



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 3
ingediend op 16 juni 2011 (2010-2011)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Basisrapportage

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 Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
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 heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
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

INHOUD

I.	Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	6
1.	Beslissingen van de Vlaamse Regering, september 2010.....	6
2.	Opvolging.....	6
II.	Uiteenzetting door de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM	7
1.	Projecten openbaar vervoer	7
1.1.	Brabo 1	7
1.2.	Brabo 2	7
2.	Watergebonden projecten	8
3.	Fietsprojecten	8
III.	Uiteenzetting door de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding	8
1.	Beslissingen van de Vlaamse Regering.....	8
2.	Organisatorische implicaties	9
3.	Projectteam Oosterweelverbinding	9
4.	Projectteam financiering en structurering	10
5.	Risicobeheersing.....	10
6.	MOW-projecten.....	10
IV.	Uiteenzetting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator Departement MOW	11
1.	E34/E313	11
2.	A102	11
3.	Spaghettiknoop	11
4.	Tijsmanstunnel	11
5.	Waasland	11
6.	N49.....	12
7.	R4 Oost Gent	12
8.	Fietspaden	12
9.	Dynamisch verkeersmanagement.....	12
10.	Openbaarvervoerprojecten.....	12
11.	Bruggen Albertkanaal	12
12.	Royerssluis.....	13
13.	Controleverslag Rekenhof	13
V.	Uiteenzetting door de heer René Grispen, Verkeerscentrum.....	13
1.	Vaststellingen.....	13
2.	Prognoses 2020	13
3.	Resultaten.....	14

3.1. Resultaten BAU-2020	14
3.2. Resultaten scenario 2	14
3.3. Resultaten scenario 4	14
3.4. Conclusies.....	15
VI. Uiteenzetting door de heer Jan Debucquoy, Rekenhof	15
1. Beoordeling informatiekwaliteit	15
1.1. Onderbouwd	15
1.2. Transparant	15
1.3. Gestructureerd	15
1.4. Relevant	15
1.5. Volledigheid	15
1.6. Onzekerheden	16
2. Aandachtspunten	16
3. Conclusies	16
VII. Bespreking.....	17
1. Tussenkomensten van leden	17
1.1. Tussenkomenst van de heer Dirk de Kort	17
1.2. Tussenkomenst van de heer Jan Penris.....	17
1.3. Tussenkomenst van mevrouw Annick De Ridder	18
1.4. Tussenkomenst van de heer Steve D'Hulster	19
1.5. Tussenkomenst van mevrouw Goedele Vermeiren	20
1.6. Tussenkomenst van de heer Ivan Sabbe	20
1.7. Tussenkomenst van de heer Dirk Peeters	20
1.8. Tussenkomenst van mevrouw Karin Brouwers	21
1.9. Tussenkomenst van mevrouw Marleen Van den Eynde.....	21
1.10. Tussenkomenst van de heer Bart Martens.....	21
2. Antwoorden van de sprekers en bijkomende vragen	22
2.1. Antwoorden van de heer Jaak Polen	22
2.2. Antwoorden van de heren Rene Grispen en Eddy Peetermans en bijkomende vragen	23
2.3. Antwoorden van de heer Roger Kesteloot.....	25
2.4. Antwoorden van minister Hilde Crevits	26
Gebruikte afkortingen	29
Bijlage 1: Gezamenlijke presentatie bij de toelichting van de basisrapportage Masterplan 2020	31
Bijlage 2: Presentatie van het Verkeerscentrum	57
Bijlage 3: Presentatie van het Rekenhof	69

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 11 mei 2011 een gedachtewisseling over de eerste voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen. Dat rapport wordt beschouwd als het basisrapport waarop de regering zich zal baseren om in de toekomst halfjaarlijks verslag uit te brengen over de voortgang van de realisatie van het masterplan. De leden van de commissie kregen het rapport op voorhand toegestuurd.

De nieuwe reeks voortgangsrapportages sluit aan op de reeks die in de vorige zittingsperiode over de uitvoering van het eerdere Masterplan Antwerpen door nv BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) werd gestart door de toenmalige Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie¹. Op de laatste gedachtewisseling van de vorige reeks (1 juli 2010)² besliste de commissie in te gaan op het voorstel van het Rekenhof³ over de verdere informatievoorziening over het Masterplan 2020. Eind september 2010 kreeg de commissie al een toelichting over het Masterplan 2020, zoals toen pas geconcretiseerd door de Vlaamse Regering⁴.

De commissie hoorde op 11 mei 2011 achtereenvolgens de volgende sprekers. Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, schetste in haar inleiding de totstandkoming van de voortgangsrapportage. De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager nv BAM, lichtte de voortgang van de BAM-projecten toe. De heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding, gaf een stand van zaken over zijn project. De heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), gaf een overzicht van de MOW-projecten in het Masterplan 2020.

Daarna kreeg de commissie een uiteenzetting over de modelmatige analyses die het Verkeerscentrum had uitgevoerd over het masterplan, door de heer René Grispen, expert verkeersmodellering van het Vlaams Verkeerscentrum. Hij was vergezeld van zijn collega Eddy Peetermans, die hem bijspong in het beantwoorden van vragen.

De heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof, gaf een toelichting over het verslag van het Rekenhof over de eerste voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering. Het verslag van het Rekenhof wordt apart gepubliceerd: *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/2. Ook dat verslag is vooraf aan de commissieleden bezorgd.

De gedachtewisseling werd afgerond met een vragenronde. De genoemde sprekers werden in die vragenronde bijgestaan door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, die antwoordde op vragen over de aspecten met betrekking tot het openbaar vervoer.

¹ Zie: *Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 268/1, p. 95. Alle verslagen en documenten die over de BAM zijn uitgegeven als parlementair stuk, dragen in de legislatuur 2004-2009 het stuknummer 268 (van 1 tot 26). In de legislatuur 2009-2014 is dat nummer 54. De verslagen met betrekking tot de voortgangsrapportages over het huidige Masterplan 2020 zullen het stuknummer 63 dragen.

² Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Grote infrastructuurprojecten. Vijftiende voortgangsrapportage. Juli 2010. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/10).

³ Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Grote infrastructuurprojecten. Verslag van het Rekenhof. Vijftiende voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/9, p. 18-20).

⁴ Gedachtewisseling over de beslissingen van de Vlaamse Regering met betrekking tot de Oosterweelverbinding en de verdere invulling van het Masterplan 2020. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/11).

De presentaties die de sprekers hebben vertoond, zijn opgenomen als bijlage: de presentatie van het Rekenhof als bijlage 3, de presentatie van de heer René Grispen als bijlage 2 en de gezamenlijke presentatie van de overige sprekers als bijlage 1.

I. INLEIDING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat de voortgangsrapportage afwijkt van de vorige.

1. Beslissingen van de Vlaamse Regering, september 2010

De Vlaamse Regering heeft vorig jaar het masterplan immers grondig gewijzigd. Ze heeft gekozen voor een dubbel ondertunneld tracé van twee maal drie rijstroken onder de Schelde en cut-and-covertunnels met vier maal twee rijstroken. Het kostprijsverschil voor die variant werd geraamd op 337 miljoen euro. De hogere bouwkost dient gecompenseerd te worden met extra investeringen van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf.

Voorts besliste de regering tot de afbouw van de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en tot de uitgifte van een concessie. Dit gebeurt onder leiding van een werkcomité bestaande uit projectleider Jaak Polen en BAM-voorzitter Karel Vinck. Het Masterplan werd ook aangevuld met een aantal projecten, onder andere de vertunneling van de R11 en openbaarvervoerprojecten. Die aanvullingen zorgden voor een omvattend nieuw Masterplan 2020.

2. Opvolging

De nieuwe rapportage spruit voort uit overleg tussen de kabinetten en het Rekenhof. Het basisrapport is opgesteld door de ambtelijke coördinator, Bert De Bondt. Daaraan zijn rapporteringfiches per project gekoppeld.

De Vlaamse Regering heeft ook beslist dat een politiek stuurcomité het proces zal begeleiden. Dat comité heeft ondertussen vier keer vergaderd: op 13 oktober en 10 november 2010, 2 februari en 23 maart 2011. De eerste beslissingen gingen over de hervorming van BAM, het nieuwe project van de Oosterweelverbinding en het onderzoek van de financieringsmogelijkheden in samenwerking met het werkcomité. Dat heeft drie projectteams opgericht.

Het stuurcomité heeft voorts de overige projecten van het Masterplan 2020 aan verschillende projectverantwoordelijken toegewezen. Dat was noodzakelijk gezien de afslanking van BAM waardoor de coördinatie wegviel. De werken worden in categorieën ingedeeld. Een eerste categorie zijn werken die al uitgevoerd worden of waarvan de voorbereidingen ver gevorderd zijn, bijvoorbeeld de Van Cauwelaertsluis en de Kattendijksluis, de Burchtse Weel, bepaalde projecten van Brabo 1 en 2 en een aantal fietspadprojecten. De tweede categorie werken wordt toegewezen aan verschillende agentschappen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Nieuw is dat een ambtenaar, de heer Bert De Bondt, het geheel zal coördineren. Hij zal ook de contacten met het Rekenhof verzorgen.

Het ministerieel comité heeft de voorbije maanden overlegd over de lopende overheidsopdrachten en de afbouw van de nv BAM. Er zijn vooralsnog geen knopen doorgehakt. Het heeft ook kennis genomen van de verkeerssimulaties waarbij vijf scenario's onderzocht zijn: een basisscenario van de huidige situatie en vijf mobiliteitsimulaties waarbij alle mogelijke ruimteontwikkelingen in rekening gebracht worden. De simulaties zijn gemaakt door het team van het Verkeerscentrum onder leiding van de heer Eddy Peetermans en zijn opvolger de heer René Grispen.

Door de projectfiches is het rapport in totaal ruim 300 bladzijden. De minister staat open voor suggesties voor verbetering. Ook het Rekenhof geeft daarvoor aanbevelingen. Zeker voor het budgettaire deel zal daarmee rekening gehouden worden.

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

De heer *Jan Van Rensbergen*, zegt dat eveneens beslist is BAM de lopende masterplan-projecten af te laten werken. De rol van BAM blijft daarvoor onveranderd tot aan de oplevering. Waar het studiewerk vergevorderd is, blijft BAM het studiewerk voortzetten en coördineren tot het definitieve ontwerp en het technische bestek. Voor elk project is er dus een moment vastgesteld waarop de overdracht idealiter kan gebeuren.

1. Projecten openbaar vervoer

De eerste set van projecten gaat over het openbaar vervoer.

1.1. Brabo 1

Brabo 1 bevat drie deelprojecten: de tramlijn Deurne-Wijnegem, de tramlijn Mortsel-Boechout en de tramstelplaats in Deurne. De werken worden gerealiseerd in een publiek-private samenwerking, waarbij de private partij instaat voor de financiering, de bouw en de beschikbaarheid. Ze zal pas vergoed worden vanaf de beschikbaarheid. De drie projecten liggen licht voor op schema dankzij de goede werforganisatie, de goede afspraken en de sterke betrokkenheid van de actoren.

De Raad van State heeft het ontheffingsbesluit van de project-MER vernietigd en bijgevolg ook de stedenbouwkundige vergunning van de tramlijn Deurne-Wijnegem. Werken kunnen niet zo maar stilgelegd worden; de veiligheid, de doorstroming en de beschikbaarheid moeten altijd verzekerd blijven. De zogenaamde bewarende maatregelen moeten daarvoor zorgen. De afgelopen dagen hebben alle betrokken partijen, AWW, De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Wijnegem, de stad Antwerpen en het district Deurne een lijst opgesteld van de bewarende maatregelen. Die lijst is overgezonden aan de bouwinspectie, die zal bepalen of de werken nodig zijn.

Een tweede aspect is de rechtsgeldigheid. Het komt erop aan zo snel mogelijk rechtsgrond te vinden om het project af te werken en om het afgewerkte gedeelte, ongeveer twee derde, te regulariseren. Het onderzoek en de contacten daarover lopen. De private partij prefinitieert alle werken en moet dus betrokken worden bij de volgende stappen. Zo moet zij bereid zijn de bewarende maatregelen te financieren en uit te voeren en de nieuwe rechtsgrond te aanvaarden. Kortom, de communicatie met de private partijen en de banken is een aandachtspunt. De BAM heeft de omwonenden, handelaars, bedrijven en media op de hoogte gebracht van de bewarende maatregelen en zal hen blijven informeren over de volgende stappen. Om de hinder zo beperkt mogelijk te houden, is het belangrijk snel op te treden.

1.2. Brabo 2

In het kader van Brabo 2 is er al heel wat voorbereidend studiewerk verricht voor de omgeving van het Operaplein, de verkeersafwikkeling op de Rooseveltplaats en de stationsomgeving. Op basis daarvan zijn er voorontwerpen afgeleverd. Voorts is er aandacht besteed aan de ondergrondse stedelijke ruimte, de tunnels en de beschikbaarheid van de metro ter hoogte van het Operaplein. Ook de aansluiting op LIVAN en de metro op niveau -3, de toegankelijkheid en koppeling aan de tramsporen op de Leien worden onderzocht. Bedoeling is dat alle noodzakelijke werken in één keer uitgevoerd worden.

De tramlijn op het Eilandje was eerst gepland met twee antennes: één tot de Mexicobrug, de andere tot aan de Kattendijksluis. De tangent tot aan de Kattendijksluis wordt ver-

vangen door een tangent over de Mexicobrug tot aan het nieuwe havenhuis. Zo worden ook die wijken met een tramlijn ontsloten. Voorgesteld wordt om de Hardenvoortviaduct te renoveren en enkel voor wegverkeer te behouden. Het openbaar vervoer zal een tram-/busbaan volgen die onder de Hardenvoortviaduct zal gaan en in oostelijke richting zal aansluiten op de excentrisch gelegen tram-/busbaan van de nieuwe Noorderlaanbrug. Zo worden de verkeersstromen gescheiden en blijft de aansluiting tussen Park Spoor Noord en de kades verzekerd.

De planning wordt momenteel uitgewerkt in een beleidsdocument. Dat zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. In functie daarvan kunnen de definitieve uitvoeringsplannen gemaakt worden. Het is de bedoeling de werken in ieder geval aan te vatten in 2013. De duur van de werken wordt op ongeveer drie jaar geraamd. De kostprijsraming van juni 2009 wordt momenteel geactualiseerd met de nieuwe gegevens en de kost van de bijkomende werken om de metro op -3 te verbinden met de Leien fase 1. Ook dat nieuwe voorstel zal aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden. BAM staat nog in voor de opmaak en de technische ondersteuning van het bestek en de aanbesteding.

2. Watergebonden projecten

Wat de watergebonden projecten betreft, is de Noorderlaanbrug afgewerkt, de overdracht aan nv De Scheepvaart wordt momenteel afgehandeld. Het project IJzerlaanbrug is gekoppeld aan de uitvoering van de Oosterweelverbinding. De ondertunnelde oplossing vergt ingrijpende werken. Voorlopig is daar nog geen concrete planning voor. De aanbestedingsprocedure voor de spoorbruggen loopt. De offertes worden tegen midden juni verwacht zodat de werken dit najaar kunnen starten. De kostprijs wordt geraamd op 33 miljoen euro.

De Van Cauwelaertsluis wordt sinds begin maart gebruikt, zij het onder voorwaarden. Ze zou begin juni volledig klaar zijn en wordt dan officieel geopend. Op dat moment wordt ze overgedragen aan het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen (GHA). De werken aan de Kattendijksluis verlopen volgens de planning en zijn bijna klaar. In de zomer 2011 zal de sluis opengesteld worden.

3. Fietsprojecten

De fietsprojecten onder verantwoordelijkheid van BAM, namelijk de havenroute Hoboken-Hemiksem, Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht en de districtroute worden stelselmatig afgewerkt. Momenteel lopen de onteigeningen en in bepaalde gevallen al aanbestedingen.

III. UITEENZETTING DOOR DE HEER JAAK POLEN, PROJECTLEIDER OOSTERWEELVERBINDING

1. Beslissingen van de Vlaamse Regering

De heer *Jaak Polen* zegt dat de Vlaamse Regering in september 2010 de volgende beslissingen nam: de R1 in het noorden te sluiten met een derde Scheldekruising, twee nieuwe tunnels aan te leggen, een met twee maal drie rijstroken onder de Schelde en een met vier maal twee rijstroken onder de dokken, het viaduct van Merksem te vervangen door een ingegraven oplossing. De projectleider verduidelijkt dat de verkeersknoop van de ring met de E313 ook deel uitmaakt van het project.

De nieuwe plannen verhogen de kostprijs van de referentieoplossing met 352,8 miljoen euro. Die meerprijs wordt gecompenseerd door de inbreng van stad en haven, alsook een kleine inbreng door overdracht van wegen binnen de ring. Tussen april en september 2010 zijn er drie oplossingen onderzocht. De eerste is de referentieoplossing zijnde de

DAM III-oplossing bestaande uit de Lange Wapper met een tunnelaansluiting van Schijnpoort tot de E313. De tweede is de cut-and-coveroplossing waarbij ook grote delen in afgezonken tunnels aangelegd worden. Ten slotte de geboorde tunnel die uit de boot gevallen is wegens te duur.

2. Organisatorische implicaties

De beslissingen worden genomen in het politiek stuurcomité waarin de vijf betrokken ministers van de Vlaamse Regering zitting hebben, alsook de burgemeester en de haven-schepen van Antwerpen en de voorzitter van BAM, Karel Vinck. De beslissingen worden voorbereid door het werkcomité, zijnde Karel Vinck en Jaak Polen. Tijdens de transitieperiode zijn zij verantwoordelijk voor de verfijning van het conceptontwerp van september 2010 en het minderhinderprogramma, voor de uitwerking van overeenkomsten (vooral de financiële verbintenissen van haven en stad), voor de voorbereiding van de financiering en de herstructurering van nv BAM. De heer Polen geeft voorts verduidelijking bij enkele planzichten van de Oosterweelverbinding (zie bijlage 1, p. 39 en 40).

Het Werkcomité heeft geen drie maar twee projectteams ter beschikking. Het eerste projectteam staat onder leiding van de spreker en houdt zich bezig met de Oosterweelverbinding. Het tweede en derde zijn samengevoegd tot het projectteam voor financiering en structurering onder leiding van Karel Vinck.

3. Projectteam Oosterweelverbinding

Het projectteam Oosterweelverbinding verfijnt het conceptontwerp. Het heeft daartoe de tabel met de uitgangspunten geactualiseerd en aangepast aan de gekozen oplossing. Het projectteam buigt zich over de verkeersmodellen en bekommert zich ook om de onteigeningen. Op het onteigeningsplan van 2007 stonden 650 percelen als te onteigenen, daarvan moeten er nog een 120-tal verworven worden. De meeste behoren echter toe aan overheden of publiekrechtelijke instanties. Om dubbel werk te vermijden zal het nieuw onteigeningsplan opgesteld worden tijdens de procedure van het gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplan (GRUP). Het projectteam houdt zich voorts bezig met de nutsleidingen, daartoe is een werkgroep opgericht met de stad Antwerpen, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de BAM. Voor het project zijn er een twintigtal protocollen met allereerste betrokkenen nodig. Die zijn opgedeeld in prioritaire en minder prioritaire protocollen. In de eerste groep krijgen uiteraard de protocollen met stad en haven voorrang.

Het projectteam bespreekt ook het bouwdok waarvan de aanleg toegewezen werd aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA). Het dok moet klaar zijn vooraleer de werken aan de Oosterweelverbinding starten. Momenteel worden nog steeds vier mogelijke locaties onderzocht. De technische en ruimtelijke voorwaarden worden in een afzonderlijke werkgroep bepaald. De werkgroep en het politiek stuurcomité hebben al bevestigd dat het transport van tunnelementen gebeurt onder verantwoordelijkheid van de aan-nemer/opdrachtnemer.

Voorts houdt het projectteam Oosterweelverbinding zich ook bezig met de procedures. Het GRUP voor rechtoever moet in ieder geval aangepast worden omdat het tracé afwijkt van dat van de Lange Wapper. Om tijd te winnen wordt de plan-MER-procedure aangevat volgens het integratiespoor. De BAM startte de aanstellingsprocedure voor een onafhankelijke MER-deskundige. Ondertussen is die opdracht toegewezen aan Antea. Het projectteam heeft voorts de voorbereidende gesprekken voor een ruimtelijk veiligheidsrapport aangevat.

Het projectteam zal ook het draaiboek Minder Hinder actualiseren. De concessienemer zal in ieder geval verantwoordelijk zijn voor de werfinrichting en eventuele hinder daarvan, voor de werfcommunicatie en de verplichte omleidingen. De stuurgroep Minder Hin-

der kwam op 19 maart samen om de werkzaamheden te bespreken en de verfijning van het draaiboek op zich te nemen.

De spreker wijst op twee dringende stappen die het projectteam moet ondernemen: de aanstelling van een MER-team onder leiding van de MER-coördinator en de aanstelling van een ontwerpteam om het conceptontwerp uit te werken tot een definitief ontwerp. Het MER-team wordt in de komende weken aangesteld. Voor het ontwerp is er een bestek in de maak om een studiebureau te selecteren.

4. Projectteam financiering en structurering

Het tweede projectteam, voor de financiering en structurering, moet de aanpassing van het financieel model voorbereiden en de financiële aannames detailleren. Weldra zal het projectteam aan het politiek stuurcomité rapporteren over het nieuwe financiële model. Het projectteam is ook belast met het opstellen van een ontwerp van concessieovereenkomst en moet de financiële verbintenissen van de belanghebbenden zoals stad en haven in afsprakennota's gieten.

Dit projectteam buigt zich ook over de reorganisatie. Niet alleen moet BAM aangepast worden; de concessiehouder moet sterk genoeg zijn om de verantwoordelijkheid over te nemen. Daarenboven moet de concessie garanties bevatten op het vlak van tolexploitatie en waarborgen. Het verkeersmodel voor het Scheldekrusend verkeer zal de basis vormen om de tolexploitatie te bepalen. Uiteraard zal het plan van de reorganisatie voorgelegd worden aan het politiek stuurcomité.

Het projectteam behartigt voorts het financiële model. Momenteel wordt de financiële haalbaarheid van het model Base Case nagegaan door Rebel. Daarbij gaat de firma uit van een design-and-buildconcept met een financiering op niveau van de concessienemer. Die staat dan wel in voor het onderhoud, voor het beheer en de exploitatie.

De afspraken over de inbreng van stad en haven, gemaakt in het kader van de regeringsbeslissing van 24 september 2010, werden nog niet vertaald in overeenkomsten, maar die gesprekken lopen. De overeenkomsten zijn dringend omdat ze nodig zijn voor de financiële haalbaarheid maar ook voor de onderhandelingen over een concessie.

5. Risicobeheersing

Het werkcomité heeft ook de risicobeheersing van de Oosterweelverbinding beoordeeld. Kritieke items zijn de reorganisatie van BAM en de overdracht van bevoegdheden aan de concessienemer. Daartoe moet het BAM-decreet tijdig aangepast worden. Voorts moeten de nutsleidingen verlegd zijn vooraleer de concessienemer zijn werk kan starten. Zonder het bouwdok kan de aannemer de werken niet starten. De financiële inbreng van haven en stad moet geregeld zijn. De protocollen moeten duidelijk maar ook ondertekend zijn. De procedures van vergunningen, plan-MER en GRUP moeten achter de rug zijn. Een laatste risico dat beheerst moet worden, is de financiering.

6. MOW-projecten

De heer Polen vervolgt met een eerste deel van het verslag van de projecten onder verantwoordelijkheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW): de wegenprojecten, de openbaarvervoerprojecten, de bruggen over het Albertkanaal en de aanpassingen aan de Royerssluis.

Een eerste groot project is de vertunneling van de R11 voor het doorgaand verkeer, die sinds september deel uitmaakt van het masterplan. Het is de bedoeling om tegen eind juni 2011 een streefbeeld op te stellen en aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Het project wordt begeleid door Antwerps gouverneur Cathy Berx. De heer Polen is zelf projectleider.

Het doel van de vertunneling is het doorgaande noord-zuidverkeer te vergemakkelijken, het sluipverkeer van de zuidooststrand te vermijden en de leefbaarheid te verbeteren. Middelen daartoe zijn de vertunneling van de R11 tussen de E19-zuid en het knooppunt met de E313, de verbinding van de N10 Liersesteenweg met de R11, de aansluiting van de N171 op de N1 om Edegem en Kontich te ontlasten en een betere aansluiting van de Rupelstreek op de A12 door de verdere aanleg van de N171 links en rechts van de A12. Los van de N171 wordt gestart met de aanleg van een verlengbare tunnel ter hoogte van de luchthaven. De kredieten zijn daarvoor al vrijgemaakt. Voorts wordt de R11 geconcipeerd als de verzamelende weg die het verkeer naar het hoofdwegennet leidt. Tot slot meldt de spreker dat de reflectiegroep geregeld samenkomt en dat er gebrainstormd wordt met de actiegroepen. De gouverneur wil de principes van haar commissie waarmaken.

IV. UITEENZETTING DOOR DE HEER BERT DE BONDT, AMBTELIJK COÖRDINATOR DEPARTEMENT MOW

De heer *Bert De Bondt* geeft kort een overzicht van de resterende masterplanprojecten die zullen gerealiseerd worden door entiteiten van het beleidsdomein MOW, beginnende met de projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer.

1. E34/E313

De tactische studie voor de E34/E313 wees vooral op de congestieproblemen die ook een impact hebben op de R1 en de grote ongevalgevoeligheid⁵. De plan-MER, die is gestart, zal afgestemd worden op andere initiatieven in hetzelfde gebied zoals de tweede spoorontsluiting, de A102, het ENA, de R11 en de tramprojecten.

2. A102

De werken aan de A102 zijn duidelijk verbonden met de tweede spoorontsluiting. Voor de A102 worden drie scenario's onderzocht, waarvan twee in combinatie met de spoorverbinding: een geboorde oplossing, een openbouwputmethode of cut-and-coveroplossing. De derde mogelijkheid is een afzonderlijke aanleg. De plan-MER voor de tweede spoorontsluiting is ondertussen gestart, in nauw overleg met de verantwoordelijken voor de A102.

3. Spaghettiknoop

Het volgende project is de 'Spaghettiknoop'. Die ligt in een gebied met heel wat belangrijke stedelijke ontwikkelingen zoals Petroleum Zuid, Nieuw Zuid enzovoort. Het is de bedoeling om de knoop compacter te maken en de verkeersveiligheid te verhogen. Dit project moet rekening houden met het handhaven van een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel. Voorts wordt bekeken of een stelplaats voor De Lijn in dat gebied mogelijk is. Na september 2010 is het idee van een stedelijke en doorgaande ringweg verlaten. Dat heeft gevolgen voor het ontwerp van de Spaghettiknoop.

4. Tijsmanstunnel

Het project Tijsmanstunnel moet de haven beter ontsluiten en het intrahavenverkeer vergemakkelijken. De ontwerp-MER is klaar. In overleg met het AWV en het GHA zal de beste oplossing bepaald worden.

5. Waasland

Het Waaslandproject omvat drie deelprojecten om het gebied beter te ontsluiten: de oostelijke tangent in Sint-Niklaas, de verbindingsweg E34-N70 en de parallelweg van de

⁵ Zie ook: 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).

E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht. De plan-MER voor de oostelijke tangent wordt ondertussen opgesteld.

6. N49

Het project N49 moet een betere verbinding tussen de drie Vlaamse zeehavens verzekeren. De N49 kan op die manier een alternatief voor de E17 vormen en verkeer naar de Liefkenshoektunnel leiden. Het oostelijke deel van de N49 is ondertussen heraangelegd. Voor het westelijke deel zijn nog enkele kunstwerken en ventwegen nodig.

7. R4 Oost Gent

De volgende schakel is de R4 in Gent die een verbinding vormt tussen de E17 en de E34/N49. Dat zal de bereikbaarheid van de haven van Gent verbeteren en enkele gevaarlijke punten wegwerken. Enkele kruispunten worden omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen. Zijstraten van ondergeschikt belang worden afgesloten. Een kruispunt is al aangelegd, de werken aan drie andere kruispunten starten tussen eind 2011 en medio 2012.

8. Fietspaden

Naast de projecten onder verantwoordelijkheid van BAM worden volgende fietspaden ook aangelegd: de fietspaden aan het Albertkanaal, de gordel van de randgemeenten, het ringfietspad, het fietspad langs de spoorlijn Lier-Antwerpen en het fietspad Vremde-Borsbeek-Berchem. De administratie onderzoekt hoe die projecten in het beleidsdomein MOW kunnen passen en of er andere belanghebbenden een rol kunnen spelen.

9. Dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch verkeersmanagement heeft twee grote onderdelen: de variabele signalisatie en het meetnet. De variabele signalisatie op de R2 en de E313 en de signalisatie in de tunnels vergen specifieke aandacht. Voorts zijn er al variabele informatieborden ten westen van Antwerpen die ervoor moeten zorgen dat er meer verkeer naar de E34/N49 wordt geleid. Ook in het Gentse zijn er al heel wat variabele borden die het mogelijk maken om het verkeer in die richting te leiden. De variabele bewegwijzering steunt volledig op goede informatie. Het basismetnet zal eind 2011 klaar zijn.

10. Openbaarvervoerprojecten

Een ander belangrijk onderdeel zijn de openbaarvervoerprojecten die in twee grote categorieën kunnen worden verdeeld: de projecten die deel uitmaakten van de tweede fase van het Masterplan Antwerpen en de bijkomende tramlijnen van de regeringsbeslissing van september 2010. Om de prioriteit in de tramprojecten te bepalen, zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd worden. De methodologie daarvoor zal in de eerste helft van dit jaar vastgelegd worden waarop een eerste reeks maatschappelijke kosten-batenanalyses zal starten. Voor meer informatie over de projecten van de tweede fase verwijst de spreker naar de dia's (zie bijlage 1, p. 51-53).

Bijkomende tramlijnen zijn de lightrail Oostmalle, de tramlijn langs de E313 Wommelgem-Ranst, tramlijnen in Ranst en Beveren. Voorts moeten er bijkomende trams aangekocht worden. Die projecten bevinden zich in de fase van het conceptontwerp. Soms zijn er al startnota's.

11. Bruggen Albertkanaal

Enkele bruggen over het Albertkanaal, het dichtst bij Antwerpen, worden nog door BAM aangepakt: IJzerlaanbrug en spoorbruggen. De andere zullen door nv De Scheepvaart aangelegd worden. Voor een aantal heeft BAM de voorbereidingen getroffen, die dossiers zullen overgedragen worden. Het gaat om de bruggen Deurne-Bal, Theunisbrug, Krui-

ningenstraat en Hoogmolenbrug. Negentien andere bruggen worden aan het Masterplan 2020 toegevoegd, waarvan één deel uitmaakt van het project Noord-Zuidkempen dat Via Invest zal beheren. Het gaat om de brug Geel-Oevel waarvoor momenteel een voorkeursbieder bepaald wordt.

Nv De Scheepvaart onderzoekt momenteel de budgettaire scenario's en bekijkt welke nutsleidingen dienen verplaatst te worden. Zij gaat na welke onteigeningen nodig zijn en bestudeert de minderhindermaatregelen. De werken voor de brug in Grobbendonk zijn in 2010 gestart. De brug Oelegem I in Ranst maakt deel uit van het goedgekeurde investeringsprogramma 2010 van de nv Scheepvaart en werd aanbesteed. De sluisbrug in Olen staat in het investeringsprogramma 2011 en de studie voor de aanpassing ervan is aangevat. De ontwerpen van de bruggen Viersel en Olen-Hoogbuul worden momenteel opge maakt. Voor andere bruggen is het overleg met de partners gestart.

12. Royerssluis

De projecteigenaar van de werken aan de Royerssluis is de afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW. Aandachtspunten zijn de afstemming op de Oosterweelverbinding en de actualisatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse om de keuze van het infrastructuurscenario te onderbouwen.

13. Controleverslag Rekenhof

Het Rekenhof wees op ontbrekende fiches. Die zijn alsnog aan het hof bezorgd. Voorts waren er verschillen tussen de overzichtstabel en de projectfiches. Bij de N49 is de raming van de fiche, namelijk 105,5 miljoen euro correct. Bij het dynamische verkeersmanagement worden op de fiche de kosten van het volledige plan en in de overzichtstabel enkel de kosten van de projecten, verbonden aan het masterplan, in rekening gebracht.

V. UITEENZETTING DOOR DE HEER RENÉ GRISPEN, VERKEERSCENTRUM

De heer *Rene Grispén* geeft een uiteenzetting over de modelmatige analyses die het Verkeerscentrum heeft uitgevoerd over het Masterplan 2020.

1. Vaststellingen

De spreker licht eerst enkele actuele vaststellingen toe (zie ook zijn presentatie, bijlage 2, p. 60 en 61). In de periode tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds is negentig percent van de capaciteit van de Kennedytunnel benut. In de daluren vooral door het vele vrachtverkeer. Het wegennet rond Antwerpen zit vol, dat blijkt duidelijk uit de cijfers. Op een doorsnee werkdag is er geen groei meer mogelijk op de vitale delen van het hoofdwegennet: de Kennedytunnel, de R1 tussen Berchem en Borgerhout en de E313 tussen Wommelgem en Borgerhout.

De verzadiging blijkt ook uit symptomen. Zo leidt een kleine verdere groei van het verkeer tot een sterke toename van de congestie. Het recente indicatorenrapport bewijst dat: het Antwerpse verkeer groeit in 2010 met 1,2 percent, maar de filezwaarte neemt toe met 28 percent. Dat zorgt er ook voor dat ieder incident grote gevolgen heeft.

2. Prognoses 2020

De strategische verkeersmodellen berekenen voor 2020 een nieuw evenwicht op basis van de activiteiten van de mensen (wonen, werken, leren, winkelen enzovoort), het aanbod van infrastructuur en openbaar vervoer, de regelgeving en de kosten voor een verplaatsing. Het 'business-as-usual'-scenario of BAU-scenario houdt rekening met de prognoses van het Federaal Planbureau en de Studiedienst van de Vlaamse Regering zoals opgesteld in 2007. De bevolking zou voor het studiegebied toenemen met negen percent, dat is vergelijkbaar met recentere prognoses. De werkgelegenheid zou met negen percent toenemen,

de beroepsbevolking met zeven percent. De groei per bedrijfstak is alleen voor Vlaanderen bepaald. Het verkeersmodel probeert op basis van projecten zoals woonuitbreidingen en industrieterreinen te bepalen welk aandeel voor Antwerpen geldt. Voor Antwerpen selecteert het 1065 ruimtelijke projecten. Die wijzen op een sterke concentratie van de nieuwe arbeidsplaatsen op Antwerpen Linkeroever en langs het Albertkanaal. Door de ruimtelijke differentiatie kunnen de verwachte groeipolen beter gelokaliseerd worden.

3. Resultaten

Het Verkeerscentrum heeft de volgende scenario's onderzocht: BAU-2020 zonder ingrepen of het referentiescenario, BAU-2020 met de Oosterweelverbinding, ook wel scenario 1 genaamd, scenario 1 met de openbaarvervoersmaatregelen uit het masterplan en een ambitieuze doelstelling voor modal split, ook wel scenario 2, scenario 2 met de optimalisatie van het netwerk zijnde scenario 3 en tot slot het volledige masterplan of scenario 4.

3.1. Resultaten BAU-2020

In het referentiescenario groeien zowel het aantal verplaatsingen als de verplaatsingsafstand sterk. Dat effect blijkt vooral op de hoofdwegen. De juiste lokalisatie van de groeipolen heeft geholpen het model te verfijnen. Ook met elke andere te verwachten ontwikkeling is rekening gehouden. Het vrachtverkeer neemt aanzienlijk toe met een dramatisch effect op de hoofdwegen. De structurele files breiden namelijk uit naar de daluren. Het vrachtverkeer zal op bepaalde secties van de hoofdwegen het personenverkeer verdringen. De toenemende congestie zal zorgen voor een grote overstap naar het openbaar vervoer. Ter illustratie geeft de heer Grispen de prognoses van het aantal filedagen op het vak Borgerhout van de ring richting 2. In 2008 waren er ongeveer 200 dagen met file in de avondspits, in 2010 is dat gestegen met tien percent en is er ook al vaak file in de ochtendspits. De prognoses voor 2020 tonen aan dat de situatie tijdens de avondspits dramatisch wordt, maar dat ook de ochtendspits voor de helft van de dagen files zal kennen. Ook tijdens de daluren zullen er af en toe files zijn.

De evoluties bij BAU-2020 wijzen dus op een verkeerstoename, de verhoging van de verplaatsingsafstand en een extreme congestie. Zoals gezegd houdt de prognose rekening met alle bekende factoren, maar ook met de inertie van het gedrag. Mensen passen namelijk niet zo gemakkelijk hun gedrag aan. Kortom, in dit scenario zijn de problemen zo extreem dat niet uit te sluiten valt dat de congestie remmend zal werken op ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2. Resultaten scenario 2

Bij scenario 2 leiden het extra vervoersaanbod en de congestie tot een hoger gebruik van het openbaar vervoer met ongeveer de helft. De doelstelling voor de modal split, waarbij in het stedelijk gebied Antwerpen vijftig percent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer dienden te gebeuren, wordt net niet gehaald. Daarom zijn er extra maatregelen nodig: op lokaal niveau een sterk parkeerbeleid, op regionaal niveau een prijsbeleid. De effecten van een grotere modal split zijn vooral voelbaar op het onderliggende wegennet. Heel wat verplaatsingen in het stedelijk gebied zijn op dat net aangewezen. Doordat meer verplaatsingen met het openbaar vervoer gebeuren, wordt het hoofdwegennet ontlast, waardoor verkeer dat zijn toevlucht zocht tot de onderliggende wegen nu terugkeert naar het hoofdwegennet. De verhoogde modal split is nodig maar onvoldoende een alternatief.

3.3. Resultaten scenario 4

Het volledige masterplan of scenario 4 lost de belangrijkste problemen op het hoofdwegennet op. Er blijven wel nog wat detailproblemen aan snelwegknopen onder meer met invoegstroken. Het vak Berchem-Borgerhout op de R1 is niet overbelast maar blijft druk. De omleidingen A111 en A102 renderen voor de relatie E313/E19 en ontlasten de overeenkomende secties R1.

Het vak Berchem-Borgerhout zal dan slechts voor negentig percent belast zijn terwijl dat momenteel 140 percent is. Met dynamisch verkeersmanagement is dergelijke belasting beheersbaar. De negentigpercentregel wordt ook elders, bijvoorbeeld in Nederland, gevolgd. Het Masterplan 2020 creëert een minder kwetsbaar systeem omdat er alternatieven zijn bijvoorbeeld bij incidenten. Ook op het onderliggende wegennet zal de situatie gevoelig verbeteren, een groot aantal lokale knelpunten wordt opgelost.

3.4. Conclusies

De heer Grispen concludeert dat de volledige uitvoering van het Masterplan 2020 de zwaarste congestie oplost. De nieuwe verbinding R11/A102 ontlast de R1 gedeeltelijk. De problemen op de R1 worden beheersbaar en de kwetsbaarheid neemt gevoelig af. Het verhoogde ambitieniveau op het vlak van modal split zorgt voor een verlichting van het onderliggende wegennet maar kan slechts slagen met aanvullend flankerend beleid.

VI. UITEENZETTING DOOR DE HEER JAN DEBUCQUOY, REKENHOF

De heer *Jan Debucquoy*, raadsheer Rekenhof, ziet het basisrapport als een belangrijk instrument voor het Vlaams Parlement om de voortgang van het Masterplan 2020 te kunnen beoordelen. Het stramien ervan is opgesteld in overleg met de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet en het Rekenhof. De commissie heeft het Rekenhof de opdracht gegeven de kwaliteit van de informatie te beoordelen.

1. Beoordeling informatiekwaliteit

Het Rekenhof oordeelt algemeen positief over het basisrapport. Het heeft het rapport getoetst aan de normen van de informatiekwaliteit.

1.1. Onderbouwd

Het rapport is gesteund op de onderliggende informatie. Het Rekenhof heeft dat beoordeeld door informatie te vragen aan de projectleiders en de administraties. Het rapport is dus onderbouwd.

1.2. Transparant

Het is ook transparant want het geeft op een bevattelijke manier een overzicht van de werken en een stand van zaken.

1.3. Gestructureerd

Het rapport is gestructureerd; de ontbrekende projectfiches zullen alsnog aan de commissieleden bezorgd worden.

1.4. Relevant

Het rapport is voldoende relevant en actueel tot en met april 2011.

1.5. Volledigheid

Bij het opstellen van de projectfiches is rekening gehouden met alle aandachtspunten van het Rekenhof. Desalniettemin zijn er enkele minpunten zoals het ontbreken van onderbouwde kostprijsramingen maar vooral van een overzichtelijke uitvoeringsplanning van alle werken. Er zijn heel wat budgettaire onzekerheden.

De informatie kan vollediger, maar meestal is de onvolledigheid te wijten aan de nog beperkte voorbereidingen. Zo moeten er nog altijd enkele tramverbindingen en bijkomende fietsprojecten verder ingevuld worden. Dat komt mede omdat er nog geen projectverantwoordelijke is aangesteld.

Voorts is het niet duidelijk hoe de vergunningenprocedures voor het Oosterweelproject lopen. Wordt de vergunning stopgezet? Zal de aanbesteding met Noriant gedeeltelijk voortgezet worden? Of zal de hele procedure opnieuw starten? Hoe ver staat het met de MER's en GRUP's? Hoe zal de samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten verlopen? Welke alternatieven zullen de MER's onderzoeken?

Het is ook niet duidelijk wat de werkelijke kostprijs van de lopende projecten is. Ook de kosten voor voorbereidingen en de studies alsook de verloren investeringen blijven onbekend. De studiegroep TV SAM heeft ondertussen al 120 miljoen euro gekregen, ruim het dubbele dan begroot. Hoe zullen de studies en voorbereidingen voortaan georganiseerd worden? Zullen ze worden uitbesteed? In de meerjarenbegroting is er nauwelijks informatie over de toekomstige uitvoeringskosten van het Masterplan 2020. Enkel in de begroting 2011 zijn er beschikbaarheidsvergoedingen voor Brabo 1 en 2 en kredieten voor de onder-tunneling van de R11, deel luchthaven, en voor de sluisbrug te Olen over het Albertkanaal ingeschreven.

Het contract met TV SAM loopt af in oktober 2011. Voor de lopende contracten Brabo 1 en 2 en de fietspaden zal voort beroep gedaan worden op TV SAM, maar het is niet duidelijk hoe de studieopdrachten voortaan zullen verlopen.

1.6. Onzekerheden

De basisrapportage maakt duidelijk melding van enkele onzekerheden. Zo is de uitvoering afhankelijk van de financiële middelen. Sommige projecten zullen volgens hun fiche gefinancierd worden met de klassieke middelen, andere met een DBFM-formule. Op andere staat dat de financieringsvorm onbekend is. Daarenboven moet volgens het Rekenhof ook de financieringskost in kaart gebracht worden. Zo is er bij de DBFM voor schoolgebouwen een financieringskost van 70 euro per 100 geïnvesteerde euro's. Bij een klassieke financiering zou die kost slechts ongeveer 30 euro bedragen. Bij financiering met lopende middelen is de kost nul euro.

Het basisrapport licht daarenboven te weinig de financiële haalbaarheid van het Oosterweelproject, de juridische afhandeling van de reorganisatie en de concessiestructuur en de overdrachtsvoorwaarden van de lopende projecten toe. Enkel de overdrachtsregels voor de Noorderlaanbrug en de Van Cauwelaertsluis zijn bekend.

2. Aandachtspunten

De afspraken van de Vlaamse Regering met de haven en de stad om bij te dragen in de meerkost van de bouw van een tunnel in plaats van een brug zijn nog niet vastgelegd in een protocol. Uit de toekenning van de overheidsopdracht blijkt dat de extra trams voor Brabo 2 pas geleverd zullen worden in augustus 2014 terwijl de tramlijn klaar zal zijn in september 2012. Een ander punt van zorg is de budgettaire impact Brabo 2. De reële kosten zijn heel wat hoger dan de ramingen. Hoe zal dat passen onder het budgettaire plafond van de minister van Begroting? Het Rekenhof maakt die opmerking trouwens sinds de twaalfde voortgangsrapportage.

3. Conclusies

De heer Debucquoy concludeert dat de voortgang beperkt is. De BAM werkt voort aan de lopende projecten. De ambtelijke voorbereiding van de Oosterweelverbinding vordert, maar er zijn heel nog wat beslissingen te nemen onder meer over de MER-alternatieven, over de omzetting van de verkeersprognoses in een haalbare financiering, over de overdracht van de concessie, over de contractafwikkeling met Noriant. Volgens het plan van aanpak tijdens de transitieperiode zouden de projectgroepen Financiering en Structurering hun werkzaamheden afronden in februari 2011. Dat is vooralsnog niet gebeurd. In

oktober ging minister Philippe Muyters ervan uit dat alle procedures voor MER en RUP op 1 november 2010 konden starten zodat de Oosterweelverbinding klaar zou zijn op 31 december 2020. Het Rekenhof vreest dus dat 2020 moeilijk haalbaar wordt.

De minister heeft aangekondigd erover te waken dat de volgende voortgangsrapportages rekening zullen houden met de aanbevelingen van het Rekenhof.

VII. BESPREKING

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, verklaart zich verheugd over de omvang van de verstrekte informatie.

1. Tussenkomensten van leden

1.1. Tussenkomenst van de heer *Dirk de Kort*

De heer *Dirk de Kort* beaamt dat de informatie uitgebreid en afdoend is. Het lid is blij dat de regionale gemeentebesturen gehoord worden over de projecten van de R11 en de A102, sluipverkeer is immers een niet te onderschatten probleem. De lokale instanties maken zich echter nog zorgen over een paar andere kwesties zoals de ringweg rond Brecht en de heropening van de oprit van de E19. Kan die ringweg ook in de planningsfiches opgenomen worden? Ook de ringweg Zoersel-Malle is voor de regio belangrijk. Voorts informeert het lid naar de stand van zaken in verband met de NX. De aanleg daarvan moet immers de gewestweg N11 ontlasten en de overlast in de woonkernen Stabroek, Kapellen en Hoevenen verminderen.

De lokale besturen willen niet alleen overleg maar ook nader betrokken worden bij de gang van zaken. Gelet op de veelheid en de verwevenheid van de mobiliteitsdossiers zou een overlegorgaan Antwerpen Mobiel met alle randgemeenten, de stad Antwerpen en het GHA een goede zaak zijn.

Het nieuwe masterplan moet voor een grotere modal shift zorgen. De maatregelen daarvoor kunnen volgens het lid nog uitgebreid worden. Zo pleit hij voor meer parkings op de openbaarvervoersknooppunten. Het succes van de tramlijnen vanop Linkeroever, waar 50 percent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer gebeurt, bewijst het nut daarvan. Op de andere invalswegen naar Antwerpen is dat slechts 20 percent.

Het lid vraagt naar de concessiestructuur van de Oosterweelverbinding en de stand van de bouwvergunning. Voor hem moet het Vlaams Parlement met de minister van gedachten wisselen over de financiering van infrastructuurwerken. Hij pleit voor meer geld voor openbare werken door een herschikking van de middelen, zo niet zijn de projecten van het masterplan niet haalbaar.

Het lid vraagt om de aanbevelingen aangaande de versnelling van belangrijke infrastructuurprojecten uit te voeren. Dat is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. Misschien is het mogelijk om bij fouten de techniek van de bestuurlijke lus toe te passen.

1.2. Tussenkomenst van de heer *Jan Penris*

De heer *Jan Penris* vraagt wat de mogelijke locaties voor het bouwdok, de tijdelijke put om de tunnelelementen voor de Oosterweelverbinding te maken, zijn. Hij weet alvast dat twee locaties op het grondgebied van de gemeente Beveren liggen: een aan de kop van het Linkerscheldeoeverdok en een boven het huidige getijdendok. Het eerste is geen gunstig alternatief voor het havenbedrijf omdat kandidaat-concessionarissen voor havenactiviteiten dan een aantal jaren moeten wachten vooraleer ze daar kunnen bouwen. Het tweede is de plaats waar het Saeftinghedok eventueel komt. Het lid vreest daar echter voor hevig

protest van de omwonenden. Desondanks moeten er snel knopen doorgehakt worden. De financiële verhoudingen tussen de partijen, onder meer stad en haven, zijn niet duidelijk maar dat is onmogelijk zolang andere aspecten niet uitgeklaard zijn, onder meer de locatie van het bouwdok.

Het lid informeert of het model van het Verkeerscentrum ook toepasbaar is op het onderliggende wegennet op wijkniveau of districtniveau. De werkzaamheden zullen immers een impact hebben op het lokale niveau. Is het model in staat die te meten?

De studie van het Verkeerscentrum wordt in wetenschappelijke kringen gecontesteerd omdat nog niet alle noodzakelijke gegevens beschikbaar waren. Het lid verwijst naar een interview met de professoren Stef Proost⁶ en Bruno De Borger in Knack. Zij willen daarover een wetenschappelijk debat voeren. Is het Verkeerscentrum bereid dat debat aan te gaan?

In hetzelfde artikel wordt gewag gemaakt van de verhoudingen met Noriant. Ook het Rekenhof vraagt klaarheid daarover. Hoe zit het met de juridische afwikkeling? Heeft Noriant een claim en zo ja, hoe groot is die? Welke rekeningen heeft Noriant gepresenteerd en hoe zullen die betaald worden?

Van het Rekenhof onthield de spreker vooral dat er een aantal onzekerheden en onduidelijkheden zijn over deelprojecten. Kan die kritiek nu beantwoord worden? Of gebeurt dat later schriftelijk? Voorts vraagt het Rekenhof hoe het staat met de bouwvergunnings- en aanbestedingsprocedure voor het Oosterweelproject.

De heer Penris vraagt voorts of de regering de aanpassing van het BAM-decreet al voorbereidt. Gezien de uitspraak van de Raad van State over de tramlijn in Wijnegem, lijkt het de spreker niet verstandig de project-MER voor LIVAN 1 over te slaan. Het Antwerpse college heeft zich echter op 1 april akkoord verklaard met dat voorstel, daar waar het schepencollege van Wommelgem dat te vergaand vond. Hoe ziet de heer Polen dat?

1.3. Tussenkomen van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt om voortaan het rapport van het Rekenhof sneller te krijgen. De *voorzitter* repliceert dat alle rapporten die bij het parlement ingediend worden, dadelijk aan alle volksvertegenwoordigers bezorgd worden. Minister *Hilde Crevits* zegt dat het Rekenhof niet sneller kon werken. Het is de eerste keer dat er met projectfiches gewerkt is. Door de late bezorging was het wel mogelijk om de meest recente cijfers te geven.

Mevrouw *Annick De Ridder* beticht de voorzitter er niet van informatie achter te houden. Ze begrijpt dat de rapportage tijd vergt, maar vraagt toch de procedure ietwat aan te passen zodat zowel het Rekenhof als de parlementsleden de tijd krijgen om de informatie grondig te bekijken.

Ook Open Vld voelt wel wat voor het systeem van de bestuurlijke lus, maar dat komt in de plenaire vergadering aan bod. Het lid merkt dat de tramprojecten Brabo 2 almaar uitgesteld wordt en vraagt een duidelijke tijdsplanning. Dat is immers ook belangrijk voor andere projecten zoals de tweede fase van de Leien. Voor Open Vld blijft de aangepaste variant van de Oosterweelverbinding onduidelijk. Zo is het niet bekend of de bouwvergunnings- en aanbestedingsprocedure al dan niet stopgezet zijn, noch of er al alternatieven gevonden zijn in de nieuwe plan-MER. In de kostenraming zijn onder andere de

⁶ Zie ook: Gedachtewisseling over de studie 'Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onverantwoord project is'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 54/8).

onderhouds- en de financieringskosten nog niet inbegrepen. Het lid vraagt om bij de volgende rapportage een volledig overzicht te krijgen van de kosten.

Het lid informeert voorts wanneer het protocol met de stad en de haven zal worden afgesloten. De verkeersprognoses zijn nog niet gelinkt aan de tolprognoses. Die onduidelijkheid kan de financiële haalbaarheid van het project ondermijnen. De juridische en financiële impact van de regeringsbeslissingen op de onderhandelingsprocedure en op de ESR-neutraliteit blijven eveneens vaag. Hoe ver staat het daarmee? Het lid vraagt ook meer duidelijkheid over de concessiestructuur met Tunnel Liefkenshoek.

De tangenten waren belangrijke redenen waarom sommigen de tunnelvariant slikten. Maar de planning, de kostprijsberekeningen en de financiering ervan staan in dergelijke embryonale fase dat het Rekenhof er zelfs geen uitspraken over doet. Hetzelfde geldt trouwens voor de Tijsmanstunnel, het Waaslandplan, de herinrichting van de N49. Behalve voor de R11, luchthaven Deurne, zijn er nog geen middelen vrijgemaakt, noch in de gewone noch in de meerjarenbegroting. Het lid dringt dus aan op een snelle budgettering. De verkeersmodellen bouwen voort op de plannen waarvan de financiering nog niet rond is. Dat verontrust Open Vld ten zeerste.

Mevrouw De Ridder baseert zich op het rendement van de investeringen in openbaar vervoer van de afgelopen acht jaar om een modal shift van 50 percent af te doen als compleet onrealistisch. Het aandeel van De Lijn in de totale verplaatsingen is tussen 2003 en 2010 gestegen van ongeveer 10,5 percent tot ongeveer 12 percent, ondanks een verdrievoudiging van de recurrente middelen. De invloed van de congestie en beter openbaar vervoer zouden dat percentage in het beste geval nog kunnen opdrijven tot 20 percent. Maar de verkeersmodellen rekenen echter op een modal shift van 50 percent en desondanks blijven de wegen nog tot 90 percent verzadigd. Kan het Verkeerscentrum, rekening houdende met die opmerkingen, daar ietwat meer uitleg bij geven?

Er zijn heel wat verkeersanalyses maar geen concrete cijfers. De reden zou zijn dat die verkeerd kunnen worden geïnterpreteerd. Toch dringt het lid aan op maximale transparantie en vraagt de volledige cijfers onder meer van de verkeersstromen op de tolheffing. Het gaat niet op het parlement op dergelijke paternalistische wijze te behandelen.

Ook dit lid vraagt om verkeersmodellen toe te passen op de lokale gemeente- en stadswegen. De stad Antwerpen wil haar kern op termijn omvormen tot een autoluwere groene Singel. Zijn daar al verkeersmodellen voor gemaakt? Zo ja, kunnen ze dan aan het lokale niveau bezorgd worden?

Mevrouw De Ridder besluit dat de ontbrekende berekeningen de zwakke schakel blijven van het masterplan. Zonder cijfers is het niet mogelijk het volledige model te beoordelen. De impact van het plan op de begroting blijkt niet uit de basisrapportage waardoor de uitvoering onzeker is. Die opmerking van het Rekenhof raakt de grond van het plan. Zal in de volgende rapportage een meerjarenbegroting staan over de financiering van het Masterplan 2020? Het parlement kan moeilijk een fiat geven aan plannen zonder dat de budgettaire impact ervan becijferd is.

1.4. Tussenkomst van de heer Steve D'Hulster

De heer *Steve D'Hulster* vindt de verdeling in drie categorieën van projecten een goede vorm van rapportage. Het is normaal dat er nog heel wat onduidelijk is, de regeling is immers een half jaar geleden grondig gewijzigd. Desondanks is het nodig op korte termijn een en ander te beslissen.

De spreker informeert hoe de verschillende MER-procedures op elkaar afgestemd zullen worden. De verantwoordelijkheid voor de werken wordt nu ruimer gespreid, des te belang-

rijker wordt de afstemming. Wie zal daarvoor opdraaien? Het contract met TV SAM is bijna afgelopen. Zullen de studieopdrachten nu per project verlopen? Het lid wil voorts weten hoe de keuze tussen de financieringsformules gemaakt zal worden.

Een van de belangrijkste nieuwe elementen is de oostelijke tangent R11/A102. Die is belangrijk voor het welslagen van het masterplan maar ook voor de leefbaarheid van de omwonenden. Het is goed dat de timing wordt aangehouden om voor de zomer tot een streefbeeld voor de R11 te komen. Gouverneur Cathy Berx verricht daar goed werk door alle belanghebbenden een forum te bieden. Verloopt het proces van de A102 volgens hetzelfde tempo? De afhandeling van beide wegen is immers nauw verbonden. De heer D'Hulster wil ook weten op welke manier de R11 en de A102 op elkaar en op andere wegen zullen aansluiten. Zal de verbindingsweg tussen de N10 en de R11 tegelijk aangepakt worden? Het lid vraagt voorts naar de ligging tussen de bovengrondse R11 en de ondergrondse R11bis, vooral ter hoogte van de luchthaven. De vertunneling van de R11 wordt op basis van vergelijkbare projecten geraamd op 530 miljoen euro. De spreker vraagt een voorbeeld van een vergelijkbaar project.

1.5. Tussenkomst van mevrouw Goedele Vermeiren

Volgens mevrouw *Goedele Vermeiren* gaven de presentaties geen antwoord op de onzekerheid over de timing. Daarnaast wijst het Rekenhof op de implicaties die het ontbreken van een overzicht van het uitvoeringsplan heeft op de financiering. Wat de A102 en de R11 betreft, sluit zij zich aan bij de vragen van collega D'Hulster.

1.6. Tussenkomst van de heer Ivan Sabbe

De heer *Ivan Sabbe* erkent dat veel informatie werd verstrekt maar heeft vragen bij de kwaliteit. Hij sluit zich aan bij de eerdere opmerkingen dat er geen actueel en transparant overzicht is van de kosten, de financiering en de uitvoeringsplanning per project.

Zeven maanden na de beslissing van september 2010 om de BAM op korte termijn af te bouwen, blijft de maatschappij als volwaardige partner verschijnen in de organisatie van het Oosterweelproject. De Vlaamse Regering is inconsequent, oordeelt het lid. Zij verstrekt ook geen duidelijkheid over welk project aan welke aannemer zal gegund worden en hoe de procedure verloopt. De heer Sabbe is meer bepaald geïnteresseerd in de positie van Noriant.

Hij heeft meer dan de indruk dat de regering focust op Oosterweel. Nochtans is de aanpak van de A102 en de R11 een pak goedkoper. Bovendien komt 56% van de congestie op de ring van de E313, de E314 en de E19. Over de kosten en de uitvoering van de R11 wordt meer informatie beloofd tegen eind juni 2011, maar over de A102 blijft men vaag. Ook een onderdeel als de betere ontsluiting van de oostelijke ring rond Gent om het verkeer via de E34 en de N49 naar de Liefkenshoektunnel te leiden, is volgens hem gemakkelijker, meer betaalbaar en sneller te realiseren. Het lid erkent dat het vermeld werd in de presentatie, maar opnieuw zonder dat timing of volgorde werd aangegeven.

Tot slot vraagt de heer Sabbe of men in 2020 halsstarrig blijft vasthouden aan tolheffing in de Liefkenshoektunnel, nog afgezien van de vraag of die einddatum voor de voltooiing van het hele project wel gehaald wordt, gezien er nu al sprake is van vertraging. Volgens het lid dient het tolgeld alleen voor de financiering van de BAM en die zou toch afgebouwd worden? Hij pleit ervoor de heffing te schrappen, mede om de benutting van de tunnel, die thans slechts 28% bedraagt, te maximaliseren. Anders ziet hij voor 2020 met de voorgestelde plannen geen oplossing voor de verzadiging van de ring.

1.7. Tussenkomst van de heer Dirk Peeters

De heer *Dirk Peeters* vindt het ironisch dat de voortgangsrapportage aantoont dat de zaak niet vooruitgaat. Het is weinig waarschijnlijk dat de voor deze zomer beloofde streefbeeld-

studie over het complexe R11-dossier er ook komt. In dat verband hoopt het lid dat de kabinetsmedewerker van de minister die op 21 april in de krant sprak over de ondertunneling “zodat start- en landingbaan verlengd kunnen worden”, zich versprak en alleen bedoelde dat er meer gebruik van de bestaande banen kan gemaakt worden.

Hij dringt aan op snelle duidelijkheid over de omvorming van de concessiehouder van BAM tot nv Tunnel Liefkenshoek. Het Rekenhof verklaarde eerder al dat een eenvoudige overdracht niet mogelijk is en dat wellicht een aanbesteding nodig is. Minister Philippe Muyters had al klaar moeten zijn maar zit niet op schema. De zaak blijft vooralsnog troebel.

Vervolgens peilt hij naar de positie van Noriant. Hoeveel is er al aan betaald, gebeurt dat nog steeds en blijft Noriant voorkeursbieder? De heer Peeters vraagt openheid over de huidige afspraken tussen BAM en Noriant.

Hij stelt vast dat de Vlaamse Regering het Meccanoscenario buitenspel zet als alternatief en het niet eens evalueert op zijn merites. Het maakt de voortgangsrapportage onvolledig.

Op vragen naar een plan-MER over het geheel, antwoordt de Vlaamse Regering dat zij werkt met projecten per deel. Nochtans stelt het Verkeerscentrum in zijn scenarioanalyse dat zelfs bij volledige uitvoering van het masterplan alleen de zwaarste doorstromingsproblemen ‘mogelijk’ worden opgelost tegen 2020. Er is dus zeker behoefte aan een plan-MER voor het geheel. Het parlement heeft tot slot ook recht op een financiële meerjarenplanning, een volgordebepaling voor de werken. De heer Peeters besluit dat de rapportage andermaal meer vragen oproept dan zij antwoorden gaf.

1.8. *Tussenkomst van mevrouw Karin Brouwers*

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt of het echt de bedoeling is om alle voorgestelde tramverbindingen werkelijk te realiseren. Of zou uit de MKBA kunnen blijken dat bepaalde doorbussen kunnen vervangen worden? Ze wil ook weten wie de sensitiviteitsanalyse over de kilometerheffing zal maken en wanneer. Zijn de percentages over het toenemende gebruik van de trein in scenario 2 afgetoetst met de NMBS op het vlak van capaciteit?

1.9. *Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is tevreden dat deze regering in tegenstelling tot de vorige de Zuidrand eindelijk erkent als verkeersprobleemgebied. Zij peilt naar de stand van zaken in de studie over de aansluiting van de N71 en de N1. Zij wil ook weten hoever het staat met de ontsluiting van de Rupelstreek via de A12. Wat is de concrete timing van beide dossiers?

1.10. *Tussenkomst van de heer Bart Martens*

De heer *Bart Martens* concludeert uit het verkeersmodel dat de voorliggende plannen kunnen werken, ook al zullen sommige verbindingen tegen 2020 alweer het verzadigingspunt benaderen. Maar niets doen is erger, relativeert het lid. Hij attendeert erop dat scenario 4 niet alleen de volledige uitvoering van het masterplan maar ook een verhoogde modal split als voorwaarde heeft.

In tegenstelling tot mevrouw De Ridder vindt hij het terugdringen van het aandeel van het wegverkeer tot 50% wel realistisch. Stockholm, Zürich, York en Bologna bewijzen dat het zelfs nog lager kan. Maar vanzelf gaat dat niet. Het vereist extra investeringen in fietsverbindingen en openbaar vervoer, bovenop wat nu al in het masterplan is afgesproken. Welke plant de minister, in overleg met stad en agglomeratie? In dat verband informeert hij ook naar de timing van de uitvoering van Brabo 2 en LIVAN 1.

Het model toont wel dat de R1 de preferentiële route blijft van het doorgaand verkeer op de noord-zuidas en dat het pas de A102 en de R11bis neemt als de ring is opgevuld. Dat is ongewenst. Het lid verwijst naar de studieresultaten van VITO en Technum: 125.000 mensen in Antwerpen worden blootgesteld aan buitensporig lawaai, 30.000 liggen er zelfs wakker van.

Moeten geen instrumenten worden onderzocht om de genoemde preferentie te sturen? Hij suggereert om in het kader van de kilometerheffing een hoger tarief in te stellen voor vrachtvervoer dat de Antwerpse agglomeratie doorkruist en het op die manier te laten meebetalen aan de financiering van het masterplan. Bekijkt het projectteam onder leiding van Karel Vinck dergelijke opties? Zij zouden zelfs een aanbesteding van Oosterweel via DB of DBM mogelijk maken in de plaats van DBFM. Meteen worden ook de nadelige effecten van de tol op het Scheldekrusend verkeer op de concurrentiepositie van de Antwerpse haven weggewerkt, evenals de hoge risicopremie die men moet betalen in geval van DBFM.

Klopt het dat de trams voor Brabo 1 inderdaad te laat zullen geleverd worden? Welke mouw valt daaraan te passen? Hoe zit het met de vervanging van de oude PCC-trams, waarvan er zeer veel al ouder zijn dan vijftig, de leeftijd waarop ze volgens een besluit van de Vlaamse Regering moeten vervangen worden? Worden de recent op de Antwerpse gemeenteraad voorgestelde alternatieven voor het Sint-Annabos nog ernstig onderzocht of gaat men door met het initiële landschapsontwerp?

2. Antwoorden van de sprekers en bijkomende vragen

2.1. Antwoorden van de heer Jaak Polen

De heer *Jaak Polen* antwoordt welke vier alternatieven nog in de running zijn voor de bouwput. Een werkgroep van BAM en het havenbedrijf buigt zich over het Verrebroekdok derde fase en de locatie van het eventuele Saeftingedok, maar maakte nog geen keuze. Daarnaast blijft Zeebrugge over als terugvalpositie en wordt ook Barendrecht (bij Rotterdam) onderzocht, waar BAM op technisch bezoek gaat op 27 mei.

Een technische werkgroep is schetsen aan het maken van de geografische mogelijkheden voor de A102 en de R11. Die laatste vertrekt van een knooppunt met de E19 in Wommelgem en heeft een aansluiting met de N10 tussen Mortsels en de luchthaven. Het is wel degelijk de bedoeling dat zowel de lokale R11 als de R11bis ondergronds gaan ter hoogte van het einde van de landingsbaan, al is nog geen keuze gemaakt voor een of twee verdiepingen. Het technische onderzoek van beide mogelijkheden is nog bezig.

Het knooppunt in Wommelgem moet boven- en ondergrondse aansluitingen in alle richtingen hebben, maar er is te weinig plaats. Mogelijke oplossing is de aansluiting met de bovengrondse R11 enerzijds noordelijker te realiseren, volgens de spreker, het beste ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan, wat toelaat het industrieterrein ENA goed te ontsluiten maar ook – onrechtstreeks – om de Schijnpoortzone op de ring te ontlasten, en anderzijds zuidelijk te realiseren samen met de aansluiting N10. Het onderzoek loopt.

Voor de prioriteiten verwijst hij naar het masterplan. Op de herhaalde vraag van mevrouw *Annick De Ridder*, vult de heer *Jaak Polen* aan dat voor de R11 530 miljoen euro in de overzichtstabel staat. Het getal is gebaseerd op een ruwe schatting die ooit is gemaakt voor de A102. De kosten bij klassieke aanbesteding vormen een onderdeel van de streefbeeldstudie. Wat de A102 zelf gaat kosten, hangt af van de nog niet genomen beslissing over een koppeling aan de Infrabelaanpak.

Op vraag van de heer Steve D'Hulster preciseert de heer *Jaak Polen* dat de ondergrondse R11bis doorloopt in de A102.

De heer *Ivan Sabbe* ziet in de repliek van de heer *Polen* het bewijs dat de door hem – en door het Rekenhof – gevraagde tabel zeer wenselijk is. In de voorliggende tabel ontbreekt immers de financiering. Minister *Hilde Crevits* belooft in de volgende rapportage, net als in de vorige, er opnieuw een kolom bij te voegen waarin wordt aangegeven wat in de meerjarenbegroting zit en wat niet, en op welke wijze een project zal aanbesteed worden. De *voorzitter* bevestigt dat die volgende rapportage over zes maanden plaatsvindt.

Mevrouw *Annick De Ridder* blijft erbij dat in het op zich prachtige plan van de Vlaamse Regering om de Antwerpse files op te lossen, onderdelen zitten zonder budget. De minister kan het de commissie niet kwalijk nemen dat zij een realistische raming van de kostprijs van de tangenten vraagt. De *voorzitter* repliceert dat de ervaring leert dat men beter eerst de alternatieven onderzoekt voor men de kostprijs raamt. Mevrouw *Annick De Ridder* accepteert dat, maar dan moet de regering het project verkopen als een mogelijk plan. Zij wijst erop dat het Verkeerscentrum in een van zijn scenario's de volledige realisering als uitgangspunt neemt, terwijl er dus blijkbaar nog grote vraagtekens bestaan over sommige projecten.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt de discussie met de gemeenten over het gewenste alternatief voor het sluipverkeer in de zuidostrand en de overbelasting van de ring. Zij heeft zich ertoe verbonden dat overleg over het streefbeeld tegen eind juni af te ronden. Zodra het bekend is, kan men de timing van de uitvoering onderzoeken en de impact op de raming van september. Een soortgelijk gesprek over de A102 loopt vlotter, omdat de gemeenten redelijk op één lijn zitten. In verband met het niet uitvoeren van andere projecten, merkt zij wel op dat in een fel bebouwd gebied als de zuidostrand geen sprake kan zijn van twee maal drie of twee maal vier rijstroken.

De heer *Dirk Peeters* stelt andermaal voor om bij de volgende voortgangsrapportage over de A102 en de R11 ook Infrabel uit te nodigen. De heer *Jaak Polen* legt alvast uit dat Infrabel op dit moment met een plan-MER bezig is voor drie varianten van het tracé. Het is wachten op het resultaat. Minister *Hilde Crevits* vult aan dat het verkeersmodel met opzet zo gedetailleerd is gemaakt dat het kan dienen voor alle nog volgende MER's. De heer *Dirk de Kort* sluit zich aan bij het voorstel van collega *Peeters*.

Op de vragen over vertragingen antwoordt de heer *Jaak Polen* dat al de vernoemde zaken nog op het niveau van werkcomités zitten en wellicht op de volgende vergadering van het politiek stuurcomité worden voorgelegd.

De heer *Bart Martens* stelt vast dat de Vlaamse aanpak van de A102 die van Infrabel, dat al met een plan-MER bezig is, achterna holt. Het baart hem zorgen dat daardoor de Vlaamse keuze serieus kan beperkt worden. Hij dringt aan op snelle en betere coördinatie. De heer *Jaak Polen* erkent dat de plan-MER achterloopt op het streefbeeld. Hij verzekert wel dat er voor de coördinatie een werkgroep is binnen Mobiliteit en Openbare Werken met Infrabel en het AWV. De reservatiestrook voor de A102 is in elk geval voldoende breed om elkaar niet te hinderen.

2.2. Antwoorden van de heren *Rene Grispen* en *Eddy Peetermans* en bijkomende vragen

De heer *Rene Grispen* antwoordt dat in het model blijkt dat randparkeerterreinen succesvol zijn. Naarmate men dichterbij de stad en het congestiegebied komt, raken ze steeds beter gevuld.

Wat de toepasbaarheid van het model op het onderliggende wegennet betreft, legt hij uit dat de zonering in het model op wijkniveau gebeurt. Uitspraken kan men dan ook doen op dat niveau. Voor echt lokale problemen zoals kruispunten moeten andere instrumenten ingezet worden. Dat zal ook gebeuren in de detailontwerpstudies, verzekert hij.

Voorts verduidelijkt hij dat het Verkeerscentrum bij de modal shift uitgaat van 50% auto en 50% andere, duurzame vervoerswijzen. Als de openbaarvervoermaatregelen uit het

masterplan worden uitgevoerd zonder bijkomende stimuli, leert een berekening dat die doelstelling wel degelijk wordt bereikt voor verplaatsingen binnen het stedelijk gebied, maar voor verplaatsingen naar of buiten Antwerpen net niet.

Voor de opbouw van het scenario werd aan de NMBS gevraagd welke infrastructuurprojecten tegen 2020 nog gerealiseerd zullen worden. De spreker merkt op dat het verkeersmodel voor het openbaar vervoer uitgaat van de vraag en van een onbeperkte capaciteit. Men gaat er dus eenvoudig van uit dat de NMBS bij overbelasting middelen zal investeren om het succes te handhaven.

Volop inzetten op de R11bis/A102 zou twee maal drie rijstroken vereisen, wat wellicht niet haalbaar is.

Mevrouw *Annick De Ridder* informeert nader hoe het Verkeerscentrum het halen van de genoemde 50%, dat haar erg onwaarschijnlijk lijkt, precies berekende. Voorts wil ze weten wanneer de verkeersmodellen op lokaal niveau beschikbaar zullen zijn. In dat verband vraagt de heer *Jan Penris* of parlementsleden of districtsbesturen zich rechtstreeks met een vraag tot het Verkeerscentrum kunnen richten. Hoe gaat het centrum om met de kritiek van twee professoren in Knack van 11 mei 2011?

De heer *Eddy Peetermans* verduidelijkt dat een veralgemening van de toename van het aanbod en het gebruik van het openbaar vervoer in de stad Antwerpen met 50% tot heel Vlaanderen, zijn aandeel van 12% op 18% brengt. De doelstelling van 50% wordt vrijwel bereikt voor het grootstedelijk gebied zelf, maar voor de het vervoer van en naar Antwerpen moet het openbaar vervoer nog met 60% toenemen. Dat is zwaar maar niet onmogelijk, als men de parkeergelegenheid heel hard naar beneden haalt.

Mevrouw *Annick De Ridder* begrijpt dat het model niet toont wat zal gebeuren maar wat zou moeten gebeuren. De heer *Eddy Peetermans* erkent dat het om een wensbeeld gaat. De berekening leerde dat de openbaarvervoermaatregelen in het masterplan niet volstaan om de gewenste norm te halen. Daarom nam de stad Antwerpen al een aanvang met bijkomende maatregelen. Er wordt inderdaad onder meer een veel strikter parkeerbeleid uitgetekend.

De professoren Stef Proost en Bruno De Borger beoordelen het model van het Vlaams Verkeerscentrum als onaf. Het klopt dat noch elk scenario noch elke sensitiviteit al is uitgewerkt, geeft de spreker toe. Alleen over de hoofdscenario's is al gerapporteerd. Maar het toekomstscenario heeft wel al alle verwachte ontwikkelingen tegen 2020 ingevuld. Maar niet alles zal tegen 2020 gerealiseerd zijn, zoals bijvoorbeeld de industriegebieden rond de haven. Het is dan ook zo dat de conclusie dat het masterplan werkt, niet verder kan ondergraven worden door de verdere uitwerking die nog moet gebeuren. Die zal immers ofwel een fasering van de groei inhouden ofwel extra maatregelen die de groei temperen, zoals een sensitiviteitsanalyse rekeningrijden of kilometerheffing.

Het Meccanotracé beantwoordt niet aan de voorwaarden die de Vlaamse Regering oplegde, dat wordt ook door de actiegroepen erkend⁷. Door de erg noordelijke Scheldekruising wordt een aantal stromen niet direct aangesproken. Meccano compenseert die handicap met een bijkomende heffing, die de heer Peetermans niet zozeer slim als wel heel complex vindt. Meccano-Plus, dat een R11bis in rekening brengt, vindt hij al iets beter, maar het leidt wel het oost-westverkeer met zijn belangrijke vrachtwagenstroom via de R11 naar de Kennedytunnel, waardoor de R11bis minstens twee maal drie en wellicht twee maal vier rijstroken zal moeten tellen.

⁷ Zie ook: Gedachtewisseling over het alternatieve tracé van de Oosterweelverbinding van Forum 2020. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 54/5*).

Het strategische model wordt voor de heel belangrijke vragen (zoals de impact van de R11 en de R11bis) verfijnd tot lokale modellen. Die detaillering vergt tijd.

Op de vraag van mevrouw Annick De Ridder over het autoluw maken van leien, kaaïen en de groene singel, antwoordt de heer *Eddy Peetermans* dat de beperking van de door-dringbaarheid van de stad een van de voorwaarden van Model 2020 is. Dat zit al in het model, evenals de niet-aanleg van de stedelijke ringweg. De reductie van de capaciteit van de singel is een van de gevraagde sensitiviteitsanalyses, die ook al is uitgevoerd maar waar-over nog moet gerapporteerd worden.

2.3. *Antwoorden van de heer Roger Kesteloot*

De heer *Roger Kesteloot*, directeur-generaal van De Lijn, erkent de onduidelijkheid over het project Nieuw Zuid, maar dat komt omdat het stadsontwikkelingsproject zelf zich nog in de conceptfase bevindt. De aanbestedingsprocedure voor trams in het kader van het masterplan loopt, evenals die voor de investering in 45 metertrams. De Lijn hoopt op toewijzing eind 2011, begin 2012. Als de levering achterloopt op de beschikbaarheid van Brabo 1, zijn er nog altijd de dertien bijkomende hermelijntrams uit een eerdere aanbesteding, waarvan de eerste geleverd wordt in het voorjaar van 2012 en vervolgens één per maand. Daarnaast zijn ook herschikkingen mogelijk.

LIVAN 1 verschilt fundamenteel van Brabo 1 omdat het in 2000 niet in het masterplan zat. Er heeft dan ook een afzonderlijke plan-MER plaatsgevonden. In die procedure realiseerde De Lijn voldoende diepgang om in maart een verzoek tot ontheffing van project-MER in te dienen.

De nota over Brabo 2 is in voorbereiding.

De doelstelling voor modal shift is realistisch als flankerende maatregelen genomen worden. De heer Kesteloot wijst op de verwezenlijkingen op Linkeroever en in het Waasland, waar de modal split uit het model nu al wordt benaderd. De percentages voor het openbaar vervoer bedragen respectievelijk ongeveer 50% en 40%.

Er is ondertussen inderdaad een MKBA-methodiek ontwikkeld voor (clusters van) projecten, maar aan degene die in het masterplan zijn opgenomen is ook al een potentieel-onderzoek voorafgegaan. Op al die trajecten is trouwens nu al busexploitatie. De huidige versterken zal niet volstaan om de doelstellingen van 2020 te halen, er is een sprong voorwaarts op het vlak van capaciteit en bedieningskwaliteit nodig.

Mevrouw *Annick De Ridder* blijft erbij dat het verkeersmodel op een veronderstelling over de modal split is gebaseerd. De heer *Eddy Peetermans* antwoordt dat een van de lopende sensitiviteitsanalyses het niet halen van de modal shift betreft.

De heer *Bart Martens* vult aan dat men naast De Lijn ook moet denken aan het potentieel van light rail, zoals op de lijn Boom-Puurs.

Op zijn vraag over de wettelijk voorgeschreven vervanging, antwoordt de heer *Roger Kesteloot* dat naast de genoemde Hermelijn- en 45 metertrams verschillende loten van in totaal 88 trams naar Antwerpen gaan, waarvan 38 uit het masterplan. Daarnaast finaliseert De Lijn een tramvisienota met een toekomstbeeld van de trambediening. Daarin staat naast de bestelling van nieuwe trams ook de grondige modernisering, zeker op het vlak van toegankelijkheid, van sommige bestaande trams waarvoor dit nog de moeite waard is. Probleem is dat de huidige regelgeving in de bepaling van de leeftijd alleen rekening houdt met het bouwjaar.

Op vraag van de heer *Dirk de Kort* antwoordt de heer *Roger Kesteloot* dat het AWW verantwoordelijk is voor de aanleg van randparkeerterreinen in het kader van carpooling. Ook in het masterplan zijn er een paar opgenomen. De Lijn zoekt samenwerkingsvormen om bijvoorbeeld samen met de lokale besturen dergelijke terreinen aan te leggen, zonder dat de vervoermaatschappij voor het beheer moet instaan.

2.4. Antwoorden van minister Hilde Crevits

Minister *Hilde Crevits* wil het overleg tussen stad en rand, zoals dat thans loopt over de R11, ook na de voltooiing van het streefbeeld voortzetten met het oog op een goede verhouding en communicatie. Zij suggereert dat de gouverneur daarin haar huidige rol zou handhaven. Het idee om de reglementering van de Raad van State zodanig te wijzigen dat de raad niet hoeft te vernietigen maar bijvoorbeeld ook een hersteltermijn kan bevelen, vindt zij goed.

Verscheidene problemen in verband met Oosterweel, die volgens de minister gelijktijdig moeten aangepakt worden, zijn nog niet opgelost en staan daarom niet in de rapportage. Zo lopen de onderhandelingen met Noriant over zijn toekomstige rol nog steeds. Ook de uitspraak over de bouwvergunningsaanvraag is er nog niet. Het uitzicht van het financieringsmodel wordt mee bepaald door het antwoord op beide voorgaande vragen. De minister hoopt dat tegen de volgende voortgangsrapportage alle knopen zijn doorgehakt.

De minister onderstreept dat de procedures niet stilliggen. Zo begint een MER met de oproep voor de samenstelling van een coördinerend projectteam, waarvan de leden onder-tussen zijn aangesteld. Vervolgens moet een team van uitvoerende deskundigen worden samengesteld. Ook het werk aan het nieuwe GRUP, dat nodig is omdat de tunnels wat meer naar het noorden zijn opgeschoven, kan doorgaan.

Zij vindt het belangrijk dat een nieuw verkeersmodel is gemaakt op basis van de keuzes die gemaakt zijn in september. Doel is een betrouwbare basis voor de berekening van de opbrengsten. De werkgroep Financiering is daaraan bezig maar nog niet klaar. Van zodra de Vlaamse Regering de knoop doorhakt over het financieringsconcept, wil zij de commissie informeren, dat hoeft niet te wachten tot de volgende rapportage. De timing voor de realisatie kan nog altijd gehaald worden, verzekert de minister.

Van Noriant heeft de regering geen schadeclaim ontvangen. De onderhandelingen met de aannemerscombinatie gaan gewoon door; ze zijn niet formeel stopgezet. Wat tol en kilometerheffing betreft, pleit de minister voor een omvattende benadering. De huidige tolheffing in de Liefkenshoektunnel staat helemaal apart, ook als overeenkomst, al maakt zij wel deel uit van het masterplan. De minister bevestigt de bedoeling om de twee nieuwe tunnelcomplexen met tolinkomsten te financieren.

Wat de uitvoeringsplanning betreft, bevestigt zij dat de derde Scheldekruising en het rond-maken van de ring voor de Vlaamse Regering prioritaire projecten zijn. Dat staat in de beslissing van september 2010. Dat geldt ook voor de R11, waar een oplossing nodig is en dat niet alleen voor het openbaar vervoer, onderstreept de minister.

Wat Meccano betreft, merkt zij op dat ook de R11 en de A102 eigenlijk tangenten zijn. Voor die in het Waasland, wil de regering rekening houden met het maatschappelijk draagvlak voor doortrekking. Belangrijk is dat de R11 het mogelijk maakt om, indien nodig, de R1 te ontlasten. Zij herhaalt dat de Antwerpse ring niet verkeersvrij wordt en deel blijft uitmaken van het Europese netwerk.

Dat BAM nog niet is gereorganiseerd, klopt, maar dat vraagt tijd. Zij wijst op de bestaande samenwerkingsovereenkomst met BAM en het decreet, die moeten aangepast worden. De overdracht van de concessie wordt onderzocht. Al die keuzes moeten tegelijk

gemaakt worden. Opnieuw spreekt zij de wens uit dat de knopen tegen de volgende rapportage zijn doorgehakt.

Op de vraag naar een omvattend plan-MER, antwoordt zij dat het masterplan geen plan is volgens de Europese regelgeving. Wel moet een MER opgemaakt worden voor elke wijziging die een GRUP behoeft. Zij vroeg naar aanleiding van het recente arrest van de Raad van State meteen een lijst van de kritieke dossiers waarvoor een project-MER nodig is.

De heer *Ivan Sabbe* begrijpt nog steeds niet waarom men na zeven maanden concreet niets merkt van de unanieme beslissing van de Vlaamse Regering om op korte termijn nv BAM af te bouwen. Hij begrijpt evenmin dat men al die tijd is blijven onderhandelen met een aannemer als Noriant zonder welk akkoord dan ook te bereiken. Ook een beslissing over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, bijvoorbeeld door de regeling af te kopen van de exploitant, wordt op de lange baan geschoven. De Vlaamse Regering lijkt wel blind voor de catastrofale verkeerssituatie in en rond Antwerpen. Aan de huidige snelheid betwijfelt het lid of hij de oplossing nog zal meemaken.

Mevrouw *Annick De Ridder* is evenmin gerustgesteld. Er blijft veel onduidelijkheid over cijfers en projecten, in het bijzonder de tangenten. Het Rekenhof treedt trouwens haar bange gevoelens over de financierbaarheid bij. Zij rekent erop dat de minister de beloofde – realistische – ramingen alsnog bezorgt. Het lid kan zich namelijk moeilijk voorstellen dat men 6 km tunnel kan bouwen met 500 miljoen euro als de Oosterweeltunnel, die half zo lang is, meer dan 3 miljard euro zal kosten.

De heer *Dirk de Kort* bedankt de minister voor haar aanpak. De burgemeesters begrijpen dat zij een kans krijgen om mee te werken aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Het lid waardeert dan ook de continuering van het overlegmodel onder leiding van de gouverneur.

De heer *Bart Martens* hoopt dat de slimme inzet van een kilometerheffing voor vrachtvervoer deel uitmaakt van de overwegingen van de Vlaamse Regering over de financieringsmodellen. Hij heeft er begrip voor dat er geen omvattend plan-MER komt, maar wijst erop dat de Europese Commissie wel oplegt dat de cumulatieve effecten van de afzonderlijke MER worden bestudeerd en herinnert aan de ingebrekestelling over het Deurganckdok, waarvoor het plan-MER de ontwikkeling van het Verrebroekdok niet in rekening had gebracht.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt op verzoek van de heer *Dirk Peeters* dat er niets veranderd is aan de beslissing over de verlenging van de start- en landingsbaan in Deurne.

Zijn fractie blijft van oordeel dat de voorwaarden die de Vlaamse Regering van tevoren oplegde, blijft zorgen voor een keurslijf dat creatieve oplossingen voor de aanpak van de verkeersknoop negeert. Hij vindt dat zijn pleidooi voor een omvattend plan-MER overeind blijft. Ook het Verkeerscentrum geeft aan dat een en ander niet los van elkaar kan werken.

Minister *Hilde Crevits* erkent dat nog niet alle knopen zijn doorgehakt, maar pleit voor zorgvuldigheid in het veranderingsproces. Kijken of met de aannemerscombinatie waarmee al jaren onderhandeld wordt, nog kan gewerkt worden, blijkt wat meer tijd te vergen dan aanvankelijk gedacht. Wat BAM betreft, kreeg de commissie een overzicht van de

projecten die de maatschappij nog zal uitvoeren en welke niet. Dat moest eerst uitgeklaard worden. De aanpassing van de regels moet nog volgen.

Jan PEUMANS
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BAU	business as usual
DB	Design Build
DBM	Design Build Maintain
DBFM	Design Build Finance Maintain
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MER	milieueffectrapport(age)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Noriant	Tijdelijke handelsvereniging Noordelijke Ring Antwerpen (CFE, Besix, Cordeel, Dredging, Van Wellen, Victor Buyck, Fabricom GTI en Vinci)
nv	naamloze vennootschap
PCC-tram	President's Conference Committee streetcar
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TV SAM	tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (tijdelijke vereniging Belgroma, Gedas, Technum)
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek

BIJLAGE 1:

Gezamenlijke presentatie
bij de toelichting van de basisrapportage Masterplan 2020

MASTERPLAN 2020

Bouwstenen voor de uitbreiding van het
Masterplan Mobiliteit Antwerpen
Basisrapportage
11 mei 2011



Structuur rapport

- Inleiding
- Projecten BAM – Jan Van Rensbergen
- Oosterweelverbinding – Jaak Polen
- Projecten MOW – Bert De Bondt

Inleiding

- Beslissingen VR september 2010
 - Uitwerking ondertunneling voor de sluiting van Ring rond Antwerpen
 - Wijzigingen aan het Masterplan 2020
 - MOW wordt verantwoordelijk voor een aantal Masterplan 2020 projecten
 - BAM op korte termijn afbouwen
- Opvolging:
 - Ambtelijke stuurgroep
 - Projectfiches:
 - Omschrijving
 - Kostprijs / Financiering
 - Projectmanagement
 - Timing
 - Risicomanagement

Projecten BAM



- Projecten Openbaar Vervoer
- Watergebonden projecten
- Fietsprojecten



Projecten Openbaar Vervoer

Brabo 1

Actie	15de VR BAM	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)	Februari 2012	Februari 2012*
Einde der werken Mortsel - Boechout	September 2012	September 2012

Uitvoering werken verloopt volgens planning;

* intussen bouwvergunning vernietigd door Raad van State



Tramlijn Deurne-Wijnegem





Projecten Openbaar Vervoer

Brabo 2

- Stuurgroep zal over volgende onderwerpen een voorstel voorleggen
 - Project Operaplein
 - Aansluiting op Leien fase 1
 - Tramlijnen op het Eilandje
 - Hardenvoortviaduct
- Planning
 - Uitwerking van beleidsdocument dat ter goedkeuring zal voorgelegd worden
 - In functie van deze beslissing wordt definitieve planning opgemaakt
 - Aanvang der werken gepland in 2013
 - Duur van de werken: 3 jaar
- Kostprijs
 - Raming op 213,72 mio €, nieuwe detailraming wordt momenteel uitgewerkt
- Overdracht
 - BAM staat in voor verdere ontwerp- en vergunningsprocedures



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 overgedragen
- IJzerlaanbrug
 - Project is gekoppeld aan het project Oosterweelverbinding
- Spoorbruggen
 - Overeenkomst over vernieuwing van de spoorbruggen op 19 februari 2009
 - Tussen BAM, Infrabel en nv De Scheepvaart
 - Planning
 - Aanbestedingsprocedure is lopende
 - Offertes worden tegen midden juni verwacht
 - Start van de werken is voorzien in najaar van 2011
 - Kostprijs
 - Raming op 33,1 mln €

Watergebonden projecten



- Van Cauwelaertsluis
 - Planning
 - Werken zo goed als voltooid
 - Sluis is voorlopig in werking
 - Officiële opening voor begin juni
 - Overdracht
 - In 2011 wordt de sluis overgedragen aan GHA
- Kattendijksluis
 - Planning
 - De werken worden in de zomer van 2011 afgerond

Fietsprojecten



- Totaal budget
 - 12,4 mio €
- Naargelang segment is de stad Antwerpen of BAM bouwheer
- BAM staat in voor projectcoördinatie
 - Ontwerp
 - Aanbesteding
 - Opvolging van de werken
- Overdracht
 - Geen overdracht in realisatiefase voorzien
 - BAM en TV SAM werken verder





departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

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



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Oosterweelverbinding



- **Beslissing Vlaamse Regering**
 - Project loopt tot aan knoop ring-E313
 - **Kostprijs**
 - 352,8 mio € duurder
 - 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
 - Incl. Leien fase 2
 - **Bekeken pistes voor beslissing Vlaamse regering**
 - DAM III-oplossing: Lange Wapper met tunnelaansluiting tot aansluiting E313
 - Cut & Coveroplossing
 - Geboorde tunneloplossing



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

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



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Oosterweelverbinding












Oosterweelverbinding



- **Projectteam Oosterweelverbinding**
 - Verfijning conceptontwerp
 - Uitgangspunten
 - Verkeersmodel
 - Verkeersprognoses van VVC over Masterplan voorgesteld op 8 april 2011
 - Bau 2020
 - 4 scenario's



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 GRUP-procedure gebeuren
 - **Nutsleidingen**
 - Oprichting werkgroep Nutsleidingen
 - Stad Antwerpen
 - AWW
 - BAM
 - Opmaak protocollen



Oosterweelverbinding

- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Bouwdok
 - Toegewezen aan GHA
 - Voor de start van werken aan de Oosterweelverbinding
 - Onderzoek 4 mogelijke locaties
 - Randvoorwaarden worden verder vastgelegd in afzonderlijke werkgroep
 - Transport van tunnelementen gebeurt op verantwoordelijkheid van aannemer/opdrachtnemer



Oosterweelverbinding

- Projectteam Oosterweelverbinding
 - Procedures
 - Aanpassing van bestaande GRUP OWV nodig
 - Plan MER procedure volgens 'integratiespoor'
 - BAM startte aanstellingsprocedure voor MER-deskundige op
 - Op 15 april werd 2011 opdracht toegewezen aan Antea
 - 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
 - Op 29 maart opnieuw bijeenroepen voor toelichting over wijzigingen
 - 2 urgente stappen
 - Aanstellen van MER-team
 - Aanstellen van ontwerpteam



Oosterweelverbinding

- Projectteam financiering/structurering
 - Opdracht
 - Aanpassing van het financieel model voorbereiden en detailleren van financiële aannames
 - Opstellen van een ontwerp concessieovereenkomst
 - Uitwerken van financiële engagementen van stakeholders (stad, haven) in afsprakennota's



Oosterweelverbinding

- Projectteam financiering/structurering
 - Reorganisatie
 - Mogelijk een 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
 - Analyse van reorganisatie zal voorgelegd worden aan Politiek Stuurcomité
 - Financieel model
 - Base Case – evaluatie van financiële haalbaarheid
 - Uitgegaan van D&B concept
 - Financiering op niveau van concessienemer
 - Concessienemer staat ook in voor organisatie van
 - » Onderhoud
 - » Beheer
 - » Exploitatie



Oosterweelverbinding

- Projectteam financiering/structurering
 - Inbreng van stad en haven
 - Afspraken die in het kader van de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 24 september 2010 werden gemaakt zijn nog niet vertaald in overeenkomsten
 - Wordt prioritair aangepakt omwille van
 - Financiële haalbaarheid
 - Onderhandelingen over een concessie



Oosterweelverbinding

- Risicobeheersing
 - Aandachtspunten
 - Reorganisatie BAM/ NV Tunnel Liefkenshoek
 - BAM-decreet
 - Verleggen nutsleidingen
 - Bouwdok
 - Inbreng Stad en Haven
 - Protocollen
 - Procedures (vergunningen, Plan MER, GRUP,...)
 - Financiering

Projecten onder de verantwoordelijkheid van MOW

- Wegenprojecten
- Openbaar vervoer projecten
- Bruggen Albertkanaal
- Royerssluis



VERTUNNELING R11 VOOR DOORGAAND VERKEER



- **Organisatie:**
 - Projectleider ir. Jaak Polen
 - Antwerpse gouverneur: begeleiden opmaak streefbeeld
- **Doel:**
 - doorgaand verkeer Zuid-Noord faciliteren;
 - sluipverkeer Zuidooststrand vermijden;
 - Leefbaarheid verbeteren.
- **Middelen:**
 - vertunneling van de huidige R11 tussen E19 Zuid en E313;
 - verbinding N10 Liersestwg met R11
 - aansluiting N171-N1 (ontlasting Edegem en Kontich);
 - ontsluiting Rupelstreek naar A12 Zuid (N171).
- **Wijze waarop:**
 - los van N171 starten met verlengbare tunnel luchthaven;
 - R11 als verzamelende weg naar het hoofdwegennet.

E34/E313



Tactische studie

- Congestieproblemen met belangrijke impact op R1
- Grote ongevalgevoeligheid

Plan-MER opgestart

- Afstemming op andere projecten: 2^e spoorontsluiting / A102, ENA, R11, tramprojecten



A102



- Afstemming met 2^e spoorontsluiting
 - Geboorde weg- en spoortunnel
 - Gecombineerde weg- en spoortunnel in open bouwput
 - Afzonderlijke aanleg
- Plan-MER 2^e spoorontsluiting gestart



Spaghettiknoop



- Doelstellingen
 - Afstemmen op nieuwe stedelijke ontwikkelingen: Petroleum Zuid, nieuw Zuid, ...
 - Compactere knoop
 - Verkeersveiligheid
 - Handhaving vrachtwagenverbod Kennedytunnel



Tijsmanstunnel



- Doelstellingen
 - Betere ontsluiting haven
 - Betere afwikkeling intra-havenverkeer
- Ontwerp-MER
- Overleg tussen AWW en GHA



Waasland



- Deelprojecten
 - Oostelijke tangent
 - Verbindingsweg E34-N70
 - Parallelwegen E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht
- Plan-MER Oostelijke tangent in opmaak



N49



- Doel
 - Verbinding tussen 3 Vlaamse zeehavens
 - Alternatief voor E17, verkeersaantrekkend voor Liefkenshoektunnel
- Maatregel: ombouwen van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle (A11)
 - kunstwerken
 - ventwegen

R4 Oost Gent

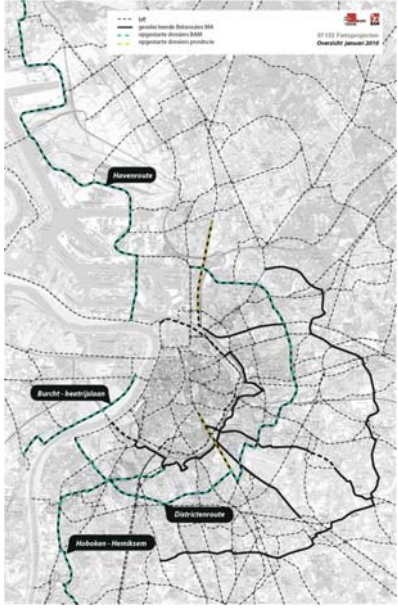


- Doel
 - Verbinding E17 – E34/N49 (ter ontlasting van de E17) kunstwerken
 - Verbeteren bereikbaarheid haven Gent
 - Verkeersveiligheid
- Ingrepen
 - Kruispunten omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen (tunnel of brug)
 - Zijstraten van ondergeschikt belang worden afgesloten
- Stand van zaken
 - 1 kruispunt afgerond
 - 3 kruispunten starten eind 2011 – medio 2012



Fietspaden

- Wat
 - Albertkanaal
 - Gordel Randgemeenten
 - Ringfietspad
 - Spoorlijn Lier-Antwerpen
 - Vremde-Borsbeek-Berchem
- Hoe
 - Inpassen in beleidsdomein MOW
 - Organisatorisch
 - Budgettair






nv De Scheepvaart

Dynamisch verkeersmanagement

- Variabele signalisatie o.a.
 - R2
 - E313
 - Tunnels (tunnelveiligheid)
- Meten in Vlaanderen
 - Basismmeetnet klaar eind 2011

	ANTW.-ZUID : 6 m in
	ANTW.-NOORD : 17 m in
1	ONGEVAL in MERKSEM
	ANTW.-OOST : 11 m in
	ANTW.-NOORD : 17 m in




Openbaar vervoer projecten

- Wat
 - OV- projecten 2^e fase Masterplan Antwerpen
 - Bijkomende tramlijnen (VR 29/09/2010)
- MKBA: bepalen prioriteit
 - methodologie wordt vastgelegd (1^e helft 2011)
 - Opstart MKBA's (2^e helft 2011)

Deurne – Wijnegem (fase 2)

- Wat
 - Verlenging fase 1(2,8 km)
 - Turnhoutsebaan
 - Centrum Wijnegem
 - Over Albertkanaal
 - Tot grens Schilde
- Aandachtspunt
 - Afstemming projecten nv De Scheepvaart
- Startnota goedgekeurd

Mortsel - Kontich

- Wat
 - Verlenging fase tramlijn 15 van Gemeenteplein Mortsel tot carpoolparking E19 in Kontich
 - Verbindingsweg N1 - N171
- Startnota goedgekeurd

Hemiksem (fase 2 + 3)



- Wat
 - Verlengen tramlijn Sint Bernardsesteenweg vanaf het Schoonselhof tot aan de Moerelei (fase 2)
 - Vanaf de keerlus Moerelei tot in Hemiksem (eindpunt “watertoren”) (fase 3)
- Startnota goedgekeurd

Borsbeek - Wommelgem

- Wat
 - Verlenging tramlijn van Gitschotellei via de Drakenhofstraat, de Borsbeeksesteenweg en de De Robianostraat tot Borsbeek centrum (2,8 km)
 - verlenging van de tramlijn in de Dascottelei over 800 m (deel St.Rochusstraat tot N116)
- Startnota 1e verlenging goedgekeurd

Linkeroever Noord



- Wat
 - tramlijn voor de verdere ontsluiting van Linkeroever, met name de wijken ten noorden van de Blancefloerlaan.
 - sluit aan op de tramlijn aan de Blancefloerlaan en eindpunt ter hoogte van het Esmoreitpark.
- Startnota goedgekeurd

Ekeren - Leugenberg

- Wat
 - Verlenging tramlijn van keerlus De Mieren tot aan Leugenberg (2,2 km).
 - Het tracé waarlangs de tram doorheen of langs Ekeren zal rijden is nog niet bepaald
 - Sluit aan op de tramlijn aan de Blancefloerlaan en eindpunt ter hoogte van het Esmoreitpark.
- Startnota goedgekeurd

Nieuw Zuid

- Wat
 - Tramproject af te stemmen op stedelijke ontwikkeling en Spaghettiknoop

Bijkomende tramlijnen (VR 29/09/2010)



- Lightrail Oostmalle
 - Vanaf het kruispunt Houtlaan – Turnhoutsebaan (eindpunt tramuitbreiding Deurne – Wijnegem fase 2) tot de KMO-zone Schilde via de gewestweg N12
- E313 Wommelgem – Ranst
 - sluit aan op tramuitbreiding naast de E313 tussen Ruggeveldlaan en het rondpunt Wommelgem R11 (deel LIVAN I).
 - verder verlengd tot Q8 Ranst, eindhalte wordt gekoppeld aan de P&R.
- Wilrijk
 - Olympiadepoort – Universiteitsplein
 - Silvertopstraat – Olympiadepoort
- Beveren
 - tramlijn naar Zwijndrecht doortrekken tot Beveren
- Trams
- Stand van zaken tramlijnen: conceptontwerp



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): fase voorkeursbieder

Bruggen Albertkanaal

- Voor een aantal bruggen werden al concrete stappen gezet :
 - Brug Grobbendonk: sinds 2010 in uitvoering.
 - Brug Oelegem I te Ranst: opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2010 van nv De Scheepvaart en werd aanbesteed
 - Sluisbrug Olen: opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 van nv De Scheepvaart. Studie aanpassen van de sluisbrug aangevat.
 - Ontwerp van bruggen Viersel en Olen-Hoogbuul in opmaak
 - Voor een aantal bruggen: besprekingen gevoerd met betrokken partners (Infrabel, AWW, gemeenten).

Royerssluis



- Projecteigenaar: afdeling Maritieme Toegang (Departement MOW)
- Aandachtspunten
 - Afstemming op project Oosterweelverbinding
 - Actualisatie MKBA: keuze infrastructuurscenario

Controleverslag Rekenhof

- Ontbrekende fiches:
 - worden bezorgd
- Overzichtstabel
 - N49: kostenraming projectfiche 105,5 mio. euro
 - DVM: kostenraming 342 mio. euro is kost DVM-plan m.b.t. Masterplan 2020



BIJLAGE 2:

Presentatie van het Verkeerscentrum

Masterplan 2020
Modelmatige analyses


departement
Mobiliteit en
Openbare Werken



René Grispén – Eddy Peetermans
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
11 mei 2011

Verkeerscentrum
Vlaanderen 

Vlaamse overheid 


departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Agenda

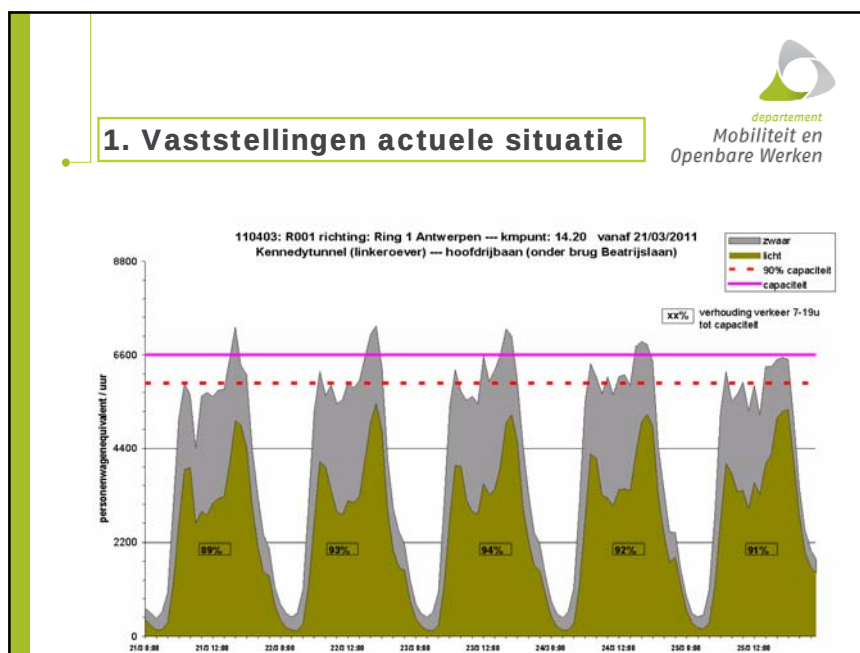
1. Vaststellingen
2. Prognoses 2020
3. Resultaten
4. Conclusies



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

1. Vaststellingen actuele situatie

Wegennetwerk rond Antwerpen zit vol





1. Vaststellingen actuele situatie

Wegennetwerk rond Antwerpen zit vol

- **Merkbaar aan cijfers**
 - Minder dan 10% groei mogelijk op doorsnee werkdag (7-19u) op vitale delen van het hoofdwegennetwerk
 - Kennedytunnel
 - R1: Berchem-Borgerhout
 - E313 Wommelgem - Borgerhout



1. Vaststellingen actuele situatie

Wegennetwerk rond Antwerpen zit vol

- **Merkbaar aan symptomen**
 - Kleine verdere groei verkeer leidt tot sterke toename congestie
 - Antwerpen 2010: verkeer groeit met 1.2% filezwaarte groeit met 28%



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

2. Prognoses 2020

Strategische Verkeersmodellen berekenen nieuw evenwicht op basis van:

- **Invulling activiteiten (groei, situering)**
 - Wonen, werken, leren, winkelen, ..
- **Aanbod infrastructuur en OV**
- **Regelgeving en kosten**
 - Parkeren, brandstofkost, kilometerheffing, ...



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

2. Prognoses 2020

Invulling Toekomstscenario Business-as-Usual (BAU) 2020

- Randvoorwaarden invulling bepaald door Federaal Planbureau en Studiedienst Vlaamse Regering – opgemaakt in 2007
 - **Bevolking: +9% (vergelijkbaar met meest recente prognoses)**
 - **Tewerkstelling: +9%**
 - **Beroepsbevolking: +7%**
 - **Generieke groei per bedrijfstak**
- Ruimtelijke differentiatie bepaald door projecten (woonuitbreiding, industrieterreinen) – opgemaakt in 2007, in 2010 nog verfijnd
 - **1065 ruimtelijke projecten opgenomen**
 - **Sterke concentratie nieuwe arbeidsplaatsen op Antwerpen Linkeroever (haven) en langs Albertkanaal (ENA)**
 - **Projecten voegen geen extra activiteiten toe maar corrigeren de generieke groei naar locatie.**
 - Scope correctie op basis van omvang/belang project (lokaal, bovenlokaal, gewestelijk)
 - Zelfs na correctie sterke groei rond Antwerpen
 - bvb arr. St Niklaas tewerkstelling +24%



3. Resultaten

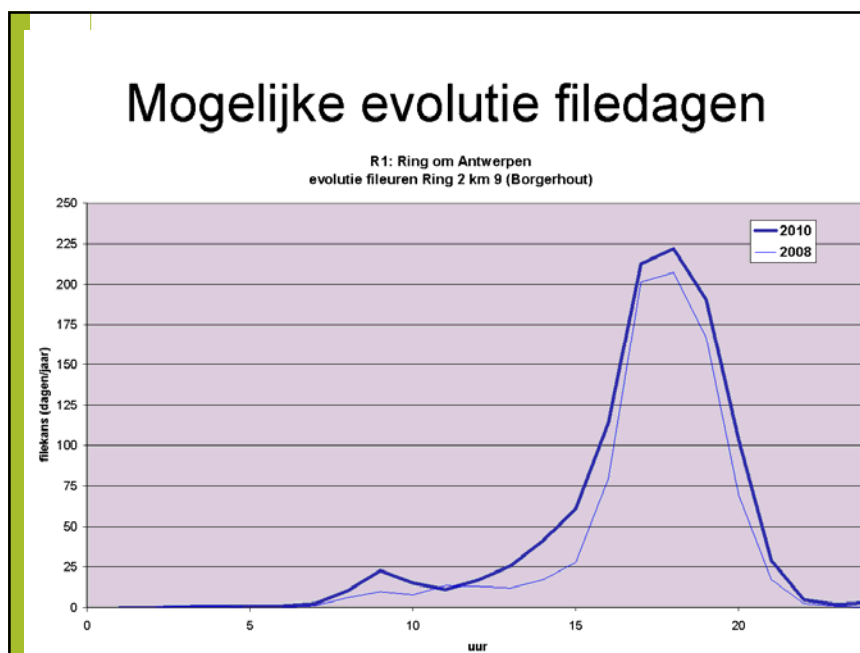
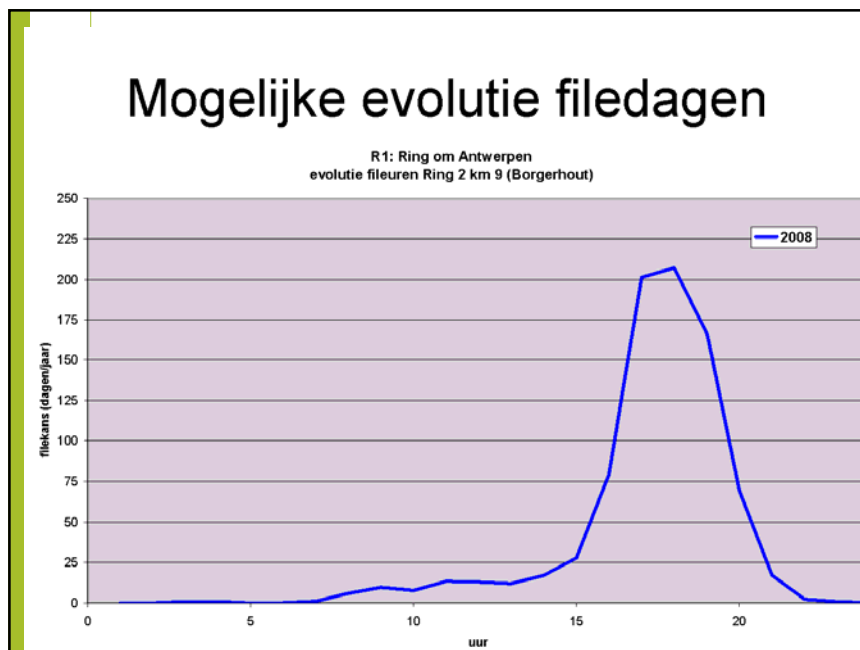
- Onderzochte scenario's
 - BAU-2020 zonder ingrepen
 - Scenario 1: BAU-2020 met OWV
 - Scenario 2: Scenario 1 met OV-MP2020 en verhoogde Modal Split
 - Scenario 3: Scenario 2 met optimalisatie netwerk
 - Scenario 4: Volledig Masterplan

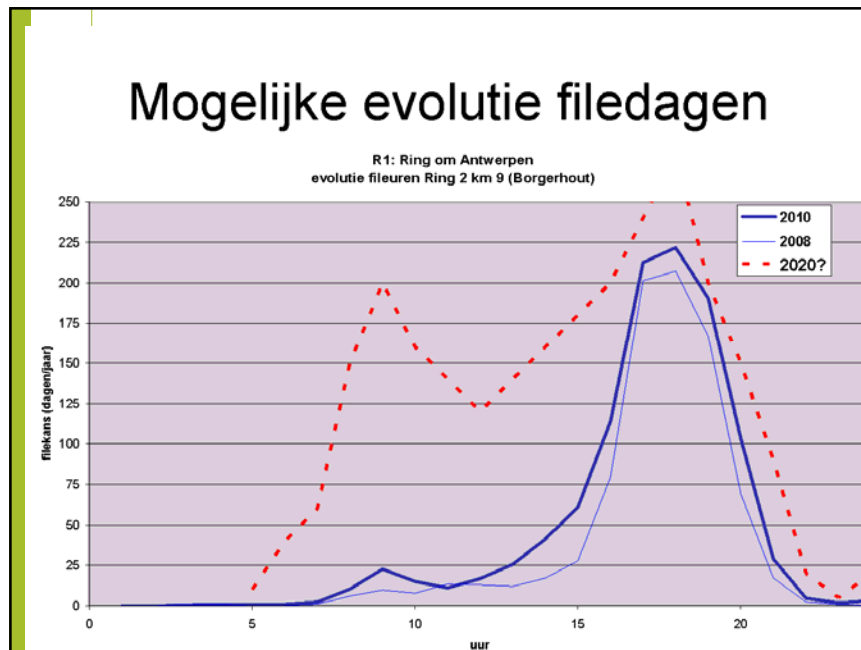


3. Resultaten

Resultaten BAU-2020

- Zowel aantal verplaatsingen als verplaatsingsafstand groeien nog sterk
 - **Effect vooral merkbaar op hoofdwegen (grotere afstand)**
- 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**





3. Resultaten

Interpretatie evoluties BAU-2020

- Drijvende krachten achter evolutie
 - **Groei**
 - **Verhoging verplaatsingsafstand**
 - **Extreme congestie**
 - **Lage verplaatsingskosten**
- Situering evenwicht
 - **Sommige prognoses pas na 2020 gerealiseerd (economische crisis)**
 - Invulling nieuwe ontwikkelingen (ENA, haven)
 - **Inertie gedrag**
- Problemen zo extreem dat impact op evolutie activiteiten niet uit te sluiten is
 - **Maar:**
 - Nog hogere groei vracht in Nederlandse prognoses
 - Hogere groei bevolking in recente vooruitzichten



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Resultaten

- Resultaten Scenario 2
- Extra aanbod in Masterplan + extra congestie leidt tot verhoogd openbaar vervoergebruik
 - De Lijn Antwerpen: + 46%/+45% (Ochtend/avondspits)**
 - NMBS: +65%/+32%**
- Ambitie Verhoogde Modal Split wordt niet gehaald door reeds geplande maatregelen
 - Extra maatregelen nodig (niet gesimuleerd)**
 - Lokaal: sterk parkeerbeleid
 - Bovenlokaal: prijsbeleid



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Resultaten

- Effecten verhoogde modal split
- Effecten zijn 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**
- Verhoogde modal split gewenst/nodig maar is geen alternatieve oplossing



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. 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 A111 en A102 functioneren voor relatie E313/E19 en ontlasten overeenkomende secties R1**



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3. Resultaten

R1 Berchem-Borgerhout 90% verzadigd

- Huidige Toestand 140% vs. MP-2020 90%
- Door DVM is verzadiging van 90% niet onoverkomelijk
- MP2020 creëert redundant en minder kwetsbaar systeem

Onderliggend Wegennet gevoelig verbeterd

- Groot aantal lokale knelpunten worden opgelost

4. 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
- Verhoogd ambitieniveau MS zorgt voor verlichting OWN maar kan maar slagen mits aanvullend flankerend beleid



BIJLAGE 3:

Presentatie van het Rekenhof



Masterplan 2020 - basisrapportage

Verslag van het Rekenhof

11/05/2011 1



Informatievoorziening Masterplan 2020

- Informatievoorziening door de Vlaamse Regering in overleg met Rekenhof en Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
 - start april 2011 met een basisrapportage : volwaardig referentiedocument
 - Daarna : opvolging d.m.v. halfjaarlijkse rapportages
 - doelstellingen en reikwijdte
 - planning van voorbereiding en uitvoering
 - kostprijs, financiering en budgettaire impact
 - risicobeheersing
 - (aspecten van organisatie)
- Opdracht Vlaams Parlement aan Rekenhof: beoordeling van de informatiekwaliteit

11/05/2011 2

Beoordeling informatiekwaliteit

- **Onderbouwd**
 - + gesteund op onderliggende informatie
 - behoudens enkele kostprijsramingen
- **Transparant**
 - + Samenvattende overzichtstabel + projectfiches om voortgang en kostenbeheersing op te volgen of te toetsen
 - Onzekerheden slechts gedeeltelijk toegelicht
 - Geen overzicht uitvoeringsplanning
- **Gestructureerd**
 - + Voor de meeste projecten systematisch informatie over reikwijdte, planning, kostprijs, financiering en risicobeheersing
 - Enkele projectfiches ontbreken (E34/E313, Royerssluis)
- **Voldoende relevant en actueel**

11/05/2011

3

Beoordeling informatiekwaliteit

- **Kan vollediger, over**
 - Invulling enkele tramverbindingen en bijkomende fietsprojecten
 - Lopende vergunningenprocedures Oosterweelproject en nodige MER en GRUP sommige andere projecten
 - Werkelijke kostprijs van projecten in uitvoering
 - Kosten van voorbereiding en van verloren investeringen
 - Impact op de meerjarenbegroting
 - Aanpak studieopdrachten

11/05/2011

4

Beoordeling informatiekwaliteit

- **Onzekerheden**

- Duidelijk vermeld in basisrapportage

- Onderlinge projectafhankelijkheden : fietsbrug IJzerlaan
 - Opmaak streefbeelden : R11
 - Maatschappelijke kosten-batenanalyses: Royerssluis
 - Uitvoeringsplanning afhankelijk van beschikbaarheid financiële middelen

- Weinig toegelicht in basisrapportage

- Financiële haalbaarheid Oosterweelproject
 - Juridische afhandeling reorganisatie en concessiestructuur
 - Overdrachtsvoorwaarden lopende projecten



11/05/2011

5

Beoordeling informatiekwaliteit

- **Aandachtspunten**

- concretisering engagementen stad en haven
 - levering trams voor Brabo 1
 - budgettaire impact Brabo 2



11/05/2011

6

Tot besluit

- **Voortgang beperkt**
 - + Realisatie lopende projecten BAM
 - + Ambtelijke voorbereiding Oosterweelproject vordert
 - Nog veel beslissingen te nemen ter voorbereiding Oosterweelproject en andere projecten
- **Aanbevelingen voor de volgende voortgangrapportages**
 - Opstellen actuele, transparante overzichtstabellen over reikwijdte, planning, kostprijs en financiering
 - Duiden van alle onzekerheden
 - Waken over volledigheid van relevante informatie over risicobeheersing en kostprijs



11/05/2011

7