



Vlaams
Parlement

stuk **2472** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 19 februari 2014 (2013-2014)

Motie

van de heren Dirk Van Mechelen, Marino Keulen en Egbert Lachaert,
mevrouw Lydia Peeters en de heren Sas van Rouveroy en Bart Tommelein

tot besluit van het op 19 februari 2014
in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat
over de regeringsbeslissing inzake het tracé
voor de Oosterweelverbinding

Het Vlaams Parlement,

- gehoord de verklaring van Vlaams minister-president Kris Peeters;
- gehoord het actualiteitsdebat;
- gehoord het antwoord van de Vlaamse Regering;
- vaststellende dat er gedurende de laatste vijf jaar absolute stilstand in het dossier van de Antwerpse mobiliteitsproblematiek is geweest;
- vaststellende dat de genomen beslissing slechts de start is van een nieuwe procedurele periode die vele jaren in beslag zal nemen;
- zich bewust van het feit dat er een absolute nood is aan een voldoende groot draagvlak voor deze beslissing;
- ervan overtuigd dat dit draagvlak enkel kan gecreëerd worden indien voldoende duidelijkheid gegeven wordt bij verschillende onduidelijkheden die nu nog blijven bestaan;
- vraagt de Vlaamse Regering om uiterlijk tegen de voorlopige vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan duidelijkheid te geven over de volgende vragen:
 - 1° hoe zit het met de ruimtelijke randvoorwaarden en de daarop volgende stedenbouwkundige procedure? Wordt er een volledig nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt voor het hele tracé? Is dit reeds voorbereid of wacht de administratie de definitieve tracékeuze af? Moet er in dit kader een nieuwe project-MER (MER: milieueffectrapportage) komen vooraleer de stedenbouwkundige vergunning kan worden aangevraagd? Hoeveel tijd is er voor deze nieuwe procedures nodig? Wat met de vernietiging van het integratiespoor in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening?;
 - 2° wat zal er gebeuren met het grondverzet? Zal de opgegraven grond moeten worden gesaneerd en wat is hier de geraamde kostprijs van? Wat met de milieusanering van het sterk vervuilde Lobroekdok? Zou het boren van deze tunnels, vanaf de Oosterweelknoop tot aan het Sportpaleis, niet beter overwogen worden? Betekent dit evenwel een meerprijs?;
 - 3° wie zal nu uiteindelijk de Oosterweelverbinding bouwen? Zal Noriant de nieuwe bouwplannen uitwerken en daaropvolgend een nieuwe bouwaanvraag indienen, of zal Noriant-LFHT eerder een aanpassing vragen van de in 2009 ingediende plannen? Of zal er uiteindelijk toch een volledige of gedeeltelijke nieuwe aanbesteding moeten gebeuren voor de realisatie van het Oosterweelproject? Kan een nieuwe groep in dat geval de bestaande plannen overnemen, en zo ja onder welke voorwaarden?;
 - 4° zal bij het opmaken van de plannen opnieuw de haalbaarheid en inzonderheid de veiligheid van de nieuwe tunnels worden onderzocht en afgetoetst aan de Europese Tunnelrichtlijn? Werd het dossier reeds ter beoordeling aan de Europese Unie voorgelegd? Is dit werk reeds gebeurd en wat waren de conclusies ervan? Is over het bouwen en over het gebruik van deze tunnels overleg geweest met de Antwerpse petrochemische sector? Zo ja, wat was de reactie daarvan?;
 - 5° wanneer zal het viaduct van Merksem worden afgebroken en hoe zal men in die periode de mobiliteit op de Antwerpse ring vanuit de haven, Noord-Antwerpen (A12) en Nederland (E19) kunnen blijven garanderen? Kan men tijdens de bouw van de tunnels en sleuven onder dit viaduct, het viaduct verder blijven gebruiken?;
 - 6° hoe integraal is dit mobiliteitsplan? Hoe wil de Vlaamse Regering de files duurzaam ondervangen?;

- 7° wat is de timing die thans wordt vooropgesteld voor de realisatie van de A102 en aansluitend de R11bis? Wat is de timing van de lopende plan-MER? Wat is de vooropgestelde tijdshorizon om de voor het havenverkeer uiterst belangrijke oostelijke tangent in gebruik te kunnen nemen? Is er al een grootteorde voor de kostprijs bekend? Zo ja, wat zijn de eerste ramingen van de bouwkosten?;
- 8° begin 2009 werd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) een overeenkomst met Noriant ondertekend voor de bouw van de Oosterweelverbinding voor een bedrag van 2,3 miljard euro. Dit bedrag was financierbaar op basis van de zogenaamde Faber Maunsellstudie over de verwachte trafieken en de daarmee gepaard gaande tolinkomsten. Thans wordt de bouw van de Oosterweelverbinding geraamd op 3,2 miljard euro. Kan dit nog steeds gefinancierd worden met uitsluitend tolgelden? Zijn de kosten voor de afbraak van het viaduct van Merksem al mee verrekend in de raming? Moeten de voorziene toltarieven substantieel worden verhoogd? Welke tol heeft men voor vrachtwagens en personenwagens thans voorzien? Op welke manier zal de 4 miljard euro aan financiële middelen worden samengebracht? Blijft de Europese Investeringsbank aan boord voor 500 miljoen euro? Zijn er verdere contacten met onder meer pensioenfondsen en verzekeringsgroepen voor een langetermijnfinanciering? Hoe zal het overige deel worden gefinancierd? Wordt er desgevallend opnieuw gedacht aan een volkslening? Is een gedifferentieerde tol in de Kennedytunnel in overeenstemming met de bestaande Europese regelgeving, daar het hier een bestaande en reeds betaalde infrastructuur betreft? Moeten er in dit geval nog bijkomende infrastructurele aanpassingen gebeuren aan deze tunnel? Is er een nieuwe studie over de verwachte trafieken en de geraamde financiële inkomsten? Wat met het voorstel om de Liefkenshoektunnel meteen en volledig gratis te maken? Kan de NV Liefkenshoektunnel, in plaats van de BAM, dan nog optreden als bouwheer en financier van het nieuwe Oosterweelproject?;
- 9° is er nu wel een voldoende groot maatschappelijk draagvlak in de Antwerpse regio voor deze plannen? Zijn er thans spijkerharde garanties dat het leefbaarheidsprobleem volledig is ondervangen in het nieuwe voorstel?;
- 10° welke maatregelen zullen er op korte termijn genomen worden opdat het verkeer intussen opnieuw beweegt en dat men niet op elk uur van de dag en op elke dag van de week stilstaat en in de file staat? Wat zal er gebeuren om, in afwachting van de nieuwe verbinding, ervoor te zorgen dat een minimale mobiliteit in de Antwerpse regio de volgende tien jaar wordt gegarandeerd?

Dirk VAN MECHELEN

Marino KEULEN

Egbert LACHAERT

Lydia PEETERS

Sas VAN ROUVEROIJ

Bart TOMMELEIN