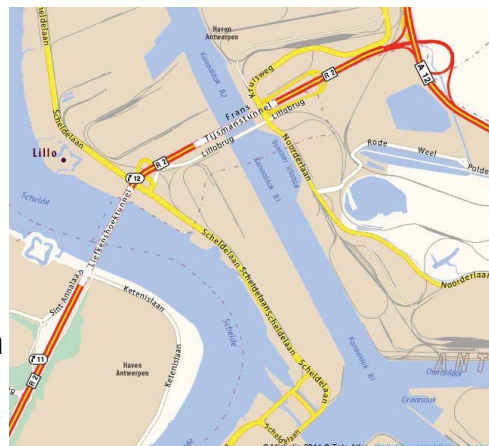
- Deelproject NZ-Kempen
- Stand van zaken
 - Gunning DBFM: mei 2011
 - 'financial close': 19/10/2011
 - Planning beschikbaar: en laatste 19/11/2011
 - Start werken: begin januari 2012
 - Uitvoeringstermijn: 1 jaar



Tijsmanstunnel



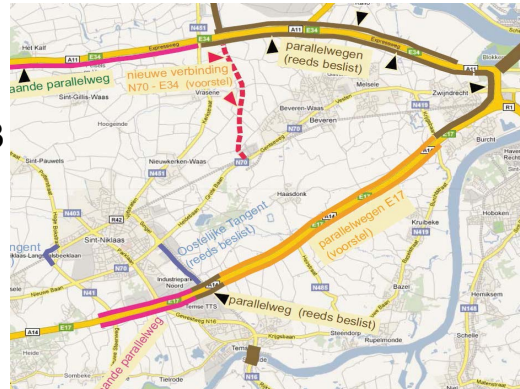
- Doelstellingen
 - Betere ontsluiting haven
 - Betere afwikkeling intra-havenverkeer
- Alternatieve oplossing:
 - aanpassing ontsluitingscomplexen Scheldelaan en Noorderlaan



Waasland



- Oostelijke tangent
Waasland
 - Plan-MER ingediend
 - Start GRUP
 - Start werken: eind 2013
 - begin 2014
- Westelijke tangent
Waasland
 - Werken in uitvoering
- Overige deelprojecten
 - Voorbereiding
 - planningsprocessen



N49



- Doel
 - Verbinding tussen 3 Vlaamse zeehavens
 - Alternatief voor E17, verkeersaantrekkend voor Liefkenshoektunnel
- Te realiseren in periode 2012- 2018
 - Gedetailleerde planning: projectfiche
- 2011: 0,6 km ventwegen (W-VI)
- Twee kruispunten = gevaarlijk punt
FFEU-budgetten:
 - aansluitingscomplex N49 / N456 te Kaprijke:
 - tunnel N455 te Balgerhoeke (Eeklo)

R4 Oost Gent



agentschap
Wegen en Verkeer

- Doel
 - Verbinding E17 – E34/N49 (ter ontlasting van de E17) kunstwerken
 - Verbeteren bereikbaarheid haven Gent
 - Verkeersveiligheid
- Stand van zaken
 - Kruispunt 'Skalden' gerealiseerd
 - Eind 2011 starten werken aan
 - knooppunt 9 'kruispunt R4-N424 en aanleg van een fietsbrug
 - In 2012 starten werken aan
 - knooppunt 4 'Gebroeders Naudtslaan' (Ronde - fietskokers en aansluiting op de N49)
 - knooppunt 8 'Langerbruggestraat' (Hollands complex + rotondes + fietsbrug)



Openbaar vervoer projecten



- Wat
 - OV- projecten 2^e fase Masterplan Antwerpen
 - Bijkomende tramlijnen (VR 29/09/2010)
- MKBA: bepalen prioriteit
 - methodologie vastgelegd
 - MKBA's opgestart
 - MKBA's medio december 2011 afgerond
- Kontich: verbinding Boniverlei – Antwerpsesteenweg
 - Geen tram maar wegverbinding (geen projectfiche)
- Nieuw Zuid:
 - Concept te bepalen o.b.v. andere ontwikkelingen in dit gebied (geen projectfiche)

Bruggen Albertkanaal

- Verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 meter tussen Antwerpen en Meerhout (4 lagen containers) en wegnemen versmalling t.p.v. bruggen.
- Zeven bruggen die al deel uitmaakten van het oorspronkelijke Masterplan.
 - BAM de projecteigenaar: Noorderlaanbrug, Spoorbruggen, IJzerlaanbrug
 - De Scheepvaart projecteigenaar (VR 29/09/2010): Deurne-Bal, Theunisbrug, brug Kruiningestraat en Hoogmolenbrug.
- Negentien bruggen als bijkomend project binnen het Masterplan 2020 opgenomen (VR 29/09/2010):
 - nv De Scheepvaart projecteigenaar voor 18 bruggen.
 - Via Invest projecteigenaar voor de brug Geel Oevel (onderdeel Kempense Noord-Zuidverbinding)

Bruggen Albertkanaal

- nv De Scheepvaart onderzoekt momenteel:
 - de budgettaire scenario's
 - de aanwezigheid van nutsleidingen waarvoor een verplaatsing zich zal opdringen
 - de omvang van de vereiste onteigeningen
 - de vereisten op het vlak van Minder Hinder
- Brug Geel Oevel (Kempense Noord-Zuidverbinding): start januari 2012

Bruggen Albertkanaal

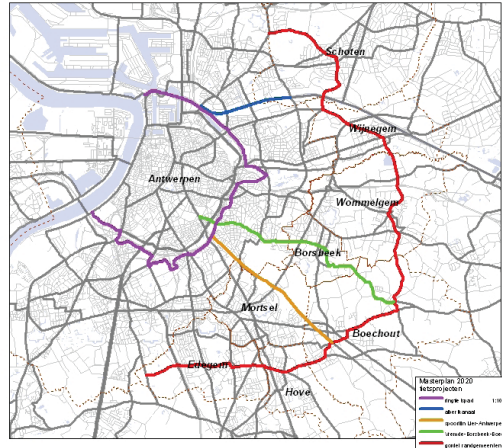
- Voor een aantal bruggen werden al concrete stappen gezet :
 - Brug Grobbendonk: sinds 2010 in uitvoering, brug open sinds september, in uitvoering: verbreding onder brug en omgevingswerken
 - Brug Oelegem I te Ranst: start werken eind 2011
 - Sluisbrug Olen: opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 van nv De Scheepvaart, aanbesteding eind 2011.
 - Herbouw brug Viersel: aanbesteding november 2011
 - Ontwerp van bruggen Meerhout-Veedijk en Olen-Hoogbuul in opmaak
 - Voor een aantal bruggen: besprekingen gevoerd met betrokken partners (Infrabel, AWW, gemeenten).
 - Vertraging bruggen Meerhout-Vorst (2 jr.) en Herentals-Lier (1 jr.)

Royerssluis

- Projecteigenaar: afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)
- Aandachtspunten
 - Afstemming op project Oosterweelverbinding
 - Afstemming met Aquafin
 - Actualisatie MKBA: keuze infrastructuurscenario, klaar voor gunning

Fietspaden

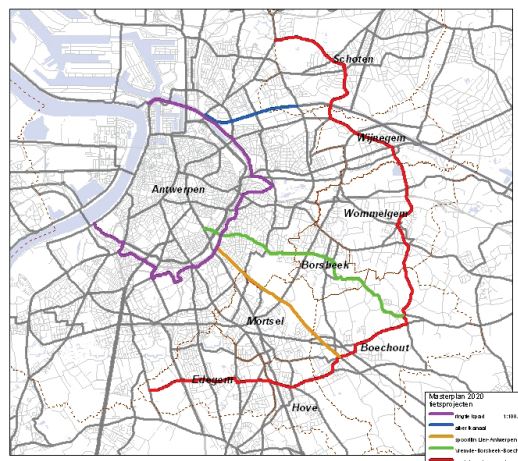
- Wat
 - Albertkanaal
 - Gordel Randgemeenten
 - Ringfietspad
 - Spoorlijn Lier-Antwerpen
 - Vremde-Borsbeek-Berchem
- Hoe
 - Inpassen in beleidsdomein MOW
- Financiering
 - Reguliere subsidies
 - Nv De Scheepvaart (langs Albertkanaal)



nv De Scheepvaart 

Fietspaden

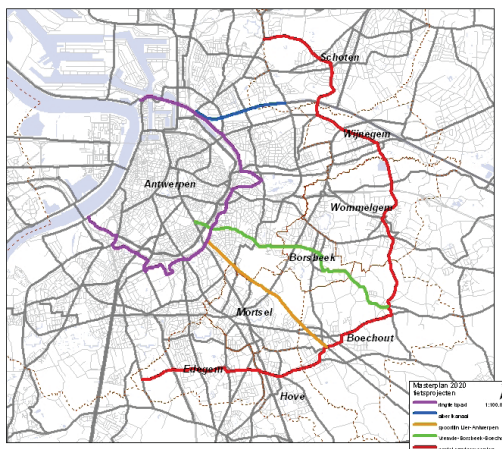
- Planning
 - Opmaak wensbeeld
 - Opmaak plan van aanpak
 - Financiering
- Opvolging niveau project
 - Stad : gemeente
 - Provincie
 - Departement MOW
 - AWW
 - (BAM)
- Opvolging algemeen
 - 'Stuurgroep Fiets'



nv De Scheepvaart 

Fietspaden Albertkanaal

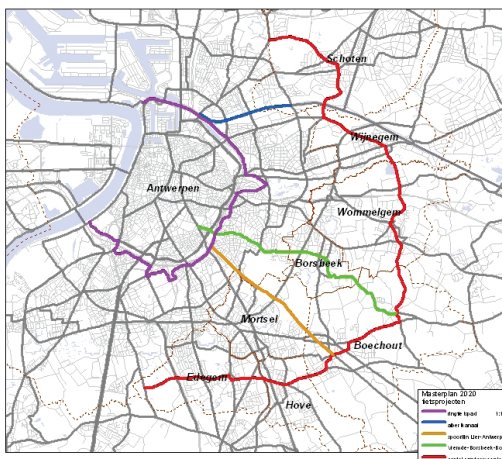
- Wat
 - Tussen geplande Kruiningenbrug en nieuwe IJzerlaanbrug
 - Lengte: 4,4 km.
- Wanneer
 - Gecombineerd met verbreding kanaal



nv **De Scheepvaart** 

Fietspaden Gordel randgemeenten

- Wat
 - Volwaardige fietsroute door randgemeenten (Schoten tot Edegem)
 - Lengte: 24 km.
- Wanneer
 - Reeds gepland:
 - Vremdesteenweg (Boechout)
 - Centrum van Hove
 - Merksembaan (Wijnegem)
 - Startnota 2012

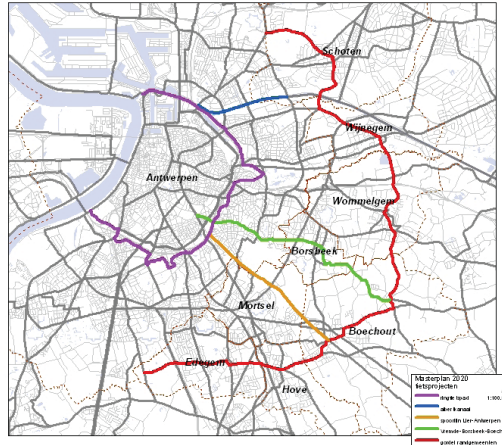


nv **De Scheepvaart** 

Fietspaden

Spoorlijn Lier - Antwerpen

- Wat
 - Volwaardige fietsroute langs spoorlijn en via luchthaven (N10-Ringfietspad)
 - Lengte: 5,7 km.
- Wanneer
 - Startnota 2012

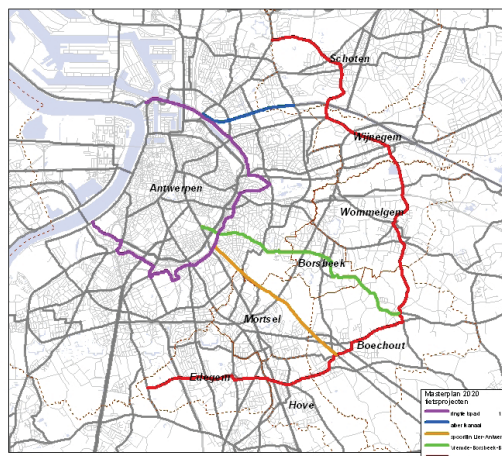


nv De Scheepvaart 

Fietspaden

Vremde –Borsbeek - Berchem

- Wat
 - Volwaardige fietsroute van Vremde naar Berchem, sluit aan op hoofdroute Antwerpen Mechelen
 - Lengte: 8,4 km.
- Wanneer
 - Startnota 2012



nv De Scheepvaart 

Controleverslag Rekenhof

- NOG TE BEPALEN



BIJLAGE 4:

Presentatie van de heer Jan Debucquoy, Rekenhof

Masterplan 2020 – eerste voortgangsrapportage

Verslag van het Rekenhof

10/11/2011

1

Vooruitgang t.o.v mei 2011

- Verdere afhandeling projecten (oud) masterplan
- Vervolledigen fiches basisrapportering
- Finalisering overeenkomsten stad + haven met BAM (risico's bij Vlaamse overheid)
- Doorstart Brabo 1
- Uitklaren discussiepunten Brabo 2 (impact: bijkomend 8,3 MIO euro beschikbaarheidsvergoedingen/jaar)
- Validatie prognoses en conclusies verkeersmodel

10/11/2011

2

Nog weinig vooruitgang

Betreffende Oosterweelverbinding

- Stilstand discussie NV BAM-Noriant
- Plaats bouwdok (wachten op GRUP)
- Wijziging BAM-decreet ?

Betreffende nieuwe projecten Masterplan 2020

- Finalisering sfeerbeeld R11 + aansluitingsmogelijkheden (meerkost ?)
- Fietsprojecten (ramingen, onteigeningen, timing, ..)



10/11/2011

3

Kostprijs

• Nog altijd geen volledig zicht op totale kostenplaatje : bovenop 7,2 MIA euro

- Financieringskosten ?
- Latere onderhoud en exploitatiekosten ?
- Kosten flankerend beleid ?
- Voorbereidingskosten ?
- Niet duidelijk in overzichtstabel : Brug Albertkanaal Oevel, dynamische verkeerssignalisatie,...
- Meerkost R11 (afhankelijk opties sfeerbeeld)

• Impact op meerjarenbegroting ?

• Beschikbare budgettaire middelen ?



10/11/2011

4

Risicobeheersing

- **Bewaking risico's heel belangrijk**
 - Juridisch aftoetsen concessie Oosterweelproject
 - Aantrekken lange termijn financiering of herfinanciering op korte termijn afhankelijk van marktomstandigheden
 - Mogelijke impact procedurele voorbereiding op uitvoeringsplanning
 - Maatschappelijk draagvlak
 - Kostenbewaking door Vlaams Gewest
 - bouwdok tunnel, sanering Lobroekdok, ...
- **Nood aan voldoende kennisopbouw en capaciteit voor opvolging projecten**

10/11/2011

5

Rapporteringen aan Vlaams Parlement

- **Huidige pluspunten**
 - Gesteund op onderliggende informatie
 - Gestructureerde rapportage met kostprijstabel
 - Actueel
 - Voldoende duiding bij beslissingen
- **Verbeterpunten**
 - Toelichten verschuivingen uitvoeringsplanningen
 - Duiden van gewijzigde ramingen
 - Vergelijking geraamde en werkelijke kosten
 - Expliciteren verschillende prijspeilen
 - Expliciteren onzekerheden

10/11/2011

6

BIJLAGE 5:

Presentatie van de heer René Grispen, Verkeerscentrum,
over de evaluatie van de studies van TML over Meccano

Evaluatie van de studies van TML over Meccano



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken



René Grispén
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
10 november 2011



Verkeerscentrum
Vlaanderen



Vlaamse overheid



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Agenda

1. Evaluaties Meccanotracé door Verkeerscentrum
2. Modelinstrumentarium TML
3. Trajectheffing
4. Conclusies

1. Evaluaties Meccanotracé door Verkeerscentrum



Uitgevoerd in het kader van DAM-werkgroep 5 (voorjaar 2010)

- Basistracé zonder tol in LHT
- Basistracé met tol in KT
- Basistracé met tol in LHT en Noordtangent
- Basistracé met tol in KT, LHT en Noordtangent
- Basistracé met tol in LHT en Noordtangent plus vrachtverbod KT
- Basistracé met tol in KT, LHT en Noordtangent plus vrachtverbod KT

⇒ Te weinig oplossend vermogen

2. Modelinstrumentarium TML

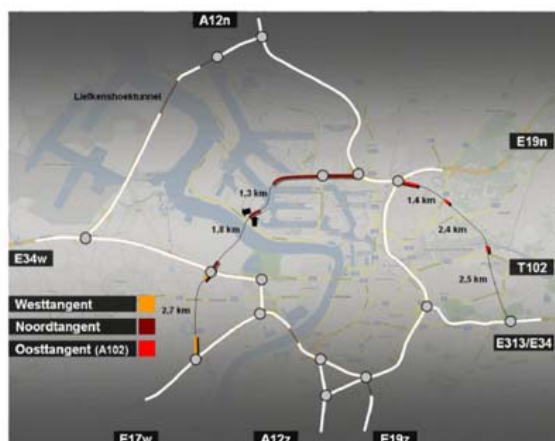


Netwerk & zonering te grof

- 30 zones versus 326 zones voor Antwerpen (3.300 in MMA)
- Nauwelijks infrastructuur, enkel snelwegen
- Minimaal gewestwegen opnemen voor correcte modellering
- Geen verschuiving mogelijk tussen hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN)

⇒ Blind voor positieve of negatieve effecten op OWN

2. Modelinstrumentarium TML



2. Modelinstrumentarium TML



- Gebruikte matrices bevatten (te) veel doorgaand verkeer
- Opgemaakt vertrekkende van beperkte HB-gegevens die teveel doorgaand verkeer bevatten
 - Het effect van de trajectheffing wordt te extreem geëxtrapoleerd

⇒ Positieve effecten overdreven

2. Modelinstrumentarium TML



Toekomstmatrices niet correct opgemaakt

- Generieke groeicijfers min of meer aanvaardbaar
- Generiek ophogen negeert ruimtelijke dynamiek (bvb. Eilandje)

⇒ Geen verschuivingen in de verkeersstromen

2. Modelinstrumentarium TML



Effecten van de trajectheffing worden niet accuraat gemodelleerd

- Door rudimentair netwerk nauwelijks alternatieven mogelijk
- Gebruikte elasticiteitsmodellering niet correct en houdt geen rekening met gedragsonderzoeken of andere enquêtes
 - bvb. vrachstromen van Nederland naar Calais (600 km)
zouden met 6.5 % afnemen omdat de kost op de R1
(10 km) met 13 % stijgt (0.2 % van totale kost)
- Er wordt nergens aangegeven waar verdreven verkeer naar toe is
 - bvb. Kennedytunnel: - 3.000 voertuigen
 - Liefkenshoekunnel: + 600 voertuigen
 - 2.400 voertuigen verdwenen ?



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

2. Modelinstrumentarium TML

Oplossend vermogen voor de Antwerpse mobiliteit niet bewezen

- Netwerk en zonering te rudimentair
- Heel enge analyse: gesloten systeem (OWN niet voldoende gedetailleerd)
- Er wordt geen rekening gehouden met het stimuleren van duurzame alternatieven (openbaar vervoer, fiets, te voet)



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Trajectheffing

“Doorgaand verkeer betaalt op R1 meer dan lokaal of bestemmingsverkeer”

- Concreet gehanteerde tarieven zijn onduidelijk
- Impliciet veronderstellen dat er geen verschuiving naar het OWN mag gebeuren, negeert het probleem van het sluipverkeer en kan de randgemeentes opzadelen met een zware taak

⇒ Voorgesteld systeem vereist zware flankerende maatregelen



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Trajectheffing

Implementatie niet evident en kostprijs onduidelijk

- Technisch haalbaar tegen 2020
- Gesofisticeerd systeem drijft de handhavingskosten gevoelig op
- Juridische haalbaarheid niet gegarandeerd



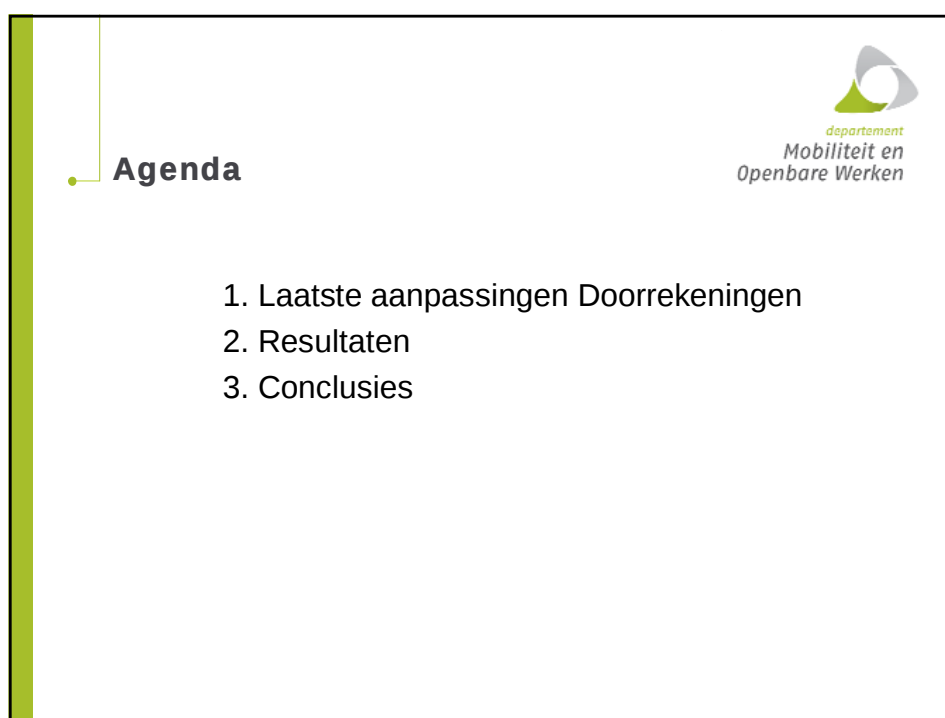
departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

4. Conclusies

- Modelinstrumentarium TML overtuigt niet
- Oplossend vermogen voor de globale Antwerpse mobiliteit niet bewezen
- Trajectheffing kan de last naar de randgemeenten en het OWN verplaatsen

BIJLAGE 6:

Presentatie van de heer René Grispen, Verkeerscentrum,
met de doorrekeningen Masterplan 2020 en streefbeeld R11



1. Laatste aanpassingen doorrekeningen



Extra validatieslag en verbeteringen:

- **Kleine netwerkfoutjes**
- **Implementatie “Ambitieuze Modal Split”**
- **Uitvoerige rapportage**
 - Belastingsfiguren
 - Karakteristieke tabellen
- **Sensitiviteitsanalyses**

⇒ Aanpassingen hebben geen invloed op globale conclusies van april 2011

2. Resultaten



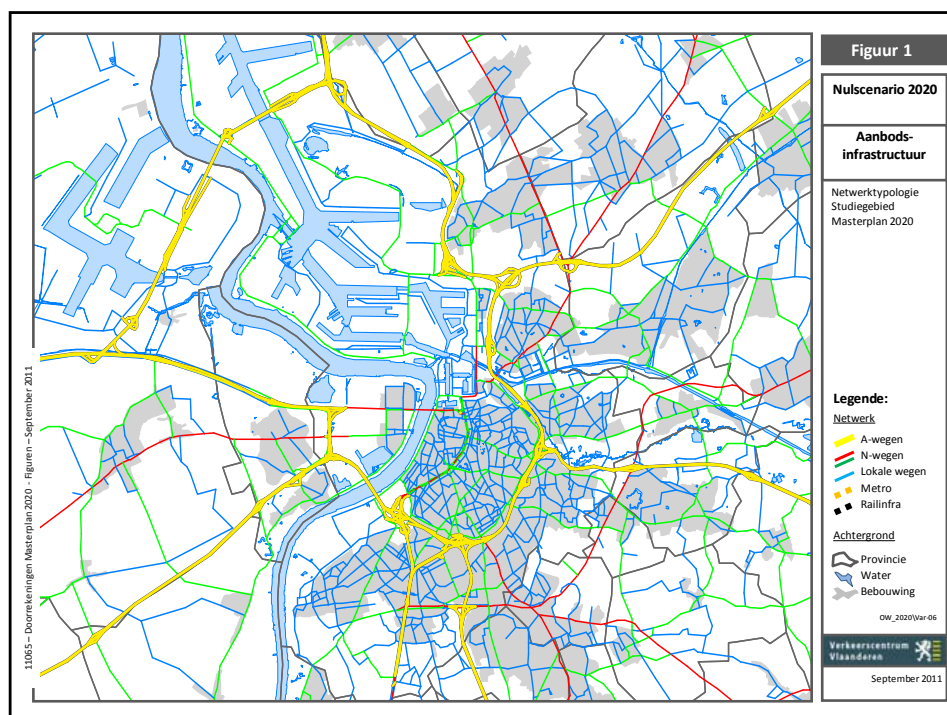
Onderzochte scenario's:

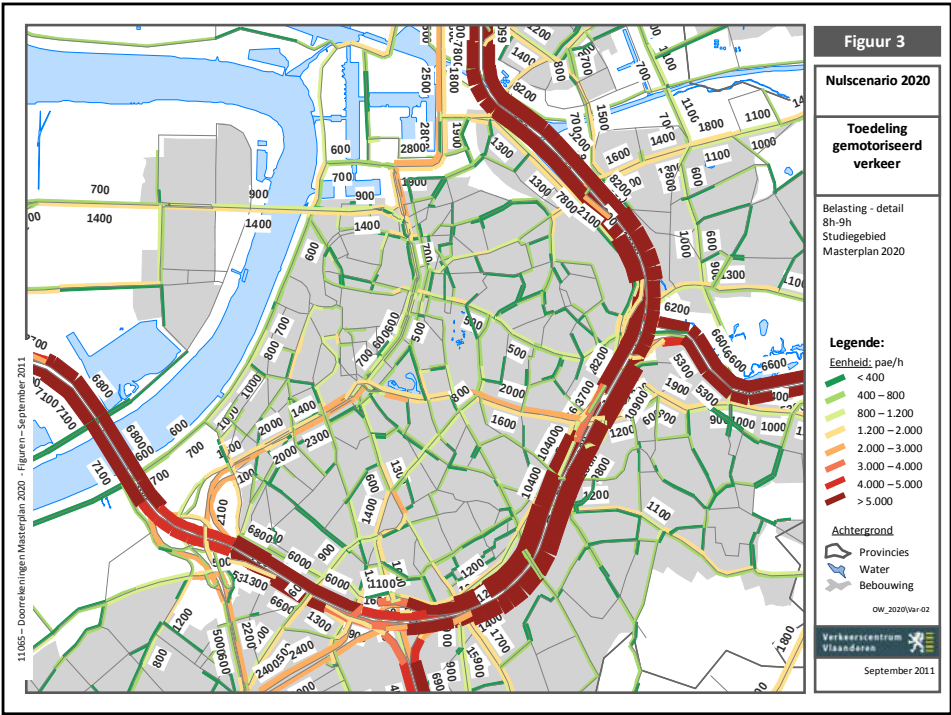
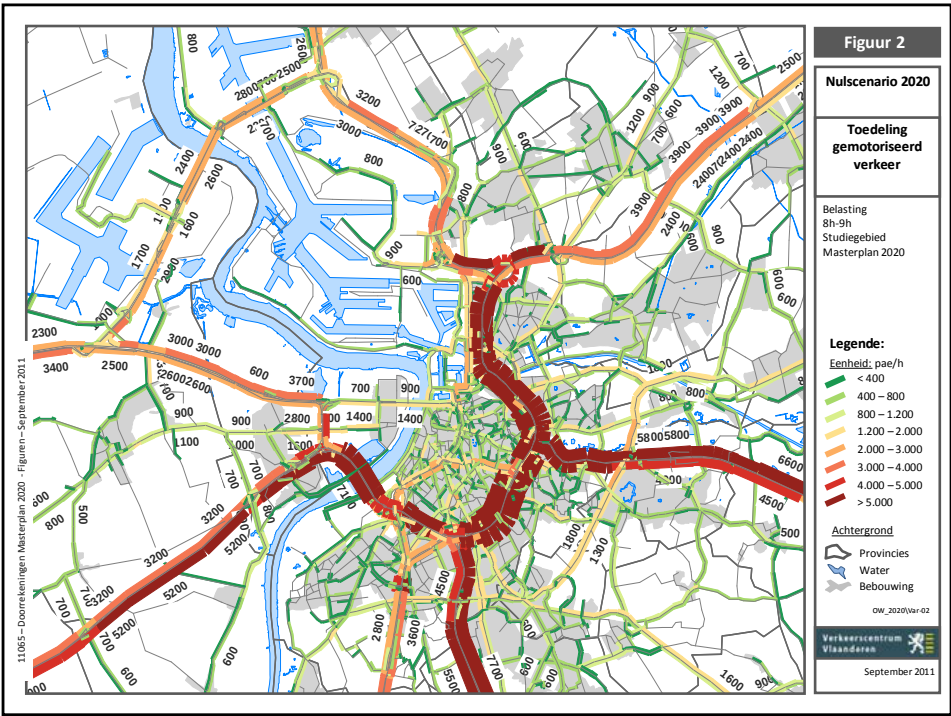
- Nulscenario 2020: BAU-2020 met minimale ingrepen
- Scenario 1: BAU-2020 met OWV
- Scenario 2: Scenario 1 met OV-MP2020 en verhoogde Modal Split
- Scenario 3: Scenario 2 met optimalisatie netwerk
- Scenario 4: Volledig Masterplan

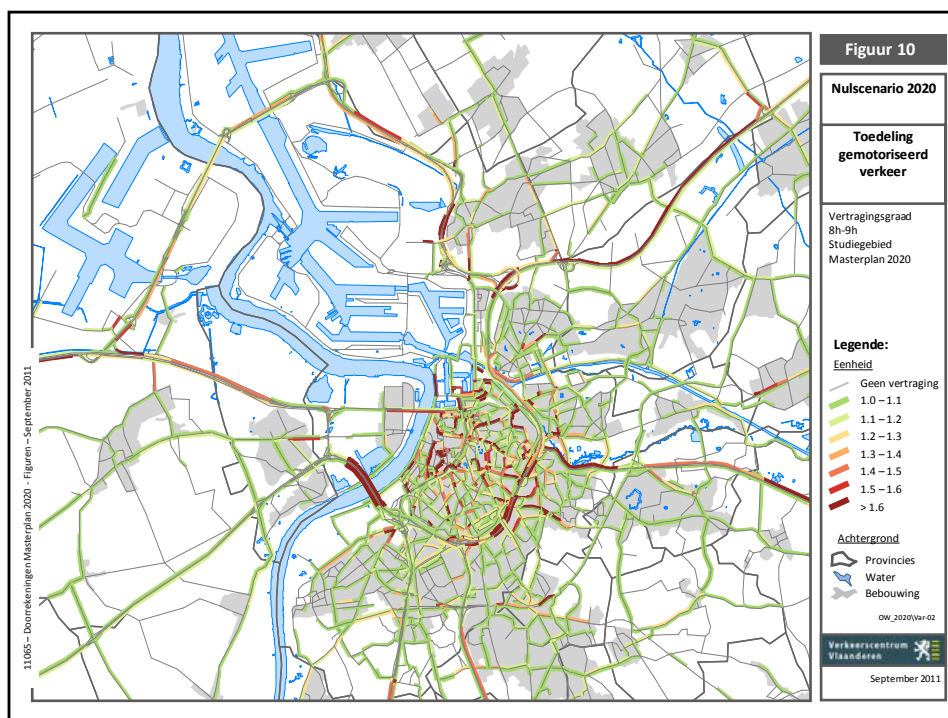
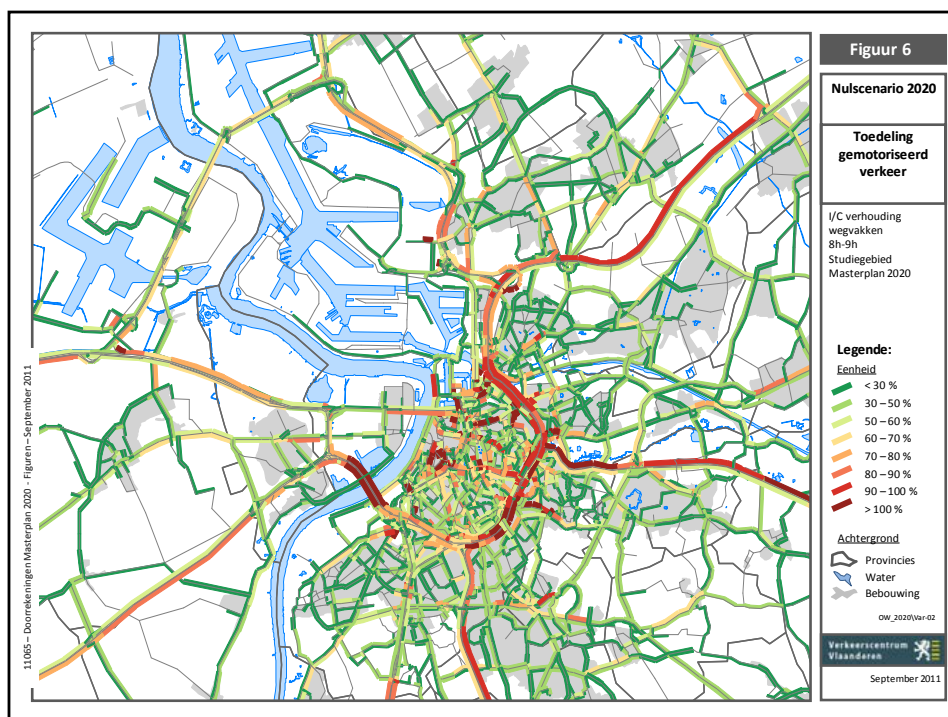
2. Resultaten



Resultaten Nulscenario 2020







2. Resultaten



Resultaten Nulscenario 2020:

- Zowel aantal verplaatsingen als verplaatsingsafstand groeien nog sterk
 - **Effect vooral merkbaar op hoofdwegen (grotere afstand)**
 - **Gevolg van de betere lokalisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen**
- Vrachtverkeer neemt nog in belangrijke mate toe
- Effect op hoofdwegen is dramatisch
 - **Structurele file breidt uit naar daluren**
 - **Vracht verdringt personenverkeer op hoofdwegen**
 - **Grote overloop naar openbaar vervoer**

2. Resultaten



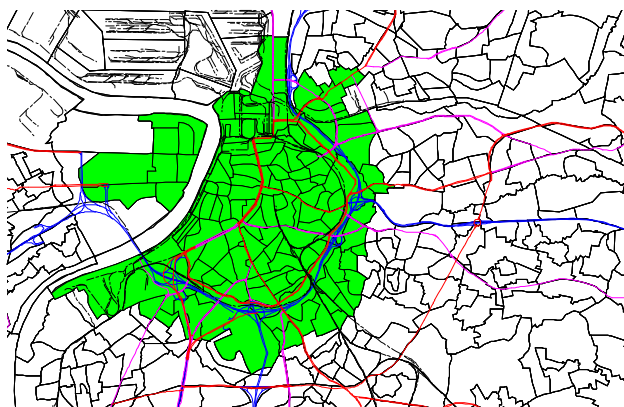
Scenario 2: “Ambitieuze Modal Split” maximaal 50 % auto

- verplaatsingen binnen grootstedelijk gebied
- verplaatsingen van en naar kerngebied

2. Resultaten



2. Resultaten



2. Resultaten



Resultaten Scenario 2

- Extra aanbod in Masterplan + extra congestie leidt tot verhoogd openbaar vervoergebruik
 - **De Lijn Antwerpen: +43% (ochtend- en avondspits)**
 - **NMBS: +58% (ochtendspits) en +28% (avondspits)**
- Ambitie verhoogde modal split wordt bijna gehaald en kan ondersteund worden door extra maatregelen
 - **Lokaal: sterk parkeerbeleid (deels in uitvoering)**
 - **Bovenlokaal: prijsbeleid (eerste aanzet: kilometerheffing vrachtverkeer)**

2. Resultaten

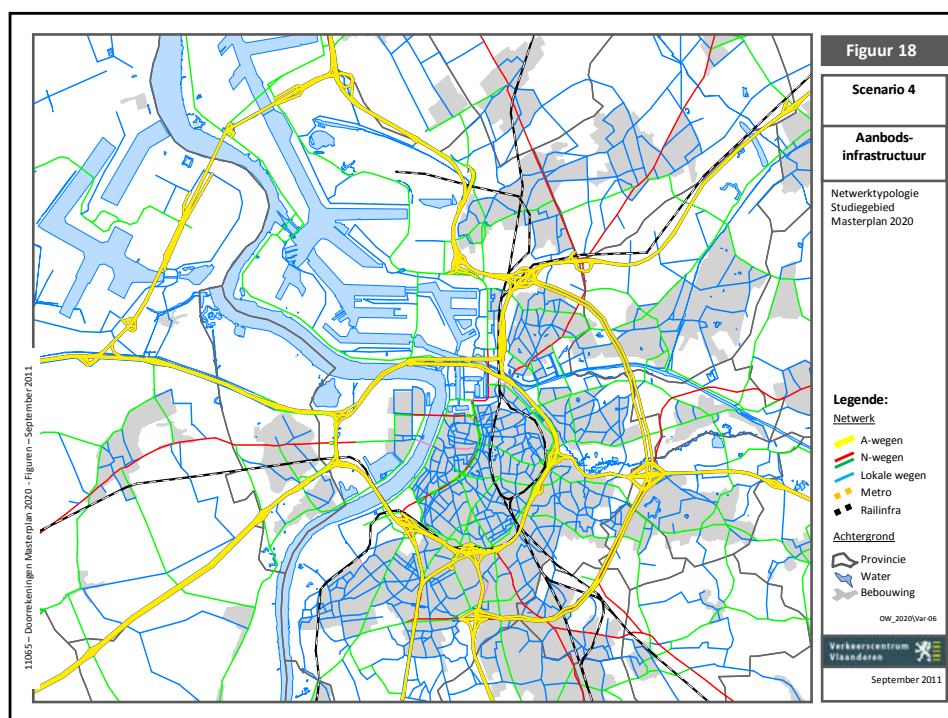


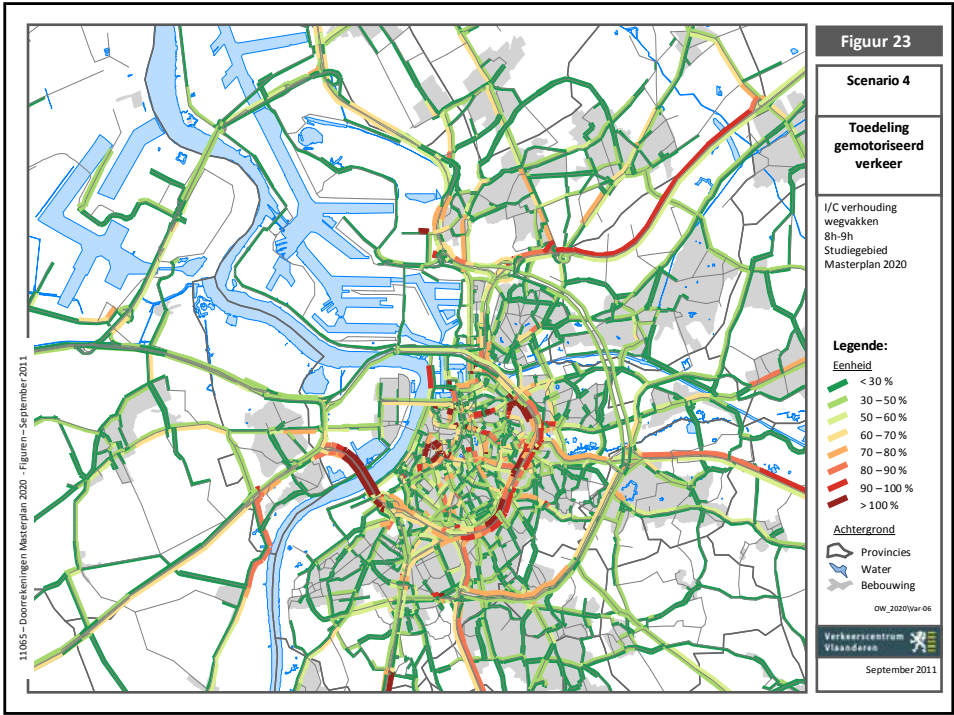
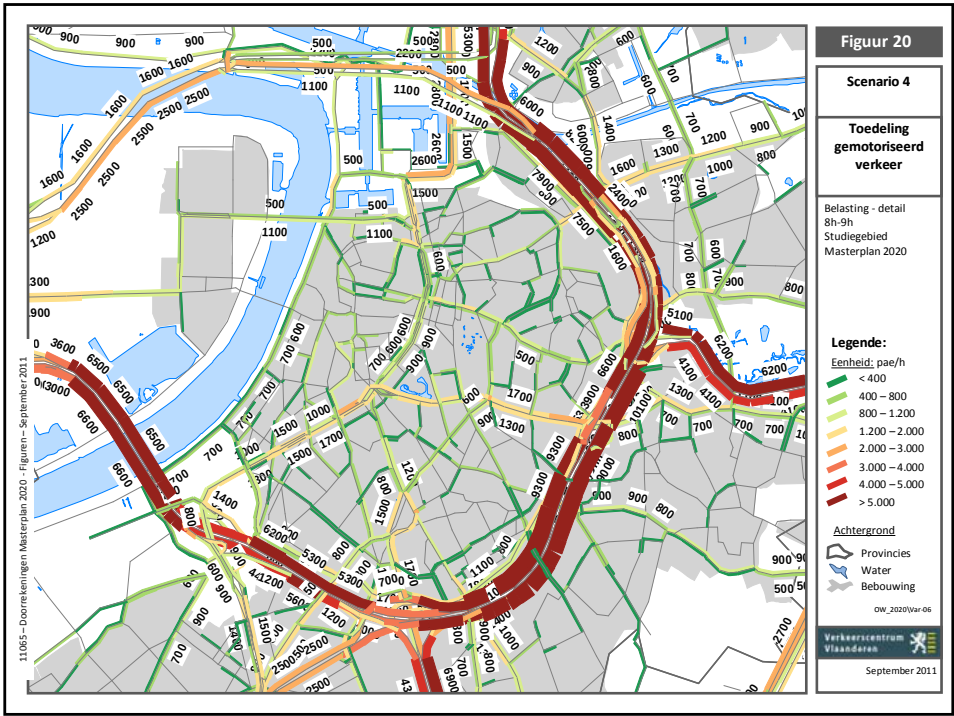
Effecten verhoogde modal split vooral voelbaar op onderliggend wegennet:

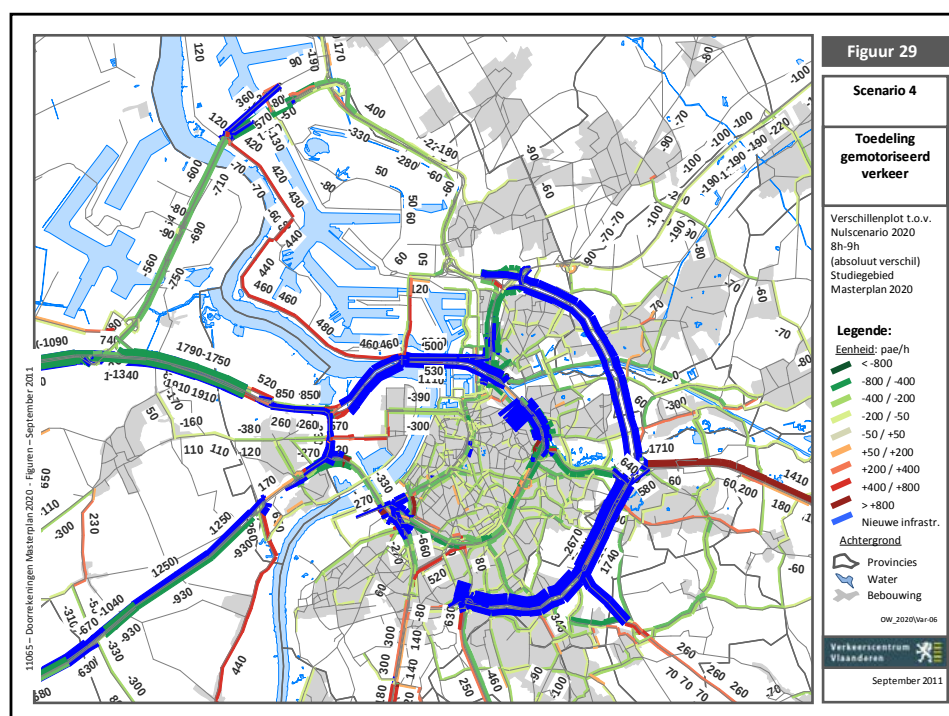
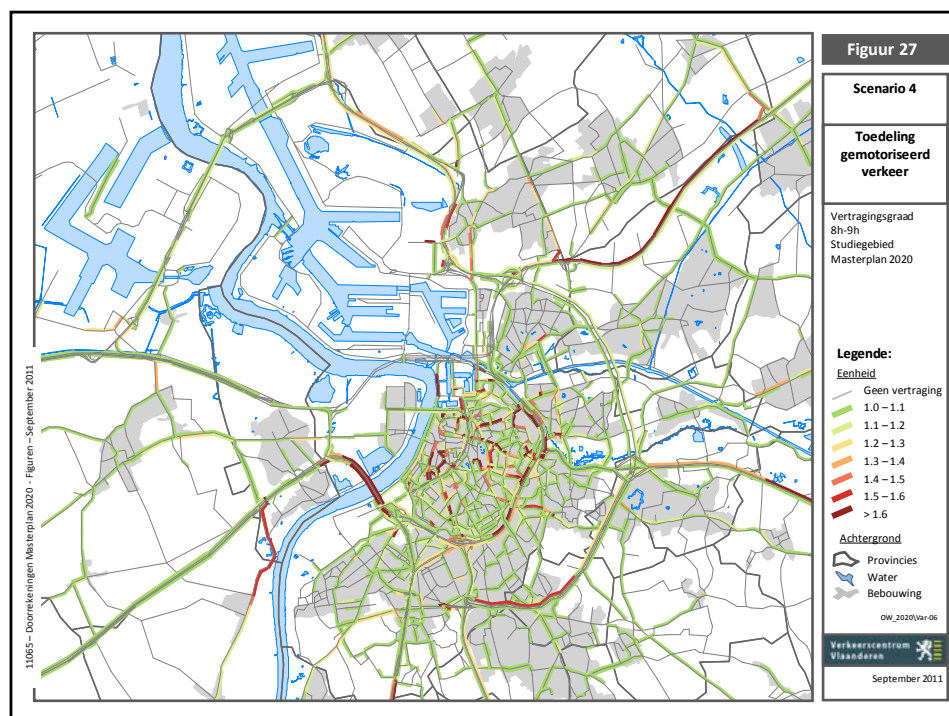
- Veel relaties binnen grootstedelijk gebied zijn op dit net aangewezen
- Ontlasting hoofdweg wordt gecompenseerd door terugvloeien van de overloop naar het onderliggend net

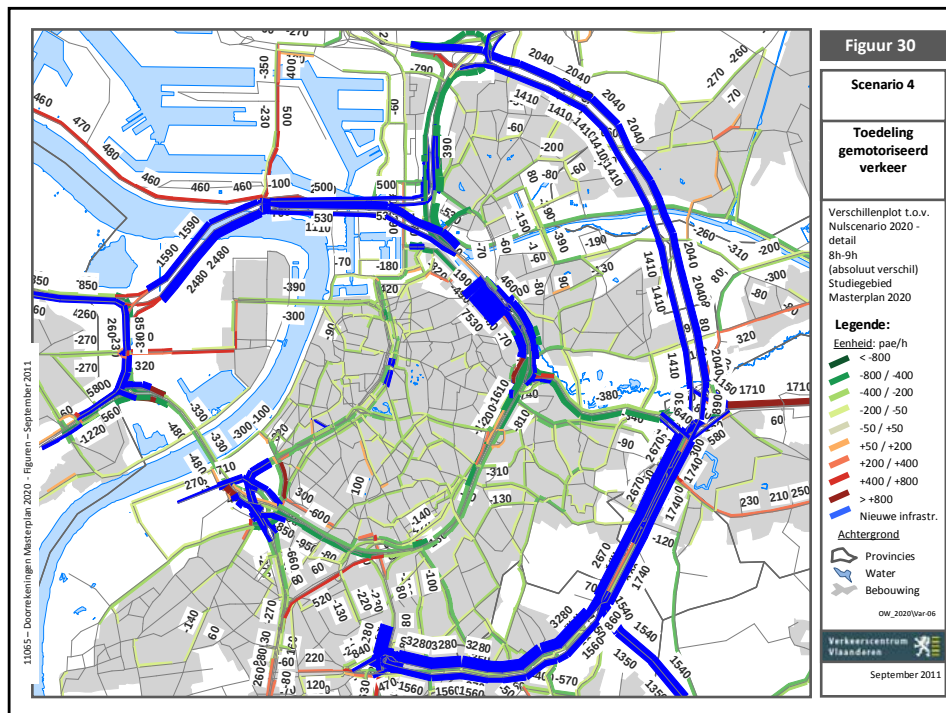
2. Resultaten

Resultaten Scenario 4 (Volledig Masterplan)









2. Resultaten

Resultaten Scenario 4 (Volledig Masterplan)

- Belangrijkste problemen hoofdwegennet worden opgelost
- Detailproblemen aan snelwegknopen
 - kunnen opgelost worden
- R1 Berchem-Borgerhout niet overbelast maar blijft druk
 - Bypassen R11Bis en A102 functioneren voor relatie E313/E19 en ontlasten overeenkomende secties R1

2. Resultaten



- R1 Berchem-Borgerhout 90% belast
 - **Huidige Toestand 140% vs. MP2020 90%**
 - **Door DVM is belasting van 90% beheersbaar**
 - **Ontwerpregel ook elders gevolgd**
 - **MP2020 creëert redundant en minder kwetsbaar systeem. Men krijgt – zeker bij incidenten – een alternatief**
- Onderliggend wegennet gevoelig verbeterd
 - **Groot aantal lokale knelpunten wordt opgelost**

3. Conclusies



- Volledige realisatie Masterplan 2020 lost de zwaarste congestie op
- Verbinding R11/A102 ontlast R1 gedeeltelijk
- R1: problemen zijn beheersbaar (DVM) en kwetsbaarheid neemt gevoelig af (robuust systeem)
- Verhoogd ambitieniveau modal split zorgt voor verlichting onderliggend wegennet
- Aanvullend flankerend beleid nodig en in uitvoering



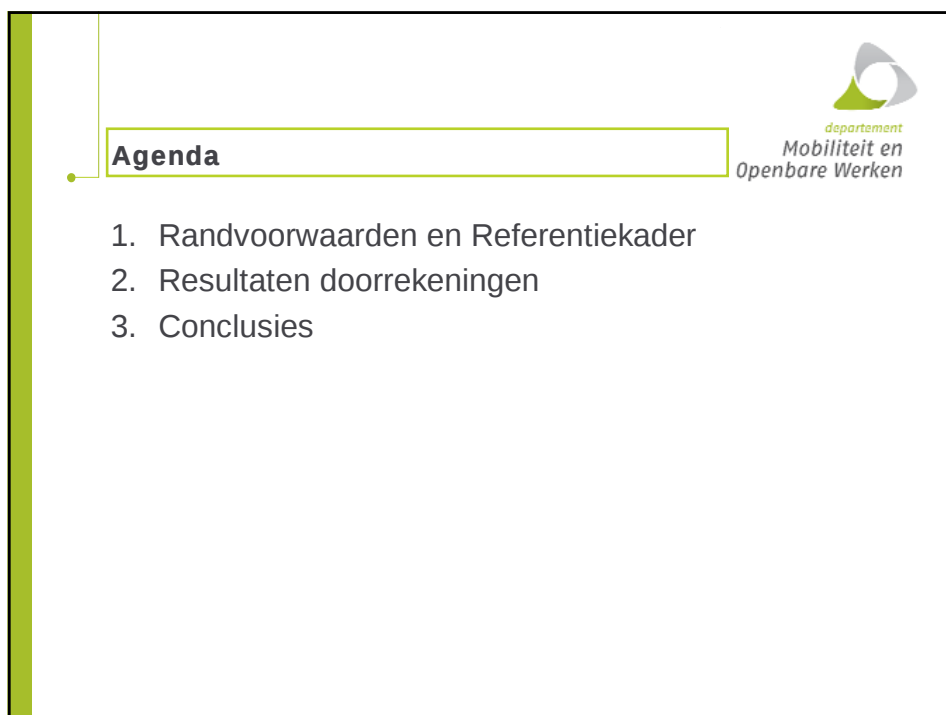
Doorrekeningen Streefbeeld R11

departement
*Mobiliteit en
Openbare Werken*

René Grispén
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
10 november 2011

Verkeerscentrum
Vlaanderen

Vlaamse overheid



Agenda

1. Randvoorwaarden en Referentiekader
2. Resultaten doorrekeningen
3. Conclusies

departement
*Mobiliteit en
Openbare Werken*

1. Randvoorwaarden – Referentiekader



- Randvoorwaarden MP-2020 (o.a. ruimtelijke ontwikkeling)
- Scenario's MP-2020
- "Ambitieuze Modal Split"

2. Resultaten



Onderzochte scenario's:

- Nulscenario 2020: BAU-2020 met minimale ingrepen
- Referentiescenario: Scenario 4 Volledig MP
- Scenario 1: Referentiescenario zonder uitwisseling E19-E34
- Scenario 2: Scenario 1 met extra uitwisseling A102 (Bisschoppenhoflaan)
- Scenario 3: Scenario 2 met reductie capaciteit R11

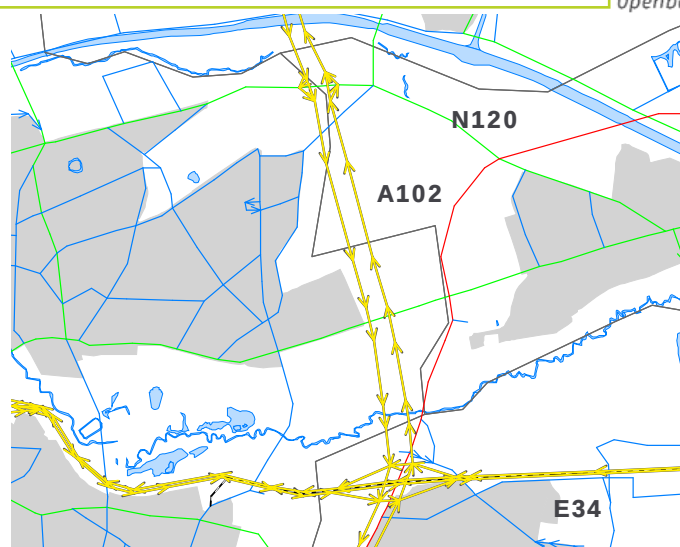
2. Scenario 2

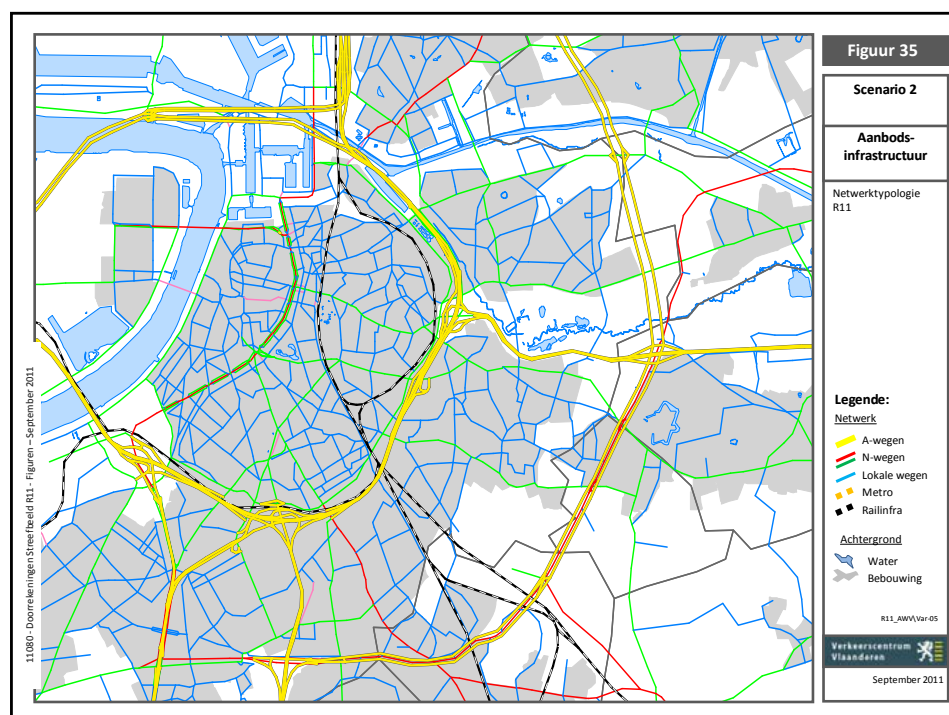
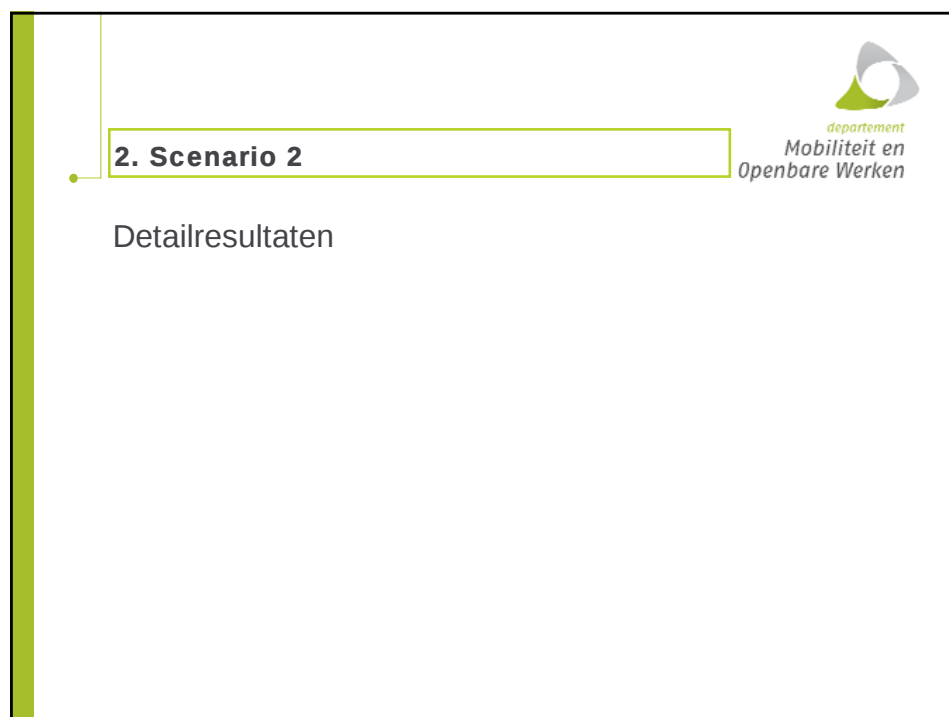


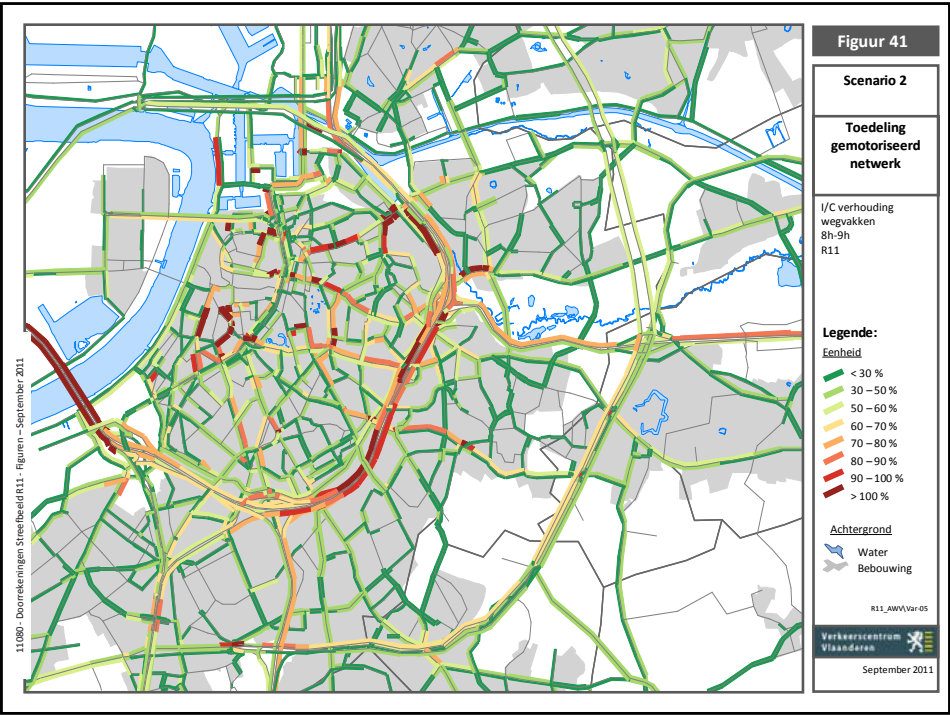
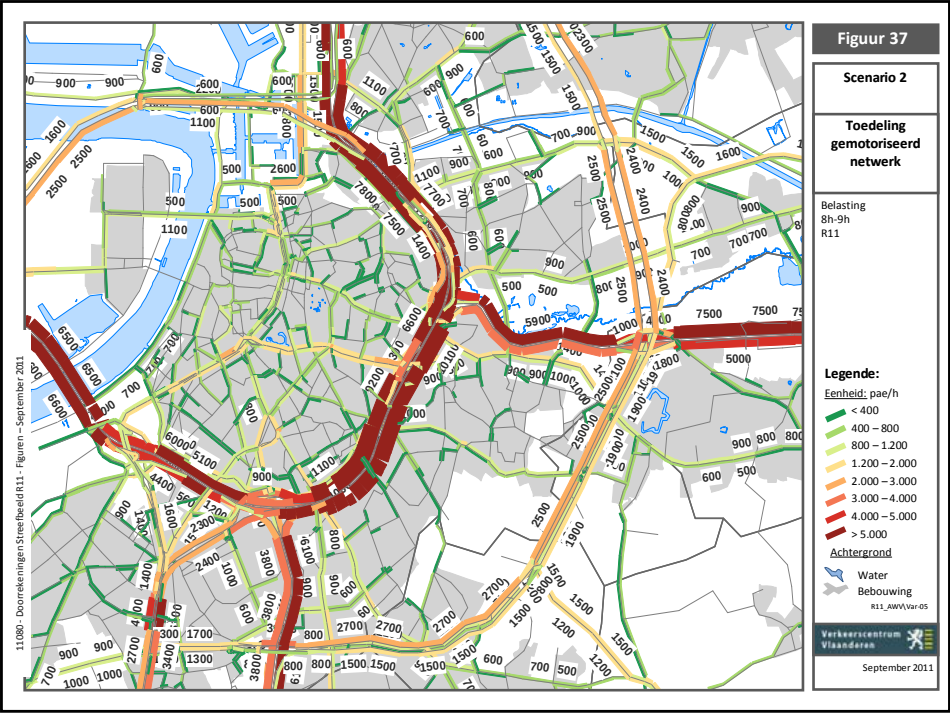
Referentiescenario met volgende aanpassingen:

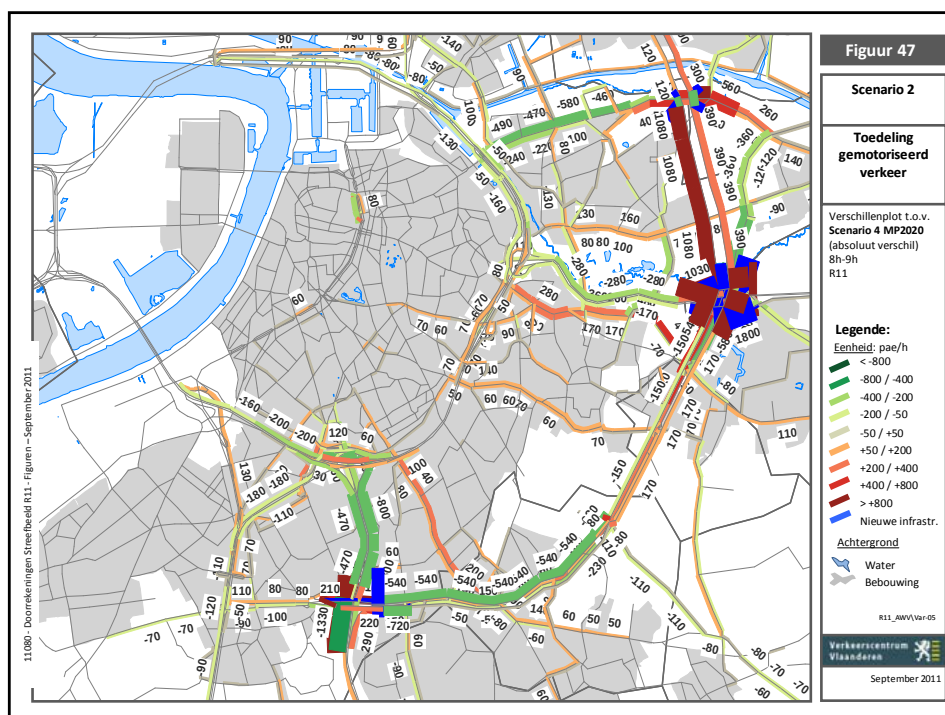
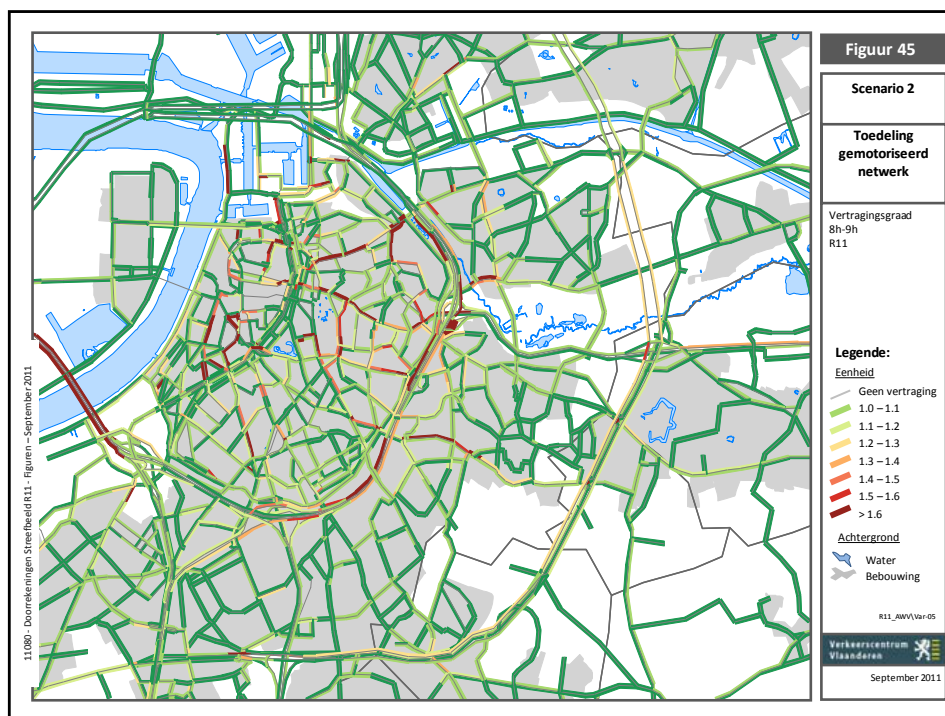
- Uitwisseling E19-R11Bis enkel richting Zuiden
- Uitwisseling E34-R11 ter hoogte van Wommelgem niet mogelijk
- Extra aansluiting A102 op de N120 (Bisschoppenhoflaan)

2. Scenario 2









2. Scenario 2



Conclusies:

- Nog voldoende restcapaciteit op R11Bis en A102
- Relevante ontlasting Bisschoppenhoflaan richting Centrum
- Relevante stijging op de R11Bis tussen Wommelgem en Luchthaven

2. Scenario 3



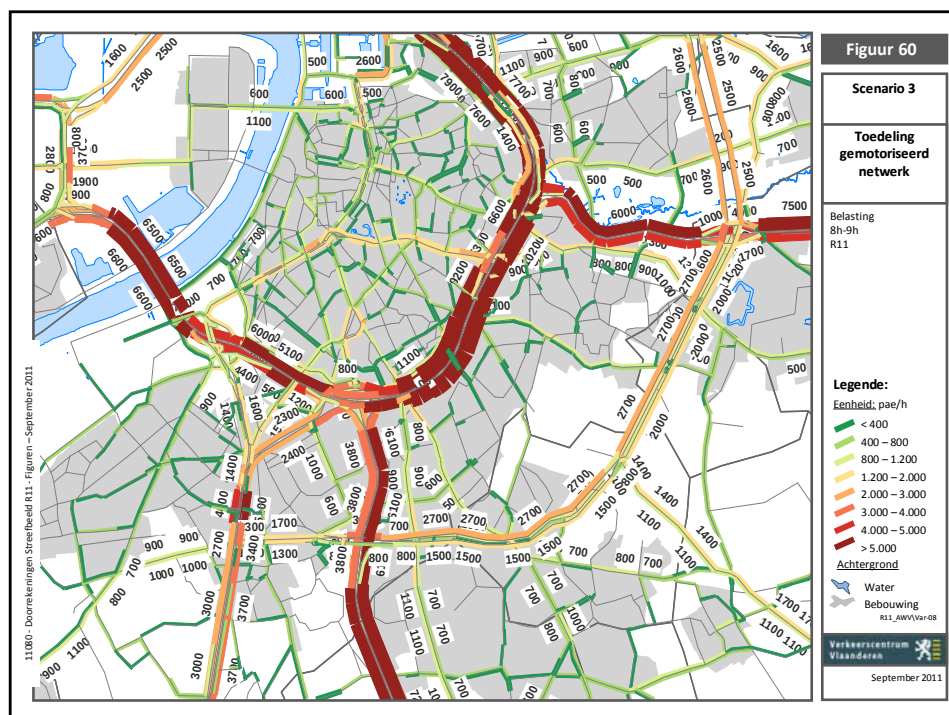
Scenario 2 met volgende aanpassing:

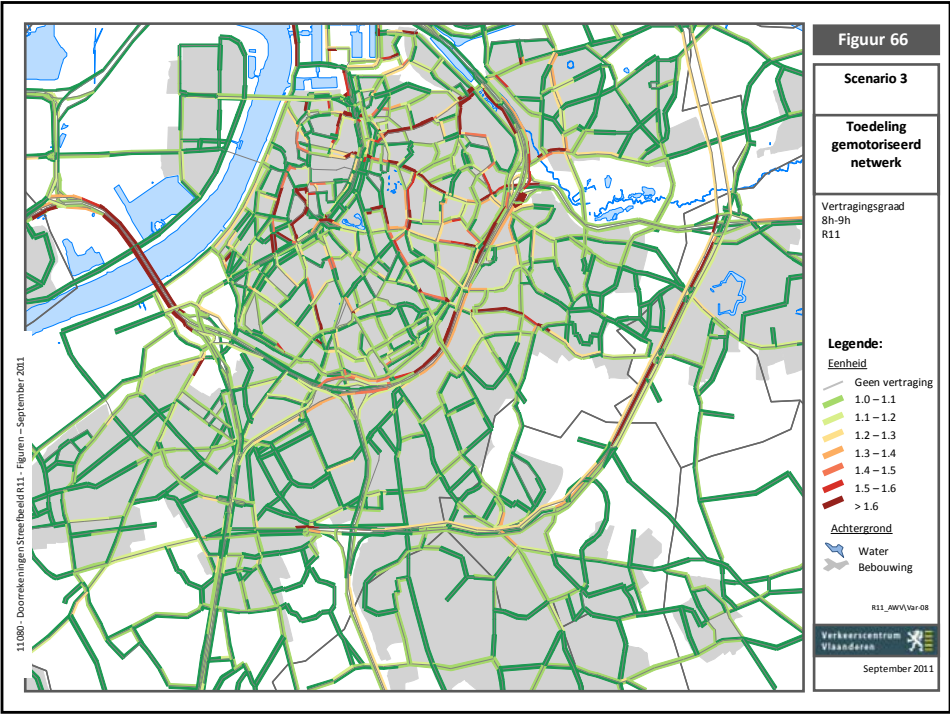
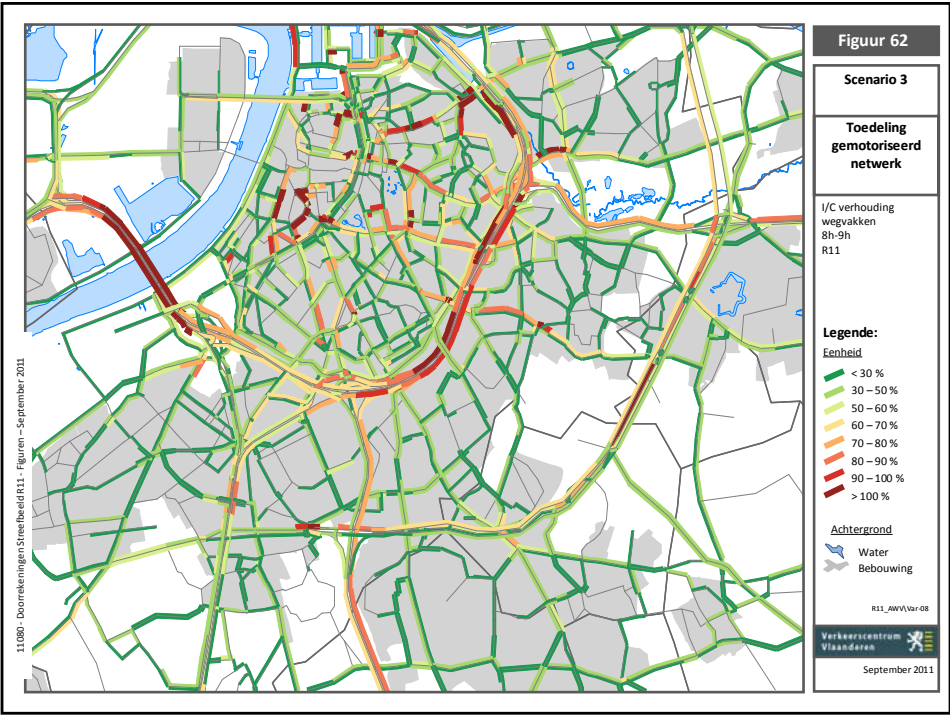
- R11 bovengronds herleiden tot 2x1 rijstroken

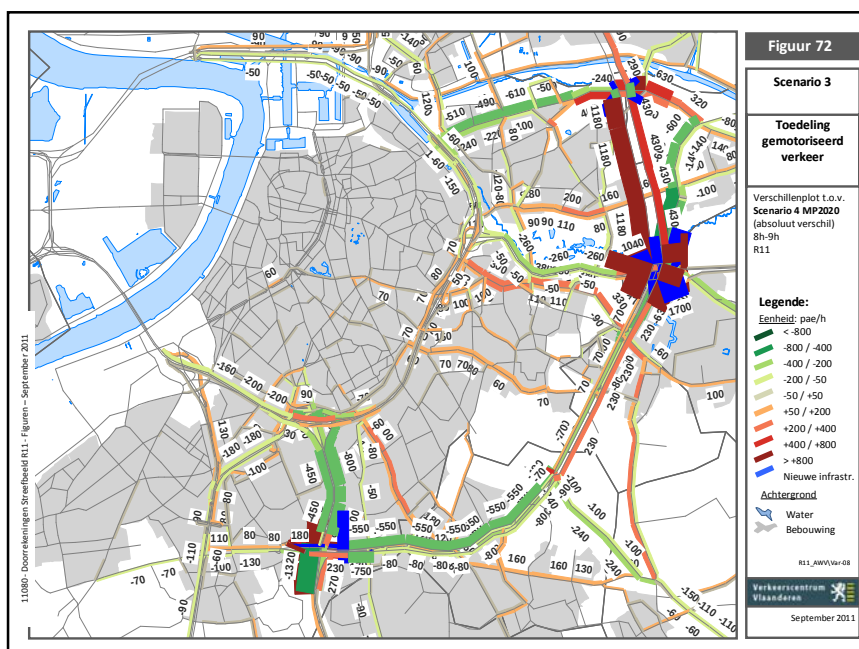
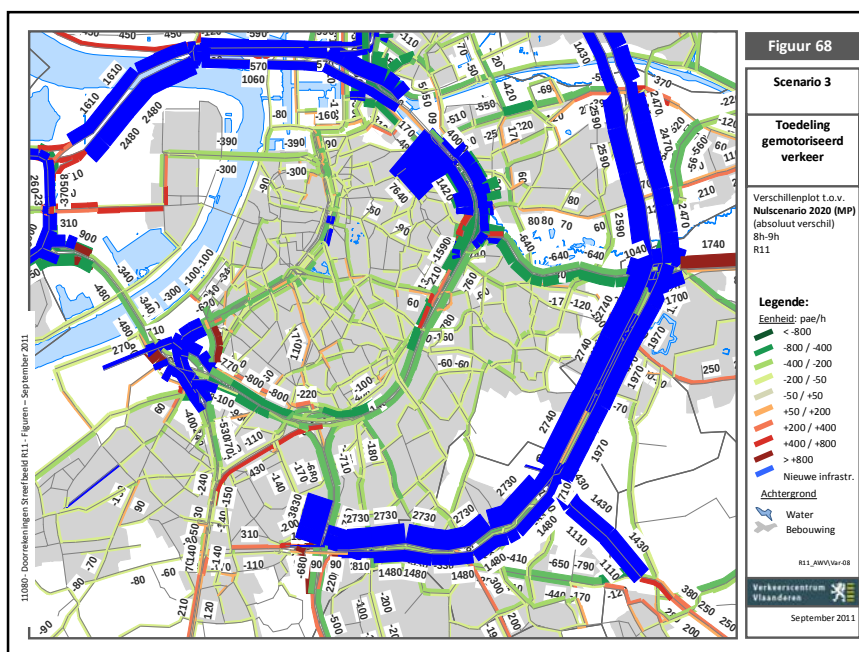
2. Scenario 3



Detailresultaten








departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

2. Scenario 3

Conclusies:

- Downsizen R11 heeft positief effect
- Relevante ontlasting Bisschoppenhoflaan richting Centrum
- Relevante stijging op de R11Bis tussen Wommelgem en Luchthaven


departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Conclusies

- Realisatie van R11Bis en A102 zorgt voor ontlasting Rand
- Scenario 2 zorgt voor een betere benutting van R11Bis en A102
- Restcapaciteit R11Bis voldoende
- Scenario 3 is zinvol om de leefbaarheid bovengronds te verbeteren
- Nieuwe infrastructuur wordt beter benut ten voordele van onderliggend wegennet Rand
- Deze resultaten worden verder meegenomen bij de opmaak van het Streefbeeld R11