



Vlaams
Parlement

stuk **2327** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 19 december 2013 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over de aanpak van Poort Oost en de R11bis-A102

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Dirk Van Mechelen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Toelichting door mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen	4
2. Vragen en opmerkingen van de leden	6
3. Antwoorden van mevrouw Cathy Berx en de heer Jaak Polen	7
Gebruikte afkortingen	10

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 5 december 2013 een gedachtewisseling met de mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen en procesbegeleider, over de aanpak van Poort Oost en de R11bis-A102. Voor de technische uiteenzetting van de projecten werd mede verwezen naar de voortgangsrapportage van het Masterplan 2020, en de bespreking hiervan (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/16). De heer Jaak Polen, projectleider binnen het Masterplan 2020, beantwoordde dan ook een reeks technische vragen.

De PowerPointpresentatie van mevrouw Cathy Berx evenals het collegebesluit van de stad Antwerpen over het tweede alternatief voor de R11bis zijn op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen.

1. Toelichting door mevrouw Cathy Berx, gouverneur van de provincie Antwerpen

Mevrouw *Cathy Berx*, gouverneur van de provincie Antwerpen, gaat dieper in op wat reeds in de voortgangsrapportage beschikbaar werd gesteld. Ze verduidelijkt dat het project R11-R11bis-A102 gesitueerd wordt in het concept Poort Oost, dat meer dan enkel die projecten omvat. Het is de bedoeling om al die projecten zo optimaal mogelijk en in overleg met alle projecteigenaars op elkaar af te stemmen. Alles zou in die mate geïntegreerd moeten worden dat de realisatie van het ene project de realisatie van het andere niet hypothekeert. Of positief, dat waar mogelijk synergieën tussen de projecten worden gerealiseerd. Dat was en is het doel van de coördinerende opdracht.

De gouverneur stelt dat binnen Poort Oost eveneens alle communicatie gecoördineerd wordt. Er is een webstek www.poortoost.be. Verder waren er reeds infosessies voor de lokale besturen, was er een infoavond waar het eerste luik, met name het luik Mobiliteit van de ontwerp van plan-MER Oosterweel en de derde reeks richtlijnen werden toegelicht, waarna de dienst MER nog een nieuwe richtlijn heeft uitgevaardigd en werden op 20, 22 en 23 september 2013 op een aantal plaatsen in Antwerpen infomarkten gehouden rond A102-R11bis.

Infomarkten

AWV en de gouverneur namen het initiatief voor deze infomarkten. Reeds in de periode 2010-2012 is in een participatief, interactief proces gewerkt aan een ontwerp-streefbeeld voor de R11bis-A102. Via workshops en dergelijke is dat ontwerp-streefbeeld intussen geoptimaliseerd en verfijnd. In die thematische workshops is samen met diverse betrokkenen gewerkt aan oplossingen voor diverse vrij concrete knelpunten. Met de infomarkten wilden AWV en de gouverneur op een heldere en aanschouwelijke manier met onder andere infopanelen en kaarten optimaal toelichting geven bij de ideeën, inrichtingsscenario's, opties en varianten voor de R11bis en A102. Die informele toelichting gaat het neerleggen van de kennisgevingsnota die tussen 15 januari en 15 februari ter inzage ligt, vooraf. Dankzij deze communicatie ruim voor de formele kennisgeving kunnen alle geïnteresseerden met meer kennis van zaken en goed geïnformeerd degelijk onderbouwde alternatieven en voorstellen inspreken. Ook AWV vond het zeer nuttig om zo snel als mogelijk een maximum aan opmerkingen, suggesties en elementen te krijgen om een zo volledig mogelijke kennisgevingsnota te kunnen opstellen. De opdrachtgever wenst immers alle gekende data met betrekking tot een bepaald project op te nemen in die nota. Vervolgens krijgen alle geïnteresseerden ruim de kans om bijkomende alternatieven en voorstellen in te spreken.

Tweeduizend driehonderd mensen brachten een bezoek aan de infomarkten. De meeste opmerkingen hadden betrekking op de problematiek van de groene berm in Mortsel. Ook al in de klankborddiscussies is deze problematiek geregeld besproken. Ook de voormalige burgemeester van Mortsel heeft dit punt geregeld gethematiseerd. Naar aanleiding van die discussies op de klankbordgroep heeft de gouverneur aan het INBO gevraagd om

een studie te maken met betrekking tot de ecosysteemdiensten geleverd door de groene berm in Mortsel. Ook de onteigeningen baren de mensen zorgen, net als de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden en de haalbaarheid, betaalbaarheid respectievelijk de timing van de R11bis-A102.

Kennisgevingsnota

De eerste formele stap in de MER-procedure is de ter inzage legging van de kennisgevingsnota. Daarin wordt beschreven wat in het plan-MER op het vlak van mens en milieu moet worden onderzocht. Ook vragen met betrekking tot de locaties en de mogelijke tracés van de A102 en de R11bis kunnen daarbij aan bod komen. AWW en de gouverneur pleiten ervoor om daarbij een absoluut maximum aan knowhow en kennis, die ook in de samenleving aanwezig zijn, boven te spitten, aan te boren en te verzamelen. Mogelijke aansluitingen met andere wegen, mogelijke uitvoeringsvarianten en de respectievelijke milieueffecten moeten aldus duidelijk worden.

De reden waarom men nu al een plan-MER met betrekking tot R11bis-A102 wil opstellen is door de stelling van onder meer de dienst MER dat R11bis en A102 ontwikkelings-scenario's zijn voor Oosterweel, Oosterweel Noord en Meccano. De nood aan afstemming en relevantie van een tijdig MER-onderzoek met betrekking tot R11bis en A102 zijn hierdoor evident. Het wordt dus essentieel geacht dat die plan-MER's goed op elkaar afgestemd zijn en dat er een aantal synergieën gerealiseerd worden. De informatie die in de plan-MER Oosterweel naar voren komt, kan relevant worden gebruikt bij de opmaak van het MER met betrekking tot R11bis en A102. Mevrouw Berx geeft als voorbeeld de resultaten van de doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum: als men vijf jaar zou wachten om een plan-MER op te maken van infrastructuur die wel is opgenomen als ontwikkelingsscenario in het plan-MER Oosterweel, dan mist men kansen om informatie die al beschikbaar is te gebruiken voor de opmaak van de MER-A102/R11bis.

Studiegebied

Het studiegebied omvat heel het Masterplan 2020, met de basistracés en de verschillende tracés met betrekking tot de R11bis en de A102. Het basistracé en het basisalternatief zijn diegene die het meest aansluiten bij het ontwerp-streefbeeld dat eind 2011 is opgeleverd en besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie. Voor de A102 ligt het basistracé in de daartoe voorziene reservatiestrook met aansluitend een vertunneling van de R11, de R11bis genoemd.

De heer Peter Vermeulen van Stramien leverde het locatiealternatief 1, dat hij in de media 'uit de ban van de ring' heeft genoemd. AWW pikte het meteen op. Het impliceert dat de R1 zodanig wordt gebruikt dat ook doorgaand verkeer anders afgewikkeld wordt.

Locatiealternatief 2 is het gevolg van een beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 21 juni 2013 met betrekking tot A102-R11bis.

Deze alternatieven zullen in de kennisgevingsnota worden opgenomen. De opname in de kennisgeving drukt geen waardering uit voor deze voorstellen. Ze worden opgenomen omdat ze gekend zijn op het moment dat de kennisgevingsnota wordt geredigeerd. De gouverneur benadrukt dat eenieder daarna, in de periode januari-februari 2014, alternatieven kan inspreken. Ze begrijpt de ongerustheid hierover, maar stelt dat al de mogelijkheden door de cel-MER beoordeeld zullen worden. Op basis van hun richtlijnen zal dan een beslissing worden genomen over wat er precies in het plan-MER zal worden onderzocht met betrekking tot de verschillende alternatieven.

In de projecten is ook de N171-N1 opgenomen, de verbinding tussen de Mechelsesteenweg en de Boniverlei. Op de webstek van Poort Oost staan de diverse projectfiches, ook voor N171-N1. Die wordt evenwel pas opnieuw relevant in de hypothese dat scenario 2 van de stad wegvalt. Met een verwijzing naar het volledige nog te doorlopen traject, enigermate vergelijkbaar met het plan-MER Oosterweel, bevestigt de gouverneur dat het hele proces en traject nog een hele tijd zal duren. De plan-MER zal niet voor 2015 afgerond zijn.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Steve D'Hulster* waardeert de gouverneur in haar rol van procesbegeleider in een moeilijk dossier. De tussenstap ten aanzien van de gemeenten om alvast andere inzichten te bekomen, vindt het lid positief.

Na diverse werk-, stuur- en focusgroepen valt het het lid op dat nog nooit iemand zich heeft geuit als voorstander van het streefbeeld voor de R11bis zoals dat is opgesteld. Waarom wordt als basistracé dan toch voor de cut-and-cover gekozen?

Bij de eerste presentatie van het zuidelijke tracé, het tweede locatiealternatief, kwam dat over als een totale verrassing, stelt de heer D'Hulster. Hij blijft er enigszins wantrouwig tegenover, al is intussen duidelijk dat die is ingegeven door de stad Antwerpen. Hij stelt zich ook vragen bij de hoek die het tracé vormt.

Van de verbindingsweg N10-R11 die bekend staat als 'de omleidingsweg' in de Antwerpse regio wil het lid graag het statuut kennen. Staat die los van het plan of wordt hij eerst aangelegd, vooraleer men verder nadenkt over de R11bis?

Verder stelt de heer D'Hulster dat hij zijn technische vragen bij de kennisgevingsnota niet hier zal formuleren.

De heer *Dirk Peeters* stelt zich vooral vragen bij de realiteitswaarde van het R11bis-project. Niemand blijkt pro en een cut-and-cover is uitermate complex vanwege de drukke bebouwing langs het basistracé, waarna men dan komt met de optie om een diepe en lange tunnel te boren. Hoe realistisch en haalbaar is het nog? Worden de prijsramingen geen extra obstakel? Men spreekt hier van meer dan 1 miljard euro en met de alternatieven weet men nog niet op welke bedragen men zal uitkomen.

Er is steeds gevraagd om van het volledige masterplan een plan-MER te maken. Dat is intussen opgesplitst in een plan-MER voor de Oosterweel en één voor de R11bis. Voor de R11bis zijn er alternatieven gekend die zich op de ring situeren. Voor beide dossiers is er een heel andere timing. Hoe is het nog mogelijk om die opties te laten inhaken op het dossier masterplan-Oosterweel. De onafhankelijke en losgekoppelde behandeling van de twee dossiers vindt het lid een ernstig probleem en een structurele zwakte.

Ook de heer *Bart Martens* heeft vragen bij de compatibiliteit van een aantal plan-MER-processen. De ingekokerde R1, het alternatief van Stramien, wordt gehanteerd als alternatief voor de R11bis. Welke invloed heeft dat voor de besluitvormingsprocedure inzake de Oosterweelverbinding? In dat tracé is zwaar gestudeerd op de knoop Schijnpoort. Betekent het R11bis-verhaal dat men geen ruimtelijk uitvoeringsplan kan vastleggen voor het Oosterweeltraject, inclusief de nieuwe knoop Schijnpoort, tot er uitsluit is over de alternatieven voor de R11bis?

Voor het plan-MER E313 en dat van Oosterweel wil hij eveneens weten hoe het zit met de afstemming van beide processen. In de richtlijnnota was voorzien dat men in het MER een ingraving en overkapping van de E313 op het traject Wommelgem-Turnhoutse

knoop moest bestuderen. Welke invloed heeft dat op de uitvoering van het knooppunt Schijnpoort?

Bij het plan-MER voor de tweede goederenspoorontsluiting en E313 maakt de heer Martens de bedenking dat men er met het beschikbare gabariet moet werken: of bijkomende rijvakken, of een spoor aanleggen, of LIVAN 1 die vooralsnog rijdt tot de rotonde in Wommelgem doortrekken tot Ranst. Maar alles realiseren kan niet. Hoe worden al die processen op elkaar afgestemd?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het door de stad Antwerpen vooropgestelde tweede alternatief vooral vergezocht: het is dubbel zo lang als dat van de R11bis en omvat twee bochten van 90 graden. Dat houdt ernstige risico's in, stelt het lid. In welke mate of op welke wijze zullen de buurtbewoners daarover geïnformeerd worden? Hoe wordt er ter zake met de betrokken gemeenten gecommuniceerd? Er gaat immers ook heel wat groene ruimte verloren, oppert mevrouw Van den Eynde.

De Lijn blijkt al over vergevorderde plannen te beschikken met betrekking tot de aanleg van de tramlijn van Mortsel naar Kontich. Ze komt op de Boniverlei te liggen, die dan eenrichtingsverkeer krijgt. Het verkeer uit de andere richting moet dan over de verbindingsweg. De verbindingsweg is evenwel 'on hold' gezet. Het een is niet met het andere te verzoenen, stelt het lid. Of is er nog een ander tracé voor dat verkeer? Zolang er geen duidelijkheid is over het tracé, kan volgens haar de tramlijn niet worden gerealiseerd.

De heer *Dirk de Kort* is blij met de geleverde inspanningen en de manier waarop de opdracht van de Vlaamse Regering in het kader van een zo belangrijk infrastructuurproject is gevoerd. Hij hoopt dat er een degelijk draagvlak wordt gevonden, met het oog op de participatieve geest van het proces.

Het lid vindt het goed dat er duidelijkheid is over de fase waarin het dossier over de R11bis zich bevindt, met name de kennisgevingsfase.

3. Antwoorden van mevrouw Cathy Berx en de heer Jaak Polen

Mevrouw *Cathy Berx* stelt dat de cut-and-cover niet meer als de voorkeur van te realiseren wijze van aanleg wordt voorgesteld. Eind 2011 is een gemeentelijke begeleidingscommissie samengeroepen. Men ging toen uit van een cut-and-cover, wat de discussies over de groene berm deed ontstaan, maar dat wordt intussen niet meer als voorkeur vooropgesteld. Er wordt niet meer opgegeven wat de modaliteiten en manier van aanleggen zijn. Het tracé wordt nog wel aangegeven, maar er wordt geen uitspraak gedaan over de vorm of methode. De kostprijs zal bepalend zijn.

Het door de stad Antwerpen voorgestelde alternatief en het plan ervan zijn opgemaakt door Grontmij N.V. De gouverneur gaat ervan uit dat het alternatief derhalve degelijk gefundeerd is en stelt dat het allicht mogelijk is verdere onderbouwing te vragen.

De verbinding N10-R11, het stuk Borsbeek, kreeg initieel veel aandacht maar is uiteindelijk losgelaten omdat het ook niet in de scope zat. Het is niet mee opgenomen.

Het R11bis-project is één van de ontwikkelingsscenario's in het geactualiseerde Masterplan 2020 met betrekking tot de Oosterweelverbinding c.q. de derde Scheldekruising. Het wordt derhalve verder onderzocht en het proces wordt doorgezet. De vooropgestelde infrastructuur zou het functioneren van de derde Scheldekruising ook optimaliseren en dus wil men ook daarop verder werken. De financiering speelt in de achterhoofden mee, maar daarover gaat het in deze fase van het proces nog niet. Er volgt nog een MKBA-procedure. Wie meewerkt aan dit project en proces, weet best dat er geen ongelimiteerde mogelijkheden

zijn, meent ze. Men overweegt zo realistisch mogelijk alle aspecten, rekening houdend met betaalbaarheid.

Binnen het kernteam en de communicatie rond Poort Oost is steeds sterk gewaakt over het belang en het nut van goede afstemming. Van 'koppeling', is geen sprake. Dat scherpe onderscheid tussen 'afstemming' en 'koppeling' is steeds en consequent scherp bewaakt. De projecten behouden immers hun eigen dynamiek, maar processen en procedures moeten maximaal en op het juiste moment worden afgestemd. Geen enkel project moet dus op het andere 'wachten', verzekert mevrouw Berx.

Wat die afstemming betreft stelt de heer *Jaak Polen* nog dat de alternatieven van de Oosterweelverbinding in het te maken plan-MER opgenomen zijn als ontwikkelings-scenario's. Eenmaal de tracékeuze voor de Oosterweelverbinding is gemaakt, wordt dan geschrapd wat niet meer kan overblijven. In die zin wordt er tussen beide afgestemd.

Hoe realistisch het scenario is, heeft vooral met het kostenplaatje van het geheel te maken, oppert de spreker. Ook hem baart het zorgen. De prijs voor het hele traject, het basistracé voor de A102 en het basistracé voor de R11bis over een afstand van ongeveer 12 kilometer, en dat in een geboorde tunnel, is niet min. Er zijn dan ook nog her en der aansluitingen te realiseren. Er zijn nog geen ramingen. Een eerste stap is het plan-MER. Het locatie-alternatief 2 is nog iets langer, een paar kilometer, wat het nog moeilijker maakt. De heer Polen sluit zich derhalve aan bij de bezorgdheid over de haalbaarheid, niet technisch, maar financieel.

Het locatiealternatief 2 van de stad is toegelicht aan de gouverneur, de projectleider en de heer Polen zelf door de ambtenaren van de stad. Er blijkt meer studiewerk rond te zijn verricht dan uit het bewuste collegebesluit blijkt. Er is ook een mogelijke volledige aansluiting onderzocht van het basistracé van de R11bis op de E19. Dat komt terug in het plan-MER.

Het ruimteprobleem op het tracé voor de tweede goederenspoorontsluiting/E313 kan de heer Polen alleen maar beamen. Hoe men zowel een tramlijn, een goederenspoorlijn, al dan niet aan een reizigersspoorlijn gekoppeld, en de verbreding van de autosnelweg tussen Wommelgem en Ranst moet realiseren, zal nog heel wat denkwerk vergen. Het lijkt de heer Polen alvast bijzonder moeilijk te realiseren binnen dezelfde zate. Het plan-MER moet daarop meer licht werpen.

Binnen het kernteam Poort Oost wordt met opvolgingsfiches per project gewerkt. Het zijn niet dezelfde als de gekende projectfiches van de voortgangsrapportage van het Masterplan 2020. Zo is er een projectfiche opgenomen voor het project N171/N1 dat uitgebreider is dan de opvolgingsfiche binnen het kernteam.

Mevrouw *Cathy Berx* wijst er nogmaals op dat het tweede locatiealternatief door de stad Antwerpen is gemaakt. Het lijkt haar dan ook aangewezen om eventuele opmerkingen, vragen en bedenkingen aan de auteurs van dit alternatief over te maken. De gemeenten zullen uitvoerig geïnformeerd worden, verzekert de gouverneur. Dat is zo voorgeschreven. De kennisgevingsnota wordt voorgelegd en de gemeenten kunnen zich bijvoorbeeld ook verenigen om gezamenlijk met een alternatief te komen. Ook burgers en buurtbewoners krijgen alle nodige informatie en kunnen dus met veel kennis van zaken alternatieven uitwerken en inspreken. De infomarkten hadden juist tot doel alvast aan iedereen goed en tijdig te informeren, duidelijk te maken wat het project behelst en wat de kennisgevingsnota zal omvatten, opdat er bij voorbaat al zo veel als mogelijk informatie en kennis zou worden vergaard. Zo werd ook de grootst mogelijke transparantie gegarandeerd.

De heer *Jaak Polen* voegt eraan toe dat, zodra het locatiealternatief van de stad bekend was, men de burgemeesters van de twee betrokken gemeenten, Edegem en Kontich, sa-

mengeroepen heeft met hun mobiliteitsverantwoordelijken, om hen te informeren over het plan.

Op de vraag hoe de verkeersafwikkeling moet verlopen als de Boniverlei eenrichtingsverkeer krijgt stelt mevrouw *Cathy Berx* dat mevrouw Van den Eynde daarbij uitgaat van het feit dat het project N171/N1 on hold zou zijn gezet, terwijl dat niet zo is. Het zou volgens de heer *Jaak Polen* even opzijgezet zijn tot er meer duidelijkheid is. Mevrouw *Van den Eynde* herhaalt nog dat er toch geen aanbesteding kan zijn voor de tramlijn in april 2014 als er geen duidelijkheid is over het te volgen tracé. De heer *Roger Kesteloot* herhaalt in antwoord daarop dat wat voorligt, de mogelijke aanbesteding van de desbetreffende studie is en niet van het werk zelf.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk VAN MECHELEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse