



Vlaams  
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 9  
ingediend op 22 juni 2012 (2011-2012)

## Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020  
Tweede voortgangsrapportage

## Verslag

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

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;  
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;  
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;  
de heer Peter Reekmans;  
de heer Dirk Peeters.

*Plaatsvervangers:*

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

*Stukken in het dossier:*

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage  
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof  
– Nr. 3: Verslag  
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage  
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof  
– Nr. 6: Verslag  
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage  
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof

## INHOUD

|        |                                                                                                                                                                           |    |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.     | Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken .....                                                                             | 5  |
| II.    | Uiteenzettingen van de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11, en de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van MOW voor het Masterplan 2020 ..... | 5  |
| 1.     | Projecten BAM.....                                                                                                                                                        | 5  |
| 1.1.   | BAM-projecten openbaar vervoer .....                                                                                                                                      | 6  |
| 1.2.   | Watergebonden projecten.....                                                                                                                                              | 6  |
| 1.3.   | Fietsprojecten .....                                                                                                                                                      | 6  |
| 1.4.   | Oosterweelverbinding .....                                                                                                                                                | 6  |
| 1.4.1. | Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever ....                                                                                                               | 6  |
| 1.4.2. | Noriant .....                                                                                                                                                             | 7  |
| 1.4.3. | Protocollen.....                                                                                                                                                          | 7  |
| 1.4.4. | Procedures.....                                                                                                                                                           | 7  |
| 1.4.5. | Reorganisatie BAM-TLH.....                                                                                                                                                | 8  |
| 1.4.6. | Financieel model .....                                                                                                                                                    | 8  |
| 1.4.7. | Kostprijs en financiering .....                                                                                                                                           | 8  |
| 1.4.8. | Risicobeheersing .....                                                                                                                                                    | 8  |
| 2.     | MOW-projecten.....                                                                                                                                                        | 9  |
| 2.1.   | Poort Oost .....                                                                                                                                                          | 9  |
| 2.2.   | Andere wegenprojecten.....                                                                                                                                                | 9  |
| 2.2.1. | Brug Geel-Oevel.....                                                                                                                                                      | 10 |
| 2.2.2. | Waasland.....                                                                                                                                                             | 10 |
| 2.2.3. | N49 .....                                                                                                                                                                 | 10 |
| 2.2.4. | R4 Gent .....                                                                                                                                                             | 11 |
| 2.2.5. | Spaghettiknoop .....                                                                                                                                                      | 11 |
| 2.2.6. | Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171).....                                                                                                                               | 11 |
| 2.3.   | Openbaarvervoerprojecten.....                                                                                                                                             | 11 |
| 2.4.   | Bruggen Albertkanaal.....                                                                                                                                                 | 11 |
| 2.5.   | Royerssluis.....                                                                                                                                                          | 11 |
| 2.6.   | Fietspaden .....                                                                                                                                                          | 11 |

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| III. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof ..... | 12 |
| 1. De kwaliteit van de informatie.....                                        | 13 |
| 1.1. Overzicht niet volledig transparant .....                                | 13 |
| 1.2. Onzekerheden kostprijs Masterplan 2020 .....                             | 13 |
| 2. De vooruitgang ten opzichte van de vorige rapportage.....                  | 13 |
| 3. Vooruitgang in de komende maanden .....                                    | 14 |
| 3.1. Realisatietermijn .....                                                  | 14 |
| 3.2. Budgettaire mogelijkheden .....                                          | 14 |
| 3.3. Oosterweelproject .....                                                  | 15 |
| 3.4. Reorganisatie BAM/TLH .....                                              | 15 |
| 4. Wijziging BAM-decreet .....                                                | 15 |
| 4.1. Opdracht van TLH .....                                                   | 15 |
| 4.2. Gewestwaarborg TLH .....                                                 | 15 |
| IV. Vragenronde.....                                                          | 16 |
| 1. Vragen van de leden.....                                                   | 16 |
| 1.1. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort.....                                | 16 |
| 1.2. Opmerkingen van de heer Jan Penris .....                                 | 17 |
| 1.3. Opmerkingen van de heer Steve D’Hulster .....                            | 18 |
| 1.4. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters.....                                | 19 |
| 1.5. Opmerkingen van de heer Dirk Van Mechelen.....                           | 20 |
| 1.6. Opmerkingen van mevrouw Goedeke Vermeiren .....                          | 20 |
| 1.7. Opmerkingen van de heer Bart Martens .....                               | 21 |
| 2. Antwoorden .....                                                           | 22 |
| Gebruikte afkortingen .....                                                   | 27 |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 3 mei 2012 een gedachtewisseling over de tweede voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen<sup>1</sup>. De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan<sup>2</sup>.

Het tweede voortgangsrapport van de Vlaamse Regering werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Jaak Polen, projectleider Oosterweelverbinding en R11, en de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020. Het verslag van het Rekenhof over de tweede voortgangsrapportage werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof.

Op de vragen van de leden werd geantwoord door minister Hilde Crevits, de heren Jaak Polen en Bert De Bondt, de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van nv BAM, de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij-De Lijn, de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, de heer Jan Debucquoy, raadsheer Rekenhof, en de heer Kris Neven, projectleider Rekenhof.

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

Minister *Hilde Crevits* leidt de voortgangsrapportage in met te wijzen op de belangrijkste wijziging van aanpak. Men laat niet langer iedereen aan het woord voor een bijna woordelijke herhaling van het gepubliceerde verslag. Enkel de effectieve projectleider voor de Oosterweelverbinding en de R11, de heer Jaak Polen, zal uiteenzetten wat in de afgelopen periode is geëvolueerd. Voor de projecten die met BAM of de projecten van de heer Polen niets te maken hebben, zal de heer Bert De Bondt als ambtelijk coördinator de toelichting verzorgen.

Met het Rekenhof is afgesproken bij een voortgangsrapportage alleen in te gaan op projecten waarin een evolutie vast te stellen is. Van alle leidend ambtenaren van betrokken instanties is de aanwezigheid gevraagd, stelt de minister, teneinde mogelijke vragen te beantwoorden. Op het verzoek blijkt ook de voorzitter van de BAM, de heer Karel Vinck, te zijn ingegaan.

## **II. UITEENZETTINGEN VAN DE HEER JAAK POLEN, PROJECTLEIDER OOSTERWEELVERBINDING EN R11, EN DE HEER BERT DE BONDT, AMBTELIJK COÖRDINATOR VAN MOW VOOR HET MASTERPLAN 2020**

De heer *Jaak Polen* geeft een overzicht van de BAM-projecten en de Oosterweelverbinding.

### **1. Projecten BAM**

Hij geeft volgende lijst van BAM-projecten waarover iets te melden valt: contractmanagement Brabo 1, projectcoördinatie Brabo 2 tot de contractsluiting (waar het werk van BAM dan stopt), en de watergebonden projecten, met name een aantal bruggen en sluizen die BAM zelf heeft uitgevoerd of onder toezicht heeft. De projecten van de scheepvaart komen later aan bod. Ook voor de fietsprojecten worden alleen die van BAM eerst behandeld. BAM ontfermt zich tevens over de afwerking van de natuurgebieden Linkeroever, met name de Burchtse Weel, waarvoor de administratieve afhandeling loopt. Tot slot komt ook de Oosterweelverbinding aan bod.

<sup>1</sup> *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/7.

<sup>2</sup> De verslagen van de Vlaamse Regering, het Rekenhof en van de besprekingen in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken met betrekking tot het Masterplan 2020 worden gepubliceerd in de reeks Parlementaire Stukken en dragen voor heel de legislatuur 2009-2014 alle het nummer 63.

### **1.1. BAM-projecten openbaar vervoer**

Van het openbaarvervoerproject Brabo 1, is de tramlijn Deurne-Wijnegem-Stelplaats op 14 april 2012 feestelijk geopend, nadat op 21 maart 2012 een beschikbaarheidscertificaat was afgeleverd. Iedereen en vooral de warenhuizen in de buurt blijken tevreden.

Een tweede onderdeel van Brabo 1, de tramlijn Mortsel-Boechout, zou af moeten zijn op 21 september 2012, de contractueel vastgelegde datum. Alles verloopt volgens planning en de datum zou gehaald worden.

Brabo 2 omvat de heraanleg van de Leien fase 2, het Operaplein, de tramlijnen op het Eilandje, de tramlijn richting Ekeren, de traminfrastructuur tussen de Bolivarplaats en Brederodestraat via de Brusselstraat en de aankoop van tramstellen. De samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn, stad Antwerpen en BAM werd goedgekeurd op 23 december 2011. BAM neemt daarin de integrale projectcoördinatie op zich tot aan de contractsluiting. Dan moeten De Lijn en de stad de zaken verder afhandelen. De start der werken is voor begin 2014.

### **1.2. Watergebonden projecten**

Een watergebonden project van BAM is de Noorderlaanbrug. Zij is afgewerkt in juni 2010 met een kostprijs van 32,4 miljoen euro. De bruggen (wegbrug en brug voor het openbaar vervoer) worden officieel overgedragen aan nv De Scheepvaart en AWV en De Lijn. Die laatste in het kader van het project Brabo 2 met een tramlijn die erover gaat. De authentieke aktes zijn in opmaak en moeten dan op de raden van bestuur van respectievelijk nv De Scheepvaart en De Lijn komen om daarna ondertekend te worden. Dat loopt.

Voor de spoorbruggen van het Albertkanaal is Infrabel de bouwheer en belooft het aannemingsbedrag 19,8 miljoen euro exclusief btw. De werken zijn officieel van start gegaan op 13 februari 2012 en duren 970 kalenderdagen.

Bij de watergebonden projecten hoort onder meer ook de Van Cauwelaertsluis, die opgeleverd is in juni 2011. De procedure om de sluis formeel over te dragen aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen loopt.

Het project Kattendijksluis is afgewerkt. De sluis werd op 25 september 2011 opengesteld en is in bedrijf.

### **1.3. Fietsprojecten**

Voor de vier opgestarte fietsprojecten onder de verantwoordelijkheid van BAM werd 12,4 miljoen euro ingeschreven. BAM werkt ze verder af: de havenroute, Hoboken-Hemiksem, Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht en de Districtenroute.

### **1.4. Oosterweelverbinding**

Met betrekking tot de Oosterweelverbinding zijn belangrijke stappen gezet, stelt de spreker.

#### **1.4.1. Studiebureau ontwerp Oosterweelverbinding rechteroever**

Er is een studiebureau aangesteld voor het ontwerp van de Oosterweelverbinding op rechteroever. De overheidsopdracht is uitgeschreven in 2011 en daarover is al gerapporteerd bij de eerste voortgangsrapportage<sup>3</sup>. De gunningsprocedure is recent afgesloten en heeft

<sup>3</sup> Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 63/4, p. 14.

geleid tot de toewijzing aan de tijdelijke handelsvereniging ROTS, een combinatie van Grontmij en Witteveen+Bos. Het studiebureau gaat van start in de tweede helft van mei 2012. Het studiebureau moet daartoe over definitieve gegevens beschikken.

#### 1.4.2. Noriant

Voor het dossier Noriant is op 1 december 2011 de officiële aanmelding gebeurd bij de Europese Commissie, DG Competition. Het is er volledig verklaard en gevalideerd. Er lopen informele gesprekken. In een eerste reactie vond het DG Competition het veeleer iets voor het DG Markt. Bij een informeel bezoek aan dat DG vroeg men om bijkomende inlichtingen. Dat wordt onderzocht met juristen van BAM en Noriant.

#### 1.4.3. Protocollen

Ook belangrijk is de voortgang in de protocollen, stelt de heer Polen. Het zijn de documenten die met elk van de stakeholders afgesloten worden voor de praktische afspraken. Zo waren er financiële overeenkomsten met stad en haven. Om concreet te kunnen starten zijn voorts nog protocollen met hen en andere stakeholders nodig. De prioritaire protocollen zijn nodig om de samenwerkingsovereenkomst met Tunnel Liefkenshoek NV te kunnen afsluiten en voor de aansturing van het studiebureau Rechteroever, zodat zij duidelijk weten welk dossier ze in handen krijgen.

De spreker laat volgende lijst zien met de acht meest prioritaire protocollen. In totaal zijn er tweemaal zoveel.

# Oosterweelverbinding

## • Protocollen

| Nr. | Protocol                            |     |                                           | Status op 16/04/2012        |
|-----|-------------------------------------|-----|-------------------------------------------|-----------------------------|
| 1   | Kaderovereenkomst met Vlaams Gewest |     |                                           | interne voorbereiding       |
| 2   | Stad                                | 2.A | OWV (basisprotocol)                       | overlegfase                 |
|     |                                     | 2.B | Samenwerkingsovereenkomst Nutsleidingen   | ondertekend                 |
|     |                                     | 2.C | Samenwerkingsovereenkomst Lobroekdok      | overlegfase                 |
|     |                                     | 2.D | Samenwerkingsovereenkomst Grondoverdracht | ondertekend                 |
|     |                                     | 2.E | Samenwerkingsovereenkomst Mexico Eiland   | ondertekend                 |
| 3   | GHA                                 | 3.A | OWV (basisprotocol)                       | klaar voor ondertekening    |
|     |                                     | 3.B | Financieringsovereenkomst Kades           | ondertekend                 |
|     |                                     | 3.C | Financieringsovereenkomst Bouwdok         | ondertekend                 |
|     |                                     | 3.D | Overeenkomst BTW                          | ondertekend                 |
|     |                                     | 3.E | Samenwerkingsovereenkomst Bouwdok         | overlegfase                 |
| 4   | NV De Scheepvaart                   |     |                                           | ondertekend                 |
| 5   | W&Z                                 |     |                                           | overlegfase ontwerpvoorstel |
| 6   | AMT                                 | 6.A | OWV (basisprotocol)                       | overlegfase ontwerpvoorstel |
|     |                                     | 6.B | Samenwerkingsovereenkomst Roeyerssluis    | overlegfase                 |
| 7   | De Lijn                             |     |                                           | aanvangsfase overleg        |
| 8   | AWV                                 |     |                                           | overlegfase ontwerpvoorstel |

#### 1.4.4. Procedures

Er is vooruitgang in de procedures voor de Oosterweelverbinding. Het GRUP Oosterweelverbinding moest aangepast worden omdat het tracé van de tunnels buiten het GRUP valt van het tracé Lange Wapper. De plan-MER-procedure is daarom integraal hernomen. De kennisgeving liep van 16 november 2011 tot half december 2011, leidde tot 129

inspraakreacties en vergde derhalve enorm veel werk om die allemaal in de richtlijnennota te incorporeren. De dienst MER wilde dat werk zorgvuldig doen en consulteerde nogmaals de belangrijkste inspraakdeelnemers. Het resultaat is de richtlijnennota die pas een week geleden is gepubliceerd. De plan-MER-coördinator, studieburerau Antea, kan ermee aan de slag voor BAM.

Er is een aanzet voor het ruimtelijke veiligheidsrapport. SGS is daarbij aangesteld als studiebureau. Ook in dat verband zijn de prioritaire protocollen noodzakelijk. Alles gebeurt in coördinatie met de plan-MER-procedure. De redelijke alternatieven die overblijven worden hierbij getoetst op ruimtelijke veiligheid.

#### *1.4.5. Reorganisatie BAM-TLH*

Wat betreft de reorganisatie van BAM naar Tunnel Liefkenshoek zijn de noodzakelijke voorwaarden in de eerste plaats de inwerkingtreding van het gewijzigde BAM-decreet. Het is principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering in de loop van 2011. Er is een advies van de MORA binnen en recent ook dat van de Raad van State. Het is nog altijd de bedoeling het ontwerp van decreet vóór het zomerreces van 2012 in het parlement in te dienen<sup>4</sup>.

In het kader van de reorganisatie is ook overleg nodig met de Europese Commissie over staatssteun, toltarieven, overheidsopdrachten. Daartoe is al een aanzet gegeven bij de informele gesprekken waarvan eerder sprake. Voorts is er een uitspraak nodig van het INR met betrekking tot de ESR-neutraliteit. Ook in de lopende onderhandelingsprocedure van de Oosterweelverbinding met Noriant moet er definitief uitspraak zijn. Alles wordt intussen ingezet. Nog in de eerste helft van 2012 wil men de Europese instanties en INR contacteren. Eind 2012 hoopt men dan de adviezen binnen te hebben en ook een finale uitspraak te hebben van DG Competition inzake Noriant.

#### *1.4.6. Financieel model*

Het financiële model zou geactualiseerd worden tegen mei-juni 2012. De eerste contacten met het bureau zijn gelegd. Voor de actualisatie wordt uitgegaan van de meest recente marktomstandigheden, gegevens en data van het verkeersmodel.

De EIB blijkt nog steeds een principiële interesse te betonen in een participatie in het project, niet alleen na maar ook tijdens de bouw. Er worden wel belangrijke voorwaarden gesteld die in de rapportage worden opgesomd, verwijst de heer Polen. Zo moet het dossier zuiver en duidelijk zijn, de aanbestedingsprocedure moet uitgeklaard zijn en de nodige waarborgen worden gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest.

#### *1.4.7. Kostprijs en financiering*

Wat betreft kostprijs en financiering zijn er geen nieuwe gegevens beschikbaar.

#### *1.4.8. Risicobeheersing*

Wat de risicobeheersing betreft, wordt zowel in het werkcomité, het politiek stuurcomité als in de raad van bestuur van BAM systematisch de planning van alle activiteiten met betrekking tot de Oosterweelverbinding opgevolgd. Dat geldt zeker voor zaken die op het kritieke pad liggen, zoals de timing van het opstellen van de plan-MER. Er kan over dat punt nog geen uitspraak worden gedaan omdat men niet weet hoe lang de plan-MER-studie zal duren. Voorlopig zijn enkel de richtlijnen beschikbaar en acht alternatieven. Alles hangt af van hoeveel alternatieven er zullen afvallen in de loop van de procedure.

<sup>4</sup> Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/1.

Ook het RUP wordt gevolgd, en de onteigeningen en afbraak. Zolang het RUP niet duidelijk is, wil men geen onteigeningen doen, maar voorlopig wel minnelijke verwervingen als die mogelijkheid zich voordoet en de prijs niet te hoog ligt.

Het studiebureau moet stilaan aan de slag kunnen opdat de werken tijdig van start zouden kunnen gaan, in 2015-2016. De aanbesteding moet vlot verlopen en voor het bouwdok van de tunnelementen staan nog vier mogelijke locaties open. Een week eerder kreeg het afbakenings-RUP van de haven meer duidelijkheid. Daarmee wordt het mogelijk voor de locaties op Linkeroever om een nieuwe planning op te stellen. Intussen bekijkt men een nieuwe mogelijkheid van een bouwdok in Zeebrugge op technisch vlak, en ook de optie van Barendrecht, Rijkswaterstaat, wordt opengehouden.

Er is een aanbesteding nodig voor het herbouwen van de kademuren naast de Straatsburgbrug. Tot slot zijn er nog de te verplaatsen nutsleidingen, besluit de heer Polen.

## **2. MOW-projecten**

De MOW-projecten in het Masterplan 2020 (die niet door BAM behandeld worden) betreffen zes onderdelen: Poort Oost, de andere wegenprojecten, de openbaarvervoerprojecten, de bruggen over het Albertkanaal, de Royerssluis en de fietsprojecten tweede fase.

### **2.1. Poort Oost**

De Vlaamse Regering heeft op 23 december 2011 beslist in een procesnota de samenhang te onderzoeken van de plan-MER E313-E34 tussen Antwerpen-Oost en Ranst, de tweede spoorontsluiting en het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (deel van ENA). Die onderzoeken zijn bezig. De plan-MER van bedrijventerrein Wommelgem-Ranst is tijdelijk opgeschort. Dat alles gaat samen met de A102, de R11 tussen E19 en Wommelgem, de Oosterweelverbinding, een deel van de projecten LIVAN en de Oude Landen. De procesnota moet de samenhang van deze acht grote projecten beheersen. In de beslissing van de Vlaamse Regering wordt derhalve ook een processtructuur beschreven: een kernteam, bestuurlijk overleg, omschrijving van de taken van de procesbegeleider enzovoort.

Op 23 maart 2012 volgde een mededeling aan de Vlaamse Regering van minister Crevits, die Cathy Berx heeft aangesteld als procesbegeleider van het geheel. De taken worden tegelijk verduidelijkt en er wordt melding gemaakt van de verdere aanpak van de knelpunten van de R11-R11bis in workshops. De heer Polen licht toe dat er eind 2011 een intergemeentelijke begeleidingscommissie is gehouden waarin het ontwerp-streefbeeld van de R11 is besproken. Er kwamen nog veel reacties van gemeenten en stakeholders. De nood aan meer verduidelijking was onmiskenbaar voor onder meer de aansluitingen van de knoop in Wilrijk en in Wommelgem, de kruising van de radiale wegen met de R11 enzovoort. Er moet aangetoond worden dat het sluipverkeer de facto zal verminderen. Met het bestaande verkeersmodel kon dat niet. De workshops is men aan het organiseren.

De aanbestedingsprocedure voor de tunnel aan de luchthaven in het kader van de R11 is gestart. Ook dat zou moeten vlotten opdat de werken van start kunnen gaan in de tweede helft van 2012.

Voor de E313 en E34 is de plan-MER begonnen, samen met die van de tweede spoorontsluiting. Voor de A102 klinkt van de kant van de stakeholders en gemeenten de heldere vraag om koppeling met de R11 en om het project mee te nemen als één geheel met de tweede spoorontsluiting.

### **2.2. Andere wegenprojecten**

De heer *Bert De Bondt* licht de rest van de wegenprojecten en de andere onderdelen van het Masterplan 2020 toe.

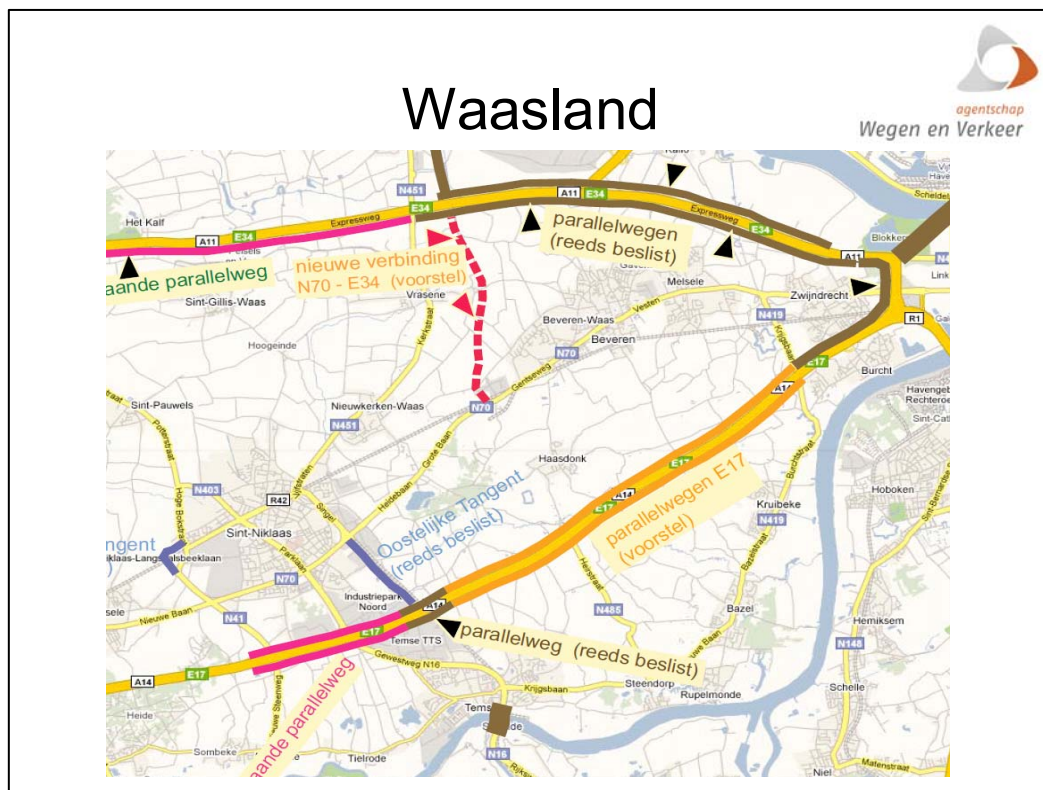
### 2.2.1. Brug Geel-Oevel

Een eerste project is de brug Geel-Oevel als onderdeel van de Noord-Zuidverbinding Kempen. De werken gingen van start op 5 december 2011. Het was bij de vorige voortgangsrapportage aangekondigd. De uitvoeringstermijn voor het deelproject Geel-West is 28 maanden.

### 2.2.2. Waasland

Een tweede wegenproject behelst een reeks deelprojecten in het Waasland. Voor de oostelijke tangent is de plan-MER afgerond. De volgende stap is het GRUP Oostelijke Tangent, waaraan nog overleg met bedrijvenzones in Temse en Sint-Niklaas moet voorafgaan. Het MER gaf tevens een aantal milderende maatregelen aan inzake geluid. De afdeling Wegenbouwkunde van AWW is hiertoe een specifieke geluidsstudie gestart.

Een ander deelproject gaat over de verbindingsweg E34-N70, waarvoor nog tal van procedurestappen doorlopen moeten worden. Een daarvan is het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen. De opname van deze verbindingsweg in het provinciaal ruimtelijk structuurplan zorgt voor discussie. Op volgend plan toont de spreker de oostelijke tangent en de tweede verbinding waarvan sprake.



### 2.2.3. N49

Het volgende wegenproject is de N49, ten westen van Antwerpen. Heel wat deelprojecten staan ook opgelijst in de projectfiches<sup>5</sup>. In het indicatief driejarenprogramma 2012-2014 van AWW zijn middelen ingeschreven, voor onder meer projecten in Assenede, ter hoogte van het Schipdonkkanaal en de Damse Vaart.

<sup>5</sup> Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/7, p. 45 e.v.

#### **2.2.4. R4 Gent**

Een aardig aantal kruispunten op de R4 wordt aangepakt in Oost-Vlaanderen. Een daarvan is uitgevoerd, in april 2012 is knooppunt 9 gestart en in 2013 komen knooppunten 4 en 8 aan de beurt. Voor de overige is er nog geen timing, zijn nog studieopdrachten nodig en moeten onteigeningsprocedures worden onderzocht.

#### **2.2.5. Spaghettiknoop**

Dichter bij Antwerpen is er de Spaghettiknoop waarrond heel wat stedelijke ontwikkelingen zich ontplooiën, zoals Nieuw Zuid en Bluegate. Tevens bestaat een interferentie met de Oosterweelverbinding en de Kennedytunnel. Ze zullen allemaal een impact hebben op de verkeersknoop. Er komt een eerste ontwerp in 2012. De informatie vanuit Bluegate, waar een project-MER-procedure loopt, is essentieel om een beeld te vormen van het verkeersgenererend vermogen van het dossier Bluegate.

#### **2.2.6. Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171)**

In het kader van de voortgangsrapportage is voor het eerst voor het project Boniverlei-Antwerpsesteenweg een projectfiche gemaakt. Doel van het project is de verkeersdruk van de woonwijken te verminderen. Er is een voorstudie gepland in 2012.

### **2.3. Openbaarvervoerprojecten**

De heer De Bondt vervolgt met de projecten van De Lijn. Bij de vorige voortgangsrapportage is een MKBA aangekondigd, die intussen is opgestart volgens de vastgelegde methodologie. Men zit in de fase van de externe kwaliteitsbeoordeling.

### **2.4. Bruggen Albertkanaal**

Van de bruggen over het Albertkanaal is intussen één brug gerealiseerd. In 2012 is al een brug, in Grobbendonk, in uitvoering, en er zijn in 2011 twee bruggen gegund waarvoor de uitvoering nog in 2012 start (Oelegem I in Ranst en de Sluisbrug in Olen). De vervangbouw van de brug in Vliersel start in het derde kwartaal van 2012. In 2012 zijn er nog twee andere bruggen aan te besteden (Meerhout-Veedijk en Olen-Hoogbuul) en mogelijk een derde die op het reserveprogramma staat (brug van de E34 in Oelegem). Er zijn voor die bruggen TEN-T-subsidies aangevraagd. Voor de overige bruggen loopt de bespreking met de stakeholders zoals Infrabel, AWW en lokale overheden.

### **2.5. Royerssluis**

De Royerssluis moet zeker worden afgestemd op de Oosterweelverbinding. Met Aquafin en Onroerend Erfgoed is de afstemming al gebeurd. Er komt een actualisatie van de MKBA om een degelijk onderbouwde keuze van infrastructuurscenario te kunnen doen. De MKBA is klaar voor gunning.

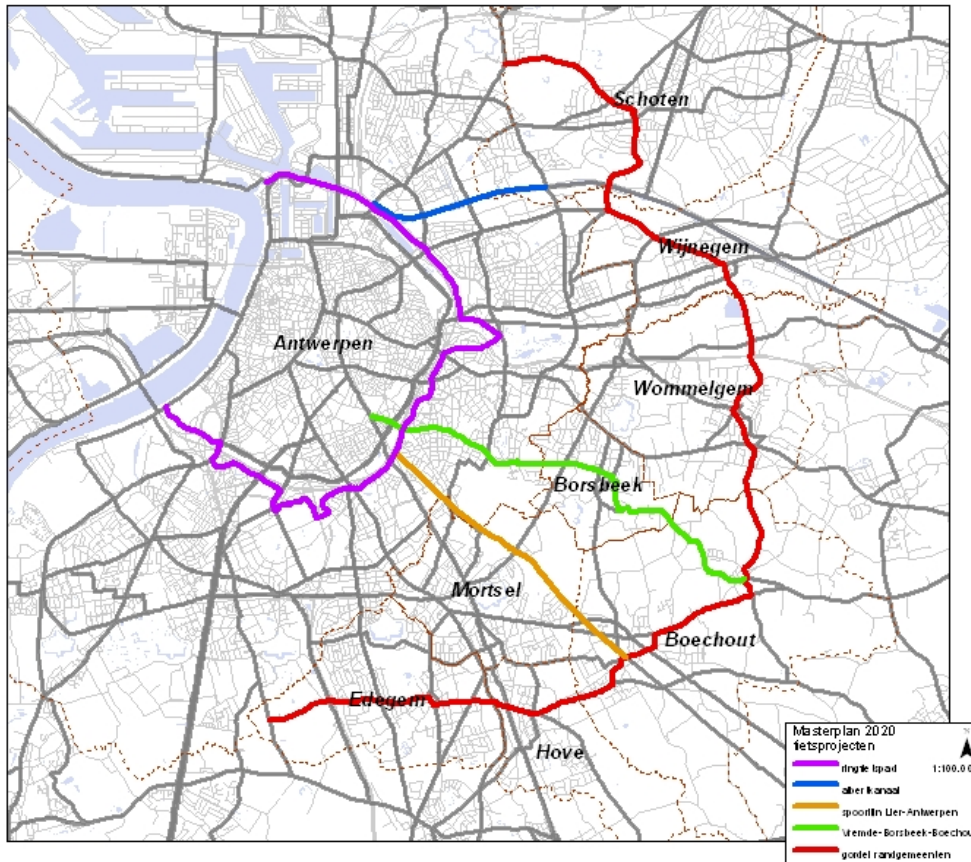
### **2.6. Fietspaden**

Met betrekking tot de fietspadenprojecten is een studieopdracht toegewezen voor het opstellen van een startnota voor drie projecten: de Gordel van de Randgemeenten, het pad langs de spoorlijn Lier-Antwerpen en de fietsverbinding Vremde-Borsbeek-Berchem. De startnota wordt verwacht voorjaar 2013 zoals in het mobiliteitsconvenant met de lokale overheden is opgenomen. Op basis daarvan kan dan in overleg met de lokale besturen een duidelijk wensbeeld gevormd worden om een beter inzicht te krijgen in de noodzakelijke ingrepen, kostprijs en timing, de noodzakelijke onteigeningen en de nodige plannings- en vergunningsprocedures.

Een laatste fietsproject dat de heer De Bondt vermeldt is het Ringfietspad dat een zeer belangrijke interferentie heeft in het noorden met de ontwikkelingen ter hoogte van het

Eilandje en de tramverbindingen en in het zuiden met de Spaghettiknoop, maar ook met de Oosterweelverbinding. Men waakt erover dat het Ringfietspad afgestemd wordt op het Singelfietspad. Ze moeten elkaar versterken.

De spreker toont een overzichtplan van de geplande fietspaden.



### III. TOELICHTING DOOR DE HEER JAN DEBUCQUOY, RAADSHEER VAN HET REKENHOF

De heer *Jan Debucquoy* licht het verslag van het Rekenhof<sup>6</sup> toe aan de hand van vier thema's. Zo krijgt in eerste instantie de informatie, kwaliteit en transparantie van de kostprijs van het Masterplan 2020 de nodige aandacht. Het behelst de voornaamste taak van het Rekenhof. Een tweede thema focust op de zaken die onvoldoende vooruitgang kenden bij de vorige rapportage. Het Rekenhof bekijkt de stand van zaken zes maanden later. Een derde thema gaat in op de realisatietermijn van het Masterplan 2020 in de toekomst. Kan men de geplande termijn respecteren? Het is als sinds het eerste Masterplan van 1995 wachten op de eerste steen van de Oosterweelverbinding, voegt de heer Debucquoy eraan toe.

Voorts wordt een licht geworpen op de wijziging van het BAM-decreet en de waarborgverstreking die het Vlaams Parlement zou moeten geven aan de NV Tunnel Liefkenshoek. Het Rekenhof wil dat omschrijven als een soort van blanco cheque.

<sup>6</sup> *Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 63/8.*

## **1. De kwaliteit van de informatie**

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de informatie kan de spreker melden dat deze onderbouwd is, voldoende actueel en relevant. De informatie is verstrekt op een correcte en volledige manier.

### ***1.1. Overzicht niet volledig transparant***

Er zijn echter ook verbeterpunten die in het verleden zijn gesignaleerd en nog steeds niet zijn aangepakt. De spreker vermeldt in dat verband expliciet dat de wijzigingen in planning en kostprijs ten opzichte van de basisrapportering nog altijd niet afdoende verklaard worden. In de tabel met het financiële overzicht van het Masterplan 2020, is het onderscheid onvoldoende duidelijk tussen de geraamde en de realisatiekosten. Niet alle voorbereidingskosten zijn integraal opgenomen. De financieringskosten, in het bijzonder voor de Oosterweelverbinding, worden nog steeds niet vermeld.

Voor Brabo 1 werd de stedenbouwkundige vergunning vernietigd voor de tramwerken Deurne-Wijnegem, herinnert de heer Debucquoy. Die vernietiging heeft financiële consequenties, die evenmin in de tabel zijn genoteerd. De spreker stelt dat er intussen al 100.000 euro juridische kosten te betalen waren; andere kosten zijn nog vast te stellen. Mogelijk zou alles nog leiden tot de betaling van een aparte vergoeding aan Brabo 1.

### ***1.2. Onzekerheden kostprijs Masterplan 2020***

De kostprijs van het Masterplan 2020 wordt voornamelijk geraamd op 7,2 miljard euro, maar daarin zitten nog heel wat onzekerheden, oppert de heer Debucquoy. Zo is met betrekking tot de saneringskost Burchtse Weel overeengekomen die niet te rapporteren in het nieuwe masterplan omwille van het aflopende karakter van het project uit het oude masterplan. Er zijn wel nog betwiste kosten ten belope van 1 tot 1,5 miljoen euro.

Er is intussen ook een studiebureau aangesteld voor de ontwerpkosten van de rechteroever van het Oosterweelproject. Het contract is afgesloten op 19 april 2012. De studiekosten zijn niet opgenomen in de tabel, terwijl het forfaitaire gedeelte van de studiekosten ongeveer 13 tot 14 miljoen euro bedraagt.

Ook het aanpassen van het project R11/R11bis aan het Streefbeeld kan nog meerkosten meebrengen, als er een politieke beslissing is gevallen. Het is voorlopig geraamd op 530 miljoen euro.

## **2. De vooruitgang ten opzichte van de vorige rapportage**

De heer Debucquoy blikt terug op de commentaar van het Rekenhof bij de eerste voortgangsrapportage en de aspecten die volgens het Rekenhof te weinig voortgang boekten. De raadsheer schetst volgende evolutie sinds november 2011.

Diverse plan-MER's hadden toen grote vertraging opgelopen. Men was bij de eerste voortgangsrapportage nog niet formeel gestart met het kennisgevend dossier en dat is ook pas op de valreep gebeurd, op 27 oktober 2011, toen de richtlijnen op de website verschenen. Er zouden acht alternatieven onderzocht worden. Intussen is de MER voor de E34/E313 opgestart, maar er moeten nog andere plan-MER's afgestemd worden, en in de eerste plaats voor Poort Oost, weet de heer Debucquoy.

Een andere opmerking van het Rekenhof betrof de afronding van de discussie met nv Noriant. Het referendum dateert van de tweede helft van 2009, net als het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering. Men wacht nog steeds op het advies van de Europese Commissie.

Ook de plaats van het bouwdok is nog niet uitgeklaard: wordt het Antwerpen of Zeebrugge of elders?

Met het oog op de wijziging van het BAM-decreet, merkte het Rekenhof al eerder op dat van de aangekondigde herstructurering nog geen spoor te zien was in de vorm van een ontwerp van decreet. De eerste voortgangsrapportage dateert van november 2011 en het voorontwerp is door de Vlaamse Regering goedgekeurd in december 2011. Het is nog altijd niet ingediend in het Vlaams Parlement. Dat verwacht men nog voor het zomerreces 2012.

Het streefbeeld R11 is nog altijd in opmaak. Het blijkt een bijzonder moeizaam proces te zijn om ter zake alle stakeholders en burgemeesters op één lijn te krijgen. De opdrachtgever, de Antwerpse gouverneur, vraagt om extra maanden uitstel om het streefbeeld af te werken.

Het Rekenhof stelde bij de vorige rapportage ook een vertraging vast in de raming, ontenging en timing van de fietspadenprojecten. Het verheugt de heer Debucquoy te mogen stellen dat in dat verband wel veel vooruitgang is geboekt.

### **3. Vooruitgang in de komende maanden**

De heer Debucquoy stelt zich de vraag of men ervan mag uitgaan dat de planning voortaan wel gevolgd wordt.

#### **3.1. Realisatietermijn**

Het Rekenhof koestert enige bezorgdheid ter zake, niet het minst omdat er al vertraging is bij het opmaken van de plan-MER's. De startdatum is intussen met vier maanden uitgesteld naar september 2015. Dat is twintig jaar na de opmaak van het eerste Masterplan Antwerpen. De openstelling van de Oosterweelverbinding is eveneens opgeschoven naar februari 2021. De spreker refereert nogmaals aan de vertraging voor het streefbeeld R11, en de ondertunnelde R11, en de R11bis.

#### **3.2. Budgettaire mogelijkheden**

Het Rekenhof wijst er nog eens op dat de realisatie van de projecten nog afhangt van de toekomstige budgettaire mogelijkheden, waarvan in de meerjarenplanning van de Vlaamse Gemeenschap niets terug te vinden is. Er wordt gevraagd naar een langetermijnvisie, aangezien het om aanzienlijke bedragen gaat, ten belope van 7,2 miljard euro investeringskost, waarbij nog de financieringskost geteld dient te worden. Zelfs al worden die omgezet in jaarlijkse vergoedingen over 25 of 30 jaar, dan nog heeft het plan een onmiskenbare impact op de vrije beleidsruimte in de toekomst, stelt de heer Debucquoy.

Hij wijst erop dat de moeilijke conjunctuur het al moeilijk maakt om alle verbintenissen uit het regeerakkoord waar te maken. Met het pakket usurperende bevoegdheden dat overkomt, moet er beslist worden welke daarvan worden voortgezet en welke niet. Er komt ook een verhoging van de responsabiliseringsbijdrage voor de pensioenen van de ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap. De zesde staatshervorming is in aantocht, gaat de spreker voort. Al zit de grootste kost voor de vergrijzing bij de federale overheid, toch zal dat ook doorwerken op Vlaams niveau, zeker in de welzijnssector. Tot slot moet ook rekening gehouden worden met de verjongingskost van de volgende jaren, doordat het aantal kinderen sterk zal toenemen. Dat heeft voornamelijk effect op de Vlaamse begroting inzake kinderopvang en onderwijs.

### **3.3. Oosterweelproject**

Het koninginnenstuk van het Masterplan 2020 is de Oosterweelverbinding. Behalve een vertraging in de plan-MER, moet ook het ontwerp nog afgerond worden. Er is eveneens vertraging in de zoektocht naar het bouwdok. De meeste vertragingen bij overheidsopdrachten zijn te wijten aan de onteigeningsprocedures en de financiering. Er is een idee over de grote lijnen van het financiële model, maar er is nog niets definitief. In essentie moet men over voldoende startkapitaal beschikken en daarvoor kan men rekenen op de bijdrage van de stad Antwerpen, de haven van Antwerpen en een lening van de Europese Investeringsbank. De eerste leningsbelofte is intussen wel al vervallen en er moet zodoende opnieuw onderhandeld worden, meldt de heer Debucquoy. Men zou ook kunnen rekenen op tolgelden. Het financiële plan vergt echter nog heel wat concretisering en afwerking.

### **3.4. Reorganisatie BAM/TLH**

De reorganisatie BAM-NV TLH loopt vertraging op. De meest cruciale periode voor de reorganisatie van de BAM en de start van de Oosterweelverbinding is de tweede helft van 2012, zo kan men afleiden uit pagina 16 van het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering. In die periode worden heel wat beslissingen verwacht, en onder meer de adviezen van de Europese Commissie over de wijze van toekenning van overheidsopdrachten, de staatssteun en toltarieven. Van het INR verwacht men een akkoord over de ESR-neutraliteit van de Oosterweelverbinding en de concessie die aan de NV TLH zou worden gegeven. Voorts verwacht men een definitieve beslissing van de Europese Investeringsbank om een lening te verstrekken en een akkoord van de aannemerscombinatie Noriant. Alles is onderling afhankelijk en dus voorwaardelijk, wat de zaak complexer maakt.

## **4. Wijziging BAM-decreet**

Ten slotte geeft het Rekenhof duiding bij de komende wijziging van het BAM-decreet. De volgende voortgangsrapportage is voorzien voor november 2012. Het BAM-decreet zou nog voor het zomerreces worden ingediend. Het Rekenhof vraagt derhalve als budgettaire adviseur van het parlement om die wijziging met de nodige aandacht te bekijken.

### **4.1. Opdracht van TLH**

In het voorontwerp van decreet wordt een machtiging ingeschreven om de financiering, de realisatie en exploitatie van de Scheldetunnels, de concessie daarvan, contractueel toe te vertrouwen aan de NV Tunnel Liefkenshoek. Het verlenen van een concessie is gebonden aan de mededingingsregels inzake overheidsopdrachten. Men kan een beroep doen op de uitzonderingsregels van de wetgeving, wat het onderhands gunnen mogelijk maakt zonder mededinging, ook voor een concessie. Een beroep doen op de uitzonderingsvoorwaarden kan alleen als men strikt voldoet aan alle uitzonderingsregels.

De uitzonderingen moeten grondig gemotiveerd worden, ongeacht of de toewijzing volgens klassieke procedure of per decreet gebeurt. De gunning per decreet stelt BAM niet vrij van die verplichting tot motivatie. Een decreet biedt volgens het Rekenhof geen absolute rechtszekerheid. Er zijn voldoende precedents voor een toewijzing per decreet, zoals voor de exploitaties van de Zeebrugse haven, van NV Waterwegen en Zeekanaal en van De Lijn. Die aanpak biedt wel het voordeel van een parlementair draagvlak, verklaart de heer Debucquoy.

### **4.2. Gewestwaarborg TLH**

De belangrijkste boodschap van het Rekenhof behelst het feit dat de machtiging aan de Vlaamse Regering tot het verstrekken van een gewestwaarborg voor alle verbintenissen van TLH de nodige aandacht van het parlement vergt. Dat mag niet te snel afgehaspeld worden, stelt de spreker.

In het voorontwerp zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering staat dat het Vlaamse Gewest de Vlaamse Regering machtigt om alle verbintenissen te waarborgen die NV TLH aangaat ten aanzien van derden. De waarborg maakt een onvoorwaardelijke, onherroepelijke, abstracte waarborg uit, afroepbaar op het eerste verzoek, die van kracht blijft tot alle verbintenissen van NV TLH ten aanzien van derden afgelopen zijn. Zelfs het laattijdig of niet betalen door NV TLH van de vergoeding voor het verkrijgen van de waarborg doet op geen enkele manier afbreuk aan de rechtsgeldigheid of het onvoorwaardelijke, onherroepelijke en abstracte karakter van de waarborg.

Het Rekenhof maakt zich zorgen over het feit dat het om een onbeperkte gewestwaarborg gaat, die onbeperkt geldt voor de betolde Scheldeverbindingen, zonder te preciseren. Met de gewestwaarborg kan bijvoorbeeld de Liefkenshoektunnel ook volledig gerenoveerd worden. Ook in periode en bedrag is er geen enkele beperking.

De heer Debucquoy herinnert aan de vergelijkbare discussie van 1997 inzake het decreet houdende de machtiging aan de Vlaamse Regering tot toekenning van de gewestwaarborg voor de lease-in-lease-out-transactie van de Liefkenshoektunnel<sup>7</sup>. Er werd destijds een waarborg gegeven die wel beperkt was in de tijd maar niet in bedrag. Op vraag van het Rekenhof is toen een maximumbedrag ingeschreven.

Het decreet van 7 mei 2004 betreffende het kas-, schuld- en waarborgbeheer<sup>8</sup>, opgesteld in overleg met het Rekenhof, stipuleert dat men zeer zuinig moet omspringen met het verlenen van waarborgen en dat men moet streven naar optimale transparantie en controleerbaarheid. De looptijd van een waarborg zou ook nooit de economische levensduur van het project mogen overschrijden.

Het Rekenhof wijst het parlement erop dat het zich voldoende bewust moet zijn van de mogelijke risico's. Daarom pleit men voor het inschrijven van een maximumtermijn en een maximumbedrag. Er mag immers geen sprake zijn van een blanco cheque, stelt de heer Debucquoy. Bij de decretale machtiging tot het verstrekken van een gewestwaarborg aan NV TLH moeten de robuustheid van het financiële model en het uitwinningsrisico toegelicht worden, besluit de spreker.

#### IV. VRAGENRONDE

##### 1. Vragen van de leden

###### *1.1. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort*

De heer *Dirk de Kort* wil zich ervan vergewissen dat over de reorganisatie van BAM en de toewijzing van de concessie aan NV TLH later nog een discussie kan gevoerd worden. Kan er al iets meer gezegd worden over het advies van de Raad van State ter zake? Zijn er aandachtspunten die daarin aan bod moeten komen?

Uit juridisch oogpunt is het voor het lid nog niet duidelijk of het gaat om een gewone concessie of een concessie van werken. Wat is precies de toepassing van de regels van de wetgeving op de overheidsopdrachten? Hij wil ook weten hoe het Vlaams Parlement controle zal kunnen uitoefenen op het Oosterweelproject als dat project door de BAM wordt toevertrouwd aan NV TLH. Hij herinnert aan eerdere discussies over de aanvankelijke beperkte informatieverstrekking van BAM.

<sup>7</sup> Zie *Parl. St.* VI. Parl. 1996-97, nr. 612/1-5.

<sup>8</sup> *Parl. St.* VI. Parl. 1997-98, nr. 771/1-5.

In verband met de gedeeltelijke uitvoering van de werken op Linkeroever door Noriant kan het lid alleen maar vaststellen dat er nog geen antwoord van de Europese Commissie is. Hij vraagt blijvende aandacht voor het punt.

Verdere vooruitgang is volgens de heer de Kort en zijn fractie ook nodig in de zoektocht naar het bouwdok voor tunnelelementen. Hij is wel blij dat er intussen een besluit is genomen over het afbakenings-RUP Haven van Antwerpen.

Kan men iets duidelijker toelichten hoe ver de rol van de gouverneur van Antwerpen gaat in de procesbegeleiding? Die rol spitst zich toe op de R11bis en de A102. Het samen sporen met de tweede spoorwegtoegang is essentieel. Heeft de gouverneur ook in dat spoor-dossier een rol van procesbegeleider te vervullen, gezien de interferenties met de dossiers van de R11 en de R11bis en de A102?

In verband met de verbindingsweg N171 en N1 wil het lid weten of die er inderdaad komt en of die dan aangelegd wordt in de reservatiestrook van de grote ring, volgens een stappenproces. Kan bevestigd worden dat die mogelijke ontlasting van een aantal woonwijken er komt? Dat zou van belang zijn voor het draagvlak voor het Masterplan 2020, meent de heer de Kort.

Het lijkt het lid voorts zinvol te communiceren over de oplevering van werken zoals met de tramlijn is gebeurd. In *De Tijd* is naar aanleiding daarvan ook een stand van zaken gepubliceerd van de 47 lopende werven<sup>9</sup>. De communicatie spitst zich heel erg toe op de infrastructuur, maar het waarom van de aanpassingen en werken in het kader van het mobiliteitsverhaal wordt er te vaak bij vergeten, en dat ten aanzien van alle doelgroepen. De heer de Kort stelt geen moeite te hebben met actiegroepen of alternatieven maar is van mening dat sommigen het graag voorstellen alsof het beter zou zijn voor de mobiliteit in de regio dat er niets gebeurt. Volgens hem komt de leefbaarheid van de regio in het gedrang als er geen nieuwe infrastructuurwerken gebeuren. Op dat vlak is bijsturing van de communicatie nodig.

### **1.2. Opmerkingen van de heer Jan Penris**

De opmerkingen van de heer *Jan Penris* zijn ingegeven door het in Antwerpen lopende politieke debat over het masterplan. In het kader van de werken aan de E313 moet een oplossing gevonden worden voor aantakking op de R1. De buurtbewoners vragen om duidelijkheid. Een mogelijkheid zou zijn een insleuving te maken van de E313 ter hoogte van dat knooppunt. Klopt dat en wat is de timing, wil het lid weten. Het bestaande geluidsprobleem wordt voorsnag grotendeels opgelost door de geluidsschermen die al geplaatst zijn. Ze ontbreken echter ter hoogte van de twee bruggen, Sterckxhoflaan en Collegelaan. Een definitieve oplossing voor de E313 kan het probleem evenwel voorgoed oplossen.

Aan de afrit van Wommelgem wordt een park-and-rideparking aangelegd, die ook wordt ontsloten door het openbaar vervoer. Wordt er daarbij ook aan gedacht om aan de afrit A102-Bisschoppenhoflaan een gelijkaardige park and ride te realiseren die eveneens ontsloten wordt door openbaar vervoer? De bewoners van de laan zijn daarvoor vragende partij, weet het lid.

Een aantal partijen geven insteken over een overkapping van de ring. Hoe realistisch zijn dergelijke plannen en wat moeten ze dan kosten?

Het district Merksem maakt zich in eerste instantie zorgen om de A102 die ten noorden van het Jan Palfijnziekenhuis zal worden aangelegd. Hoe zal dat gebeuren: insleuving, intunneling, en waar komt de tunnelmond terecht, vraagt men zich af. Buurt en district

<sup>9</sup> B. Haeck, 'De werf die nooit stilgevallen is', *De Tijd* 14 april 2012, p. 5.

hebben reeds uitdrukkelijk laten horen dat ze de tunnelmond niet bij het ziekenhuis willen zien.

Ook over de toekomst van de Vaartkaai in het district rijzen vragen. Dat is een belangrijke verkeersader naar de Kempen. Behoudt de Vaartkaai zijn statuut van uitvalsweg?

Daaraan gekoppeld vraagt het lid voorts naar de stand van zaken betreffende de IJzerlaanbrug, aan de andere kant van Merksem. Met het viaduct aan het Sportpaleis dat gesloopt kan worden, lijkt er voor de heer Penris geen enkele reden meer te bestaan om de brug niet te behouden in een of andere vorm. Wordt daaraan gedacht?

Het Operaplein kan intussen concreet worden ingericht en het busaanbod kan duidelijker worden. Een aantal lijnen verdwijnen en aan het transferium aan de Rooseveltplaats ontstaan er mogelijkheden. Hoe concreet zijn de plannen van De Lijn in dat verband? Dat heeft immers gevolgen voor het Operaplein, stelt de heer Penris.

Er is definitief gekozen voor een tramlijn die het nieuwe Havenhuis ontsluit op het Eilandje en over de Mexicobruggen loopt. Betekent dit dat de tramlijn over de Londenbrug definitief geschrapt wordt?

Het lid vraagt zich af wat in het dossier van het bouwdok de grote onzekerheid kan veroorzaken waarover het Rekenhof zich zorgen maakt. Het Havenbedrijf is geen voorstander van de aanleg van een bouwdok in het verlengde van de kop van Verrebroek. Dat hypothekeert de ontwikkeling van die kop, waarvoor een aantal kandidaat-concessionarissen voorhanden zijn. Daarentegen gaan heel wat stemmen op voor een bouwdok ter hoogte van wat het Saeftinghedok kan worden, zeker met de concretisering van de haven-uitbreidingsplannen. Het lid ziet dan ook niet in waarom de andere opties zelfs nog maar mee in overweging genomen worden.

Het project Tijsmanstunnel zou veranderd worden. Er zou geen bijkomende capaciteit gecreëerd worden, maar er zouden ingrepen gebeuren om de verkeersafwikkeling ter hoogte van de tunnel te verbeteren. Wat moet de heer Penris zich daarbij voorstellen?

### **1.3.    *Opmerkingen van de heer Steve D'Hulster***

De heer *Steve D'Hulster* focust op de problemen in de rand. Het op te maken streefbeeld van de R11bis loopt dwars door zijn gemeente. De plannen van de voorbije maanden baren heel wat mensen zorgen, stelt het lid, vooral rond leefbaarheid van de woonomgeving en de belangrijke groene ruimtes in hun buurt. Op zondag 15 april 2012 is een grote optocht georganiseerd om aan de bezorgdheid uiting te geven. Ondanks barre weersomstandigheden kwam toch een duizendtal mensen opdagen, waaronder actiegroepen, natuurverenigingen en politici, maar vooral gewone mensen. Het lid wijst op de omvang van de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen en het feit dat Morsel tot drukste gemeente van Vlaanderen is uitgeroepen. Een antwoord vinden op de vele problemen is niet eenvoudig, erkent hij, maar er moet iets gebeuren.

In 2010 werd het masterplan een Masterplan 2020. Dat heeft volgens de heer D'Hulster de grote verdienste van een multimodale aanpak, met onder meer fietsverbindingen en regelingen voor openbaar vervoer. In die zin vermeldt hij dat Brabo 1 goed verloopt, tot grote tevredenheid van de mensen. In het nieuwe masterplan werden voor het eerst de problemen van de stad en die van de rand als een geheel bekeken. De oostelijke tangent met de R11bis en de A102 zijn zo als extra projecten in het plan terechtgekomen. De concrete plannen die ter zake ontwikkeld worden, doen vragen rijzen en meer bepaald de keuze voor een cut-and-coverprocédé voor de R11bis. De groene spoorwegberm en natuurgebied Klein Zwitserland zouden daarvoor worden afgegraven. Dat zou voor de bewoners een leefbaarheidsramp zijn.

Uit het Masterplan 2020 leidt het lid drie doelstellingen af voor het dossier R11. Ten eerste gaat het om het afleiden van het verkeer van de stad Antwerpen. Ten tweede wil men het sluipverkeer ter hoogte van de zuidooststrand bestrijden en het verhogen van de verkeersleefbaarheid daar. En ten derde is het gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid. Mogelijke oplossingen dienen aan die drie duidelijke doelen getoetst te worden, oppert de heer D'Hulster. De plannen die voor de R11 circuleren, voldoen niet aan die doelstellingen: de vernietiging van de groene ruggengraat lijkt hem niet te verzoenen met een verhoging van de leefbaarheid.

Het lid erkent de moeilijkheidsgraad van de zoektocht naar juiste oplossingen, maar hij dringt erop aan dat men de drie vermelde doelen te allen tijde voor ogen moet houden. Uit de pers en de uiteenzettingen verneemt hij dat de opdracht van provinciegouverneur Cathy Berx bijgestuurd is. Ze zal werken met een aantal themawerkgroepen en op geregelde tijdstippen de minister brieven. De heer D'Hulster wil daarom een aantal concrete vragen en boodschappen meegeven.

Zo wil hij graag zien dat men inzake het dossier R11 vanuit drie evenwaardige uitgangspunten vertrekt en niet louter werkt vanuit de bedoeling de ring rond Antwerpen te ontlasten. Het verbeteren van mobiliteit en leefbaarheid in de zuidrand moet even belangrijk geacht worden, stelt het lid. Vaak is er te veel uitgegaan van de technische behoeften, oppert hij, wat een negatief effect veroorzaakte qua draagvlak ter plaatse.

Het lid drukt de hoop uit dat de minister en betrokkenen niet doof blijven voor de signalen die onder meer met de optocht zijn gegeven, maar ook te horen zijn bij de klankbord- en reflectiegroepen van het participatieproces. Er leeft een dringende vraag naar een oplossing met garanties voor leefbaarheid en sluipverkeer.

Voorts wil hij graag dat er gezocht wordt naar alternatieven waarmee de groene spoorwegberm en het natuurgebied gevrijwaard kunnen worden. Het zijn echte longen die de grote druk in het gebied draagbaar maken.

#### **1.4. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters**

De heer *Dirk Peeters* vindt in de overzichtstabel de financiering voor R11 en A102 terug. Daarbij is voor de R11 in een financiering uit reguliere middelen en voor de A102 via pps voorzien. Duidelijkheid over de aanleg ontbreekt nog. Hoe kan men een raming opstellen zonder beslissingen over de technische constructie?

Het lid citeert in die context het Rekenhof: “Voor de A102-verbinding in samenhang met de tweede spoorontsluiting is onduidelijk of de optie van gecombineerde boortunnels nog een realistisch alternatief vormt in het verdere planningsproces.”. Wat bedoelt het Rekenhof daarmee?

Men wacht nog altijd het antwoord af van Europa over het gunnen aan Noriant van een deel van de Oosterweelopdracht. Intussen is er wel een nieuw studiebureau aangesteld. Wacht men, gezien de al aanzienlijke studiekosten in het dossier, niet beter af met dergelijke stappen tot de beslissing van Europa binnen is? De plan-MER laat vermoeden dat er allicht nog bijsturing komt van het project.

De aanleg van de tunnel op de R11 ter hoogte van de luchthaven wordt in 2012 gebouwd, zoals begroot. Hypothekeert dat niet de werken van de ondertunneling van de R11 of de tweede spoorontsluiting? Kan dat naast elkaar gebeuren? Het lid gaat ervan uit dat inzake vergunningen voor eventuele latere werken met betrekking tot de tunnel er nog geen voorbereidingen kunnen worden getroffen, aangezien er een andere procedure geldt in het dossier.

De heer Peeters krijgt steeds meer het gevoel dat men op grenzen botst in het dossier: van leefbaarheid, mobiliteit, groenaantasting, de demografische groei van de stad, het financiële verhaal enzovoort. Hij volgt de redenering dat de gekozen oplossingen de woonkwaliteit van een grote bevolkingsgroep in de agglomeratie van de stad Antwerpen ten goede moeten komen. De voorstellen die voorlopig op tafel liggen voldoen niet aan die voorwaarde, meent het lid. Hij ziet meer soelaas in minder maar meer effectieve ondergrondse oplossingen.

### **1.5.    *Opmerkingen van de heer Dirk Van Mechelen***

De heer *Dirk Van Mechelen* wil graag het statuut kennen van de ingediende bouwvraag door BAM voor de Oosterweelverbinding. Die zou nog hangende zijn. Wat doet de Vlaamse Regering daarmee, aangezien de redelijke termijn reeds lang verlopen is?

Wie houdt zich binnen de Vlaamse Regering bezig met het nieuwe financiële model? Het gaat om 7,2 miljard euro en met 2,3 miljard euro voor de Oosterweelverbinding balanceerde men op de rand van de haalbaarheid conform de mobiliteitsgegevens van een studie die met een waarschijnlijkheidsgraad van 90% rekening hield. De heer Van Mechelen sluit zich aan bij de opmerking van het Rekenhof en stelt ook vast dat er zelfs geen meerjarenbegroting wordt voorgelegd. Hoe denkt men het project te financieren, mede gezien het potentieel van de financiële markten die zo grondig gewijzigd zijn.

Wat wil men met tolgelden financieren en welk bedrag staat daar tegenover? Wat wordt met publieke middelen gefinancierd? Zullen er alternatieve systemen ontwikkeld worden of wat gebeurt er?

Voor de timing mikt men op februari 2021. Hoe realistisch is dat, aangezien de procedures enorm veel tijd in beslag nemen?

Over de tweede spoorontsluiting is met Infrabel heel wat overleg gepleegd. Groot probleem bleek niet het vak Ekeren-Wommelgem, waarover al duidelijkheid bestond inzake de manier van aanleggen. Er was wel een probleem met de verbinding Wommelgem-Lier. Er waren twee mogelijkheden vooropgesteld: een geboorde tunnel naar Lier of de fameuze R11 en een gecombineerde aanleg. Het lid wil graag inzicht in hoe het overleg tussen Vlaamse Regering en Infrabel verloopt over dergelijke dossiers omdat dit cruciaal is voor planning, timing en financiering. De bouw van spoortunnel Liefkenshoek is bijna klaar. Is men niet nodeloos tijd aan het verliezen voor het vak A102/R11 en zou het niet beter zijn de werkzaamheden in tweeën te splitsen? De aanleg van de A102 kan immers snel gebeuren dank zij het werk van Infrabel. De R11, het vak Wommelgem-19, is zeer complex, oppert de heer Van Mechelen. In de dossiers van de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 en de A102 moet volgens hem snelle vooruitgang mogelijk zijn en daarmee kan heel wat druk van de Antwerpse ring afgehaald worden. Dat levert dan weer extra tijd om verder goede beslissingen te nemen, besluit het lid.

### **1.6.    *Opmerkingen van mevrouw Goedele Vermeiren***

Mevrouw *Goedele Vermeiren* stelt dat ze als inwoner van dezelfde gemeente, Morsel, de opmerkingen van de heer D'Hulster deelt. Ze herhaalt dat de zogenaamde spoorwegberm echt een groene long van de stad en omgeving is. Er moet dan ook iets gebeuren in het licht van de doelstellingen van het masterplan, stelt ze. De zuidostrand wordt druk gebruikt en er moet dan ook een oplossing komen, maar dan wel een oplossing met aandacht voor de leefbaarheid, onderstreept mevrouw Vermeiren. Zij vindt het positief dat de gouverneur een andere werkwijze met workshops wil aanvaarden. Dat dient het belang van een zo belangrijk dossier, al komt het misschien de timing niet ten goede.

### **1.7. Opmerkingen van de heer Bart Martens**

De heer *Bart Martens* begrijpt vooral dat het ontwarren van de mobiliteitsknoop rond Antwerpen nog heel wat hindernissen moet nemen inzake visievorming, financiering, planuitwerking enzovoort. Positieve stappen zijn gezet met de afstemming van processen die voor de oostrand zijn gepland. De opdracht aan gouverneur Cathy Berx om niet alleen het streefbeeld R11/R11bis uit te werken maar ook toe te zien op de afstemming met andere projecten, vindt het lid ook een goede zaak. Is die afstemming echter volledig gebeurd? Infrabel heeft immers op basis van een MER dat apart is gemaakt voor de Oude Landen, een bouwvergunning aangevraagd en gekregen van de gemachtigd ambtenaar voor een tweede spoorontsluiting ter hoogte van Ekeren. Die zou op een talud van 16 meter hoog boven de HSL en de E19 lopen. Dat maakt een aantal uitvoeringsvarianten van de tweede goederenspoorontsluiting op het traject Merksem-Wommelgem onmogelijk.

Het lijkt het lid van belang voor de brede omgeving dat zoveel als mogelijk van dat traject ondergronds wordt aangelegd. Met een passage over de E19 en de HSL, blijft er aan het Jan Palfijnziekenhuis alsnog minstens een open sleuf bestaan. Men mist de kans om de goederenspoorontsluiting ondergronds aan te leggen. De heer Martens vindt dat jammer, zeker met het oog op de plannen voor een laaglandpark waarvoor al de eerste bomen zijn aangeplant. Er heerst in de omgeving grote ongerustheid, stelt hij. Hij vindt het dan ook terecht dat burgemeester en schepenen tegen de afgeleverde bouwvergunning beroep hebben aangetekend. Infrabel had namelijk ook zelf aangegeven dat een ondergrondse kruising van de HSL en E19-verbinding technisch mogelijk is. Die optie is niet aangehouden vanwege een lichte meerkost. De heer Martens vindt dat een spijtige keuze. In welke mate is de minister bereid de verzoeken van de stad Antwerpen te volgen en aan Infrabel te vragen om de bouwvergunning niet toe te passen en af te wachten wat er uit de plan-MER rond de tweede goederenspoorontsluiting uit de bus komt inzake de alternatieven die daarin toch nog onderzocht worden en zodat een ondergrondse ontsluiting alsnog mogelijk blijft.

Wat kan de impact zijn van de diverse plan-MER's die in de oostrand vorm krijgen op de plan-MER voor de Oosterweelverbinding? Het lid meent dat er toch wel vraag zal zijn naar alternatieven, onder meer voor de aansluiting van de E313 op de R1, die een impact kan hebben op het GRUP en de plan-MER voor de Oosterweelverbinding. Het districtcollege heeft eerder al gevraagd om de E313 op het traject tussen Wommelgem en de Turnhoutseknoop in te graven. Dat heeft al een impact op de manier van aansluiten op de paperclip, geeft de heer Martens aan bij wijze van voorbeeld. Red de Voorkempen droeg eerder ook alternatieven aan voor de tweede goederenspoorontsluiting langs het befaamde Romboutstracé. Intussen gaan er stemmen op om het Ringspoor in de zate van de ring aan te leggen. Dat is al het geval tussen de Kennedytunnel en Berchem. Dat heeft een impact op de manier waarop de R1 zal worden heraangelegd en moet aanknopen op de Oosterweelverbinding. Volgt er nog een afstemming tussen al die plan-MER's rond de E313 en de tweede goederenspoorontsluiting en de plan-MER voor de Oosterweelverbinding?

Hetzelfde kan volgens het lid gevraagd worden voor de ombouw van de N49 tot een volwaardige autosnelweg. Vlaanderen wil ook een spoorverbinding realiseren langs dezelfde as: Zeebrugge-Antwerpen. Dat is noodzakelijk om goederenverkeer van de spoorlijn L59 tussen Gent en Antwerpen af te halen. Zo kunnen er dan meer reizigerstreinen worden ingelegd in het kader van het gewestelijk expresnet voor reizigersverkeer rond Antwerpen. In hoeverre houden de knooppunten die gepland zijn voor Kaprijke, Eeklo, Maldegem en omgeving voor de ombouw van de expresweg rekening met de komst van de havenspoorlijn?

Inzake de financiering begrijpt het lid dat de Vlaamse Regering nog altijd kiest voor het systeem van een combinatie van beschikbaarheidsvergoedingen met de opbrengst van tolinkomsten op het Scheldekrusend verkeer, op de Liefkenshoekverbinding en op de nieuwe verbinding. Zou die belastingsbasis niet verruimd moeten worden? De havenge-relateerde trafiek betaalt met het gehanteerde financieringssysteem eigenlijk voor de kost van de infrastructuurwerken. Die trafiek genereert echter welvaart: 70% van wat in het Deurganckdok wordt gelost en geladen, moet over de Schelde naar de andere kant. De noord-zuidtrafiek schept alleen maar overlast en geen welvaart en passeert kostenvrij de Antwerpse agglomeratie. Is dat wel de juiste benadering? De minister liet verstaan dat ze het systeem voor het innen van de elektronische kilometerheffing voor vrachtverkeer mee wil inzetten om de tolheffing te laten betalen. Kan men dan niet meteen het noord-zuid internationaal transitverkeer ook mee laten financieren in alle infrastructuur die nog in en om Antwerpen nodig is? Wordt dat in overweging genomen? Maakt het voorontwerp van BAM-decreet dat mogelijk? Is er een soort van reguleringsimpactanalyse of financierings-impactanalyse gebeurd die de diverse financieringsarchitecturen naast elkaar legt? De heer Martens vreest dat met de bestaande benadering men inderdaad op de grenzen van de financierbaarheid zal botsen. Daarbij verwijst hij naar de opmerkingen van het Rekenhof inzake de gewestwaarborg. Zonder gewestwaarborg loopt de financieringskost nog hoger op en moet de concessiehoger nog hogere risicopremies aan de banken betalen om het geld bij elkaar te krijgen. Een te riant gewestwaarborg zorgt dan weer voor problemen inzake ESR-neutraliteit, herhaalt het lid nog. Hij vraagt om creativiteit bij het zoeken naar een financieel model dat het plan haalbaar en betaalbaar maakt.

## 2. Antwoorden

De heer *Jaak Polen* beantwoordt de meer technische vragen. De zoektocht naar een bouw-dok moet inderdaad zo snel mogelijk beslecht worden, bevestigt hij. Dat zou mogelijk moeten worden met de duidelijkheid die er komt met de afbakening van het GRUP.

De oplossing van het Verrebroekdok is hem bekend in zoverre dat er al opties zijn verleend door het Havenbedrijf Antwerpen. De haven zou dus liever zien dat de keuze niet op dat dok valt. Tegen de volgende voortgangsrapportage hoopt de heer Polen in elk geval duidelijkheid te hebben over de uiteindelijke keuze. Het bouwdoekdossier ligt immers op het kritieke pad: het dok moet tijdig klaar zijn om de tunnelelementen te kunnen bouwen en de bouw met zekerheid te kunnen aanvatten in 2015.

Er is gevraagd om verduidelijking bij de rol van procesbegeleider die gouverneur Cathy Berx is toevertrouwd. Zij moet de processen van de drie genoemde plan-MER's begeleiden. Voor twee ervan is de kennisgevingsprocedure intussen afgelopen. Dat moet gebeuren samen met de vijf andere grote projecten, op het vlak van de MER, en op het vlak van de communicatie over het geheel die gestroomlijnd moet worden.

Met betrekking tot de coördinatie van de MER's en de impact van de plan-MER's op de Oosterweelverbinding, legt de heer Polen uit dat dank zij de rol van de gouverneur in Poort Oost men de coördinatie van de plan-MER's in de hand zal hebben. In de richtlij-nennota van de Oosterweelverbinding staat duidelijk dat men bij die plan-MER rekening houdt met de resultaten van de plan-MER's die voorhanden zullen zijn voor de andere grote projecten. Dat wordt hoe dan ook meegenomen, verzekert de heer Polen. Als er effecten zijn, worden ze ingecalculeerd. Het verkeersmodel zoals dat een jaar eerder is gepresenteerd, houdt wel al rekening met het geheel van het masterplan. De resultaten daaruit voeden al de respectieve plan-MER's. Ze zijn dus gebaseerd op dezelfde verkeers-benadering en dezelfde technische benadering. Dat moet voor de coördinatie van het geheel al een garantie bieden, besluit de heer Polen.

Op de vraag om de knoop van de aansluiting E313/R1 in een sleuf te leggen om geluids-overlast aan te pakken, vraagt de heer Polen enig geduld. Het zou inderdaad beter zijn, maar een van de alternatieven op de Oosterweelverbinding wil ook het stuk E313 tussen Wommelgem en de aansluiting op de R1 in een sleuf leggen. De plan-MER van de Oosterweelverbinding moet daarover uitsluitsel geven.

De park and ride voor Wommelgem is gepland. Een extra park and ride voor de A102/Bisschoppenhoflaan, voor het openbaar vervoer, moet met De Lijn overwogen worden, oppert de heer Polen. Hij merkt op dat de aanwezige directeur-generaal Roger Kesteloot van De Lijn bevestigend knikt als hij naar mogelijkheden polst. Die aspecten komen in elk geval aan bod in de plan-MER van de A102, gecombineerd met de R11/R11bis.

Is de overkapping van de R1 realistisch en wat is daarvan de kostprijs? De heer Polen heeft zich ter dege geïnformeerd over allerhande mogelijke overkappingen – doorzichtige, tentvormige en vaste, in de zin van een tunnel. Met een tunnel worden er bovengronds interessante mogelijkheden gecreëerd, stelt de heer Polen. Daarvoor zou een opbrengst kunnen berekend worden. Als voorbeeld verwijst de heer Polen naar de Craeybeckxtunnel. Alles hangt wel af van de breedte van de R1 in de toekomst. Blijft die even breed of niet? Hoe zit het met de aansluitingen. Technisch is het dus mogelijk en de spreker staat er niet afkerig tegenover, maar het lijkt hem voorbarig om al een prijs op te maken.

District Merksem wil graag weten hoe de A102 zal worden uitgevoerd. Dat hangt af van de plan-MER-procedure die loopt voor de tweede spoorontsluiting. Alles kan nog. Er is een afzonderlijke aanleg mogelijk in de reservatiestrook of een gecombineerde optie waarbij de A102 samen met de spoorontsluiting gebeurt. Er zijn dan twee uitvoeringsvarianten: geboord of cut-and-cover. Bij dat laatste kan het spoor centraal dan wel excentrisch gelegd worden. De plan-MER moet daar de juiste weg aangeven voor de toekomst.

Van het dossier van de Vaartkaai is de heer Polen niet op de hoogte.

De heer Polen vindt de vraag om de IJzerlaanbrug te behouden in een of andere vorm nogal vaag. De bestaande lijn IJzerlaanbrug kan niet behouden blijven, omdat het daar voor de scheepvaart veel te smal is. Die brug moet daar in elk geval verdwijnen omwille van de veiligheid van de scheepvaart. De brug als wegbrug behouden wordt moeilijk door de hellingen. Een vaste wegbrug op 9,10 meter boven het waterpeil van het Albertkanaal brengt de brug wel zeer hoog, stelt de spreker. Dan zijn er zeer steile hellingen nodig om te duiken onder de spoorwegbrug van het ringspoor. Een beweegbare brug op lagere hoogte is technisch mogelijk maar lijkt de heer Polen niet valabel door de hoeveelheid trafiek op het Albertkanaal. In de plannen voor de Oosterweelverbinding wordt derhalve op die plaats in een fietsbrug voorzien. Dat is nog altijd zo voor BAM.

In het kader van de tramlijnen op het Eilandje over de Mexicobruggen of de Londenbrug zou door het Antwerpse stadsbestuur al een en ander beslist zijn. De praktische uitvoering wordt nog onderzocht, ook door BAM, temeer omdat er aspecten zouden interfereren met de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Bovendien zouden er invloeden zijn op de resultaten van het verkeersmodel. Daar is nog wat werk aan, vooraleer er uitspraken over te doen, stelt de heer Polen.

De tweede Tijsmanstunnel is voorlopig geschrapt. In de plaats wordt beoogd de aansluiting op de bestaande tunnel snel te verbeteren tegen een prijs van acht miljoen euro. Op lange termijn is wellicht wel een tweede tunnel nodig. De spreker bevestigt dat de toegangshelling een probleem vormt als hij onderdeel wordt van het TERN-netwerk.

De raming voor de A102 en de R11 is beperkt tot de zuivere bouwkosten van een cut-and-covertunnel. Zij werd nog niet aangepast aan de kosten voor onteigeningen en dergelijke, omdat het streefbeeld nog niet duidelijk is, maar het bedrag zal hoe dan ook hoger zijn.

De spreker erkent het risico van verloren kosten omdat het studiebureau al aan het werk is gezet om het eerste derde van zijn opdracht uit te voeren. Als uiteindelijk voor een ander tracé gekozen wordt, is de rest opzegbaar maar is wel 3 tot 4 miljoen euro verloren.

Het bestek voor de R11 aan de luchthaven houdt rekening met de toekomstige uitbouw van een aansluiting op de R11bis op -2. Die duurdere oplossing is nodig om binnen het huidige GRUP te blijven.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de toestand van de bouwvergunning niet is veranderd. Het blijft wachten op een Europese uitspraak.

De heer *Jaak Polen* vervolgt dat de afstemming met Infrabel over de MER-aspecten van de tweede spoorontsluiting via de gouverneur verloopt, maar over de realisatie kan hij nog niets zeggen. In de procesnota van 23 december 2011 is interbestuurlijk overleg met Infrabel en de federale overheid opgenomen. Of de daling vanaf de viaduct of de spoorwegbrug Oude Landen naar een tunnel voor die tweede ontsluiting kan of niet kan, en of Infrabel rekening houdt met de verzuchting van de stad Antwerpen, daarover kan hij nu nog geen uitspraak doen. Het betrekken van de R1 in de plan-MER en het Ringspoor wordt onderzocht in het kader van de alternatieven.

De heer *Bert De Bondt* verzekert dat de werkgroepen waken over de afstemming van de MER-procedures. Hij bevestigt dat de ramingen bijgesteld worden naarmate de MER en de plannen vorderen.

De heer *Jan Van Rensbergen* legt uit dat Europa erover waakt dat alleen de Oosterweelverbinding verhaald wordt op de tolgeden en dat er niets anders wordt in ondergebracht. In de haalbaarheidsstudie werd de Oosterweelverbinding op 1 januari 2010 begroot op 3,2 miljard euro, waarvan 350 miljoen euro gecofinancierd wordt door stad en haven. De rest moet met tolheffing betaald worden. Hij wijst erop dat sinds de organisatievorm die van een concessie werd, de concessienemer naar eigen goeddunken kan aanbesteden en niet in een DBFM hoeft te stappen. Door de grotere transparantie en de gewestwaarborg wordt de financiering eenvoudiger, stelt hij. De uitwinningrisico's van de waarborg moeten minimaal blijven door een robuust model dat de verkeersstromen voorzichtig inschat. Verder studiewerk zal de technische risico's uitklaren.

Wat de wetgeving op de overheidsopdrachten betreft, verzekert hij dat het risico bestaat, maar dat wordt goed gemotiveerd. De uitzonderingsgronden voor een onderhandse concessie, die per analogum worden ingeroepen omdat er wettelijk nog niet in voorzien wordt, worden ondertussen gevolgd door de Europese Commissie, die ze opneemt in haar aan de gang zijnde ontwerpwerk, wat de Vlaamse argumentatie versterkt. Een en ander wordt in elk geval aangemeld voor advisering.

De spreker bevestigt dat de tram op het Eilandje over de speciaal daarvoor vernieuwde Londenbrug gaat. De tangent naar de Kattendijksluis is afgeschaft en toegevoegd aan een langere tangent naar de Mexicobrug met een keerlus aan het nieuwe Havenhuis.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, attendeert erop dat het voorontwerp van decreet al ter inzage ligt in het parlement. Het ontwerp staat vrijdag op de agenda van de regering en wordt dra ingediend<sup>10</sup>.

Minister *Hilde Crevits* herinnert aan de toelichting over de risico's in de vorige voortgangsrapportage.

<sup>10</sup> Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/1.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat De Lijn bereid is de mogelijkheid van de Bisschoppenhoflaan in onderzoek te nemen. De vermindering van het aantal busbewegingen op de Rooseveltplaats met ruim 900 (op een totaal van 4000) is de eerste fase van een plan dat is uitgewerkt door de entiteit Antwerpen. Zij vindt plaats in september 2012 bij de ingebruikname van het tweede onderdeel van Brabo 1, ter gelegenheid waarvan de knooppunten Berchem Station en Merksem Keizershoek versterkt worden. De volgende fasen zijn afhankelijk van de uitvoering van Brabo 2 en de andere openbaarvervoerprojecten in het kader van het Masterplan 2020.

De heer *Tom Roelants* legt uit dat dit jaar nog een voorstudie gestart wordt om te bekijken of het mogelijk is om de verbinding N171-N1 binnen de reservatiestrook van de grote ring op te nemen. Het doortrekken van de geluidsschermen op de onderbruggen van de E313 blijkt vanwege hun hoogte technisch nagenoeg ondoenbaar en daarom wordt thans een alternatieve en wel haalbare oplossing uitgewerkt: links en rechts een steun bouwen, waaraan de schermen in de vorm van een portiek worden opgehangen. De Vaartkaai is een voorbeeld van een dossier waarvoor nog geen concrete oplossing bekend is, omdat eerst Merksem zich in zijn mobiliteitsplan moet uitspreken over de mogelijke richtingen, waarna samenspraak volgt. Meer nieuws in een volgende voortgangsrapportage.

De heer *Dirk Van Mechelen* meent te weten dat de reservatiestrook voor de grote ring is omgezet in een strook voor pijpleidingen. Er moet dus in elk geval een nieuw GRUP komen. De heer *Tom Roelants* verwacht in dat geval dat dit zal blijken uit genoemde voorstudie.

De heer *Jan Debucquoy* verwijst naar pagina 12 en 17 van het rapport van het Rekenhof. Wat de controle op NV Tunnel Liefkenshoek betreft, die niet bij decreet is vastgelegd, deelt hij mee dat het Rekenhof zelf een oplossing bereikte met de nv en met BAM. Volgens die afspraken krijgt het hof nu toegang tot alle informatie met het oog op de controle van de rekeningen.

De heer *Kris Neven*, projectleider Rekenhof, vernam van de technici dat voor de A102-wegverbinding en de tweede spoorontsluiting de variant met gecombineerde boortunnels weinig realistisch zou zijn, maar hij weet niet of dit een definitieve keuze inhoudt. Welke varianten verder worden onderzocht, wordt immers pas bepaald nadat de resultaten van de plan-MER bekend zijn. De heer *Jaak Polen* bevestigt dat de overheid niet wil interfereren met de MER maar alle mogelijkheden openlaat.

De heer *Dirk Van Mechelen* is in het ongewisse gebleven over het financieringsmodel. De *voorzitter* antwoordt dat daarop wordt ingegaan bij de bespreking van het ontwerp van decreet tot wijziging van het BAM-decreet.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat in de tabel bij het Masterplan 2020 bij elk project de wijze van financiering staat. Zij wijst erop dat de betaling met de reguliere middelen over verschillende jaren gespreid is. Van andere projecten is de prijs nog niet bekend, omdat de uitvoeringsvariant afhangt van de nog lopende MER. De minister erkent wel dat zo snel mogelijk duidelijkheid nodig is. Zij is bereid om bij de toelichting van het ontwerp van decreet tot wijziging van het BAM-decreet ook het financiële model te presenteren.

In de richtlijnen bij de plan-MER Oosterweel gaat bijzondere aandacht naar de interferentie met andere plan-MER's en de motivering waarom er geen omvattende plan-MER is voor het hele Masterplan 2020. Zij geeft de R11bis, waarvan zij de drie doelstellingen erkent, als voorbeeld. De minister wijst erop dat niet alleen de gouverneur meer tijd vraagt maar ook verschillende burgemeesters. Men is nog niet uit alle knooppunten van die moeilijke oefening, geeft ze toe. Hoe de werken voor de tunnel in Mortsel zo weinig mogelijk hinder voor de omgeving opleveren, wordt technisch bekeken.

Zij verwijst de heer Martens naar haar antwoord op actuele vragen over de kilometerheffing voor vrachtwagens in de plenaire vergadering<sup>11</sup>. Volgens de heer *Bart Martens* kan men de tolheffing zien als een ‘mark-up’ van die kilometerheffing voor de Scheldekruising, maar men kan ook dezelfde ‘mark-up’ toepassen op het noord-zuidverkeer ter financiering van de bredere infrastructuurwerken in de agglomeratie. Voor de Europese Commissie volstaat voor de aanwending van de opbrengsten een relatie met de tolinfrastructuur, weet hij. De Antwerpse havengemeenschap voelt zich benadeeld omdat zij de volle pot betaalt, terwijl dezelfde container, gelost in Vlissingen of Rotterdam, dezelfde infrastructuur gebruikt om in Zuid-Europa te komen zonder ook maar iets bij te dragen.

Ook de heer *Dirk Van Mechelen* vindt dat het Havenbedrijf een nieuw perspectief moet geboden worden om ongelijke concurrentie te ontwijken. De heer *Bart Martens* vult aan dat het probleem nog groter wordt als de tweede Maasvlakte van Rotterdam in gebruik wordt genomen en een bijkomende lawine van containers tolvrij door de Antwerpse agglomeratie zal passeren.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat kortingen aan iedereen moeten gegeven worden. Een vrijstelling van het verkeer binnen de haven kan in elk geval niet. Zij weet dat de Antwerpse haven vraagt om de kilometerheffing voor vrachtwagens en de tolsystemen te integreren, wat ook effectief wordt bekeken. Anderzijds kan men niet alles met de kilometerheffing betalen, waarschuwt ze.

De heer *Dirk de Kort* concludeert dat de minister goed bezig is en dat er vooruitgang wordt geboekt, maar vraagt meer aandacht voor de communicatie, waarin duidelijk moet worden gemaakt dat tijd nodig is, dat projecten als de R11bis niet onmiddellijk kunnen gerealiseerd worden, en dat bepaalde investeringen in de infrastructuur nodig zijn en niet noodzakelijk de leefbaarheid aantasten.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het R11bis-dossier laat zien wat haar toekomstvisie op inspraak is. Het doel van de zoektocht naar consensus door de procesbegeleider is juist om achteraf minder problemen te hebben. Zij gelooft dat dit mogelijk is. Wat het masterplan in het algemeen betreft, toont het door het Verkeerscentrum voorgestelde model duidelijk de positieve effecten. Maar ook hier is het noodzakelijk dat het studiebureau en de coördinator het MER-proces zorgzaam afwerken.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Jan PENRIS  
Dirk DE KORT,  
verslaggevers

---

<sup>11</sup> *Hand.* VI. Parl. 2011-12, plenaire vergadering van 8 februari 2012, p. 17-22.

**Gebruikte afkortingen**

|          |                                                                               |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|
| AWV      | Agentschap Wegen en Verkeer                                                   |
| BAM      | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel                                          |
| btw      | belasting over de toegevoegde waarde                                          |
| DBFM     | Design Build Finance Maintain                                                 |
| DG       | directoraat-generaal                                                          |
| ENA      | Economisch Netwerk Albertkanaal                                               |
| ESR      | Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen                        |
| Eurostat | Statistical Office of the European Communities                                |
| GRUP     | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan                                        |
| HSL      | hogesnelheidslijn                                                             |
| INR      | Instituut voor de Nationale Rekeningen                                        |
| MER      | milieueffectrapportage, milieueffectrapport                                   |
| MKBA     | maatschappelijke kosten-batenanalyse                                          |
| MORA     | Mobiliteitsraad van Vlaanderen                                                |
| MOW      | Mobiliteit en Openbare Werken                                                 |
| Noriant  | tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemerscombinatie) |
| nv       | naamloze vennootschap                                                         |
| pps      | publiek-private samenwerking                                                  |
| ROTS     | Studiebureau Oosterweelverbinding Rechteroever                                |
| RUP      | ruimtelijk uitvoeringsplan                                                    |
| SGS      | Société Générale de Surveillance                                              |
| TERN     | Trans-European road network                                                   |
| TLH      | Tunnel Liefkenshoek                                                           |
| W&Z      | Waterwegen en Zeekanaal                                                       |