



Vlaams  
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 3  
6 februari 2015 (2014-2015)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Dirk de Kort en Wouter Vanbesien

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020  
Zevende voortgangsrapportage

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* mevrouw Lies Jans.

*Vaste leden:*

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;  
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyskens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;  
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;  
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;  
de heer Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;  
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;  
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;  
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;  
mevrouw Ingrid Pira.

## Documenten in het dossier:

**63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage  
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof

## INHOUD

I.	Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW .....	5
1.	Inleiding .....	5
2.	Overzicht projecten .....	6
2.1.	Wegenprojecten .....	6
2.2.	Projecten openbaar vervoer .....	7
2.3.	De bruggen over het Albertkanaal .....	7
2.4.	Fietspaden BAM .....	7
II.	Toelichting door de heer Jaak Polen, projectleider voor de Oosterweel-verbinding .....	8
1.	Inleiding .....	8
2.	Voortgang in het dossier .....	8
2.1.	Beslissing Vlaamse Regering 14 februari 2014 .....	8
2.2.	Noriant .....	8
2.3.	Verfijning conceptontwerp .....	9
3.	Procedures .....	9
4.	Onteigeningen .....	9
5.	Leidingen .....	9
6.	Opdrachten .....	10
6.1.	Lobroekdok .....	10
6.2.	Afwateringskanaal Lobroekdok .....	10
6.3.	Bouwdok Zeebrugge .....	10
6.4.	Bijkomende opdrachten aan BAM .....	10
7.	Planning .....	10
8.	Kostprijs infrastructuur .....	11
9.	Risicobeheersing .....	11
III.	Toelichting door de heer René Grispen van het Vlaams Verkeerscentrum	12
1.1.	Scope van het onderzoek .....	12
1.2.	Prestatie-indicator I/C-verhouding snelwegen .....	12
1.3.	Prestatie-indicator gepresteerde snelheid R1 .....	12
1.4.	Verschuivingen verkeer op het snelwegennet .....	12
1.5.	I/C-verhouding Kennedytunnel .....	13
IV.	Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof ...	13
1.1.	Informatiekwaliteit .....	13
1.2.	Voortgang projecten .....	13
1.3.	Voortgang Oosterweelproject .....	14
1.4.	Dading .....	15

---

V. Bespreking .....	17
1.1. Vragen van leden .....	17
1.2. Antwoorden van de sprekers .....	25
1.3. Aanvullende vragen en antwoorden .....	31
Gebruikte afkortingen .....	36

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 27 november 2014 de zevende voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/1). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan<sup>1</sup>.

Het zevende voortgangsrapport van de Vlaamse Regering werd in opdracht van de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn toegelicht door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020, de heer Jaak Polen, projectleider voor de Oosterweelverbinding, en de heer René Grispen, expert Vlaams Verkeerscentrum over de gedifferentieerde tol.

Het verslag van het Rekenhof over de zevende voortgangsrapportage werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/2).

Op de vragen van de leden werd, naast de sprekers, geantwoord door minister Ben Weyts, mevrouw Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, de heer Rudi Thomaes, voorzitter van nv BAM, de heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken van nv BAM, de heer Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

De PowerPointpresentaties van de heren Bert De Bondt en Jaak Polen, van de heer René Grispen en de heer Jan Debucquoy zijn op de [dossierpagina](#) van dit stuk op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be) te raadplegen.

## **I. Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW**

### **1. Inleiding**

De heer *Bert De Bondt* stipt aan dat het Masterplan Antwerpen in september 2010 is bijgestuurd en meteen werd omgedoopt tot Masterplan 2020. De lopende reeks halfjaarlijkse voortgangsrapportages is toen voortgezet met een nieuwe reeks<sup>2</sup>. Het eerste rapport na de zomer van 2010 werd het basisrapport genoemd, omdat het een beeld bood van wat dat plan precies inhoudt.

Er zijn sindsdien voor alle projecten projectfiches gemaakt alsook een overzichtstabel<sup>3</sup>. De voortgangsrapportage focust steeds en louter op wijzigingen sinds de vorige rapportage en dat zijn de fiches die bij de voortgangsrapportage worden geleverd. Met het ingaan van een nieuwe zittingsperiode, gaat de rapportage nog iets breder.

Het rapport van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Masterplan 2020 is opgedeeld in twee delen. Naast BAM neemt ook de administratie een aantal projecten voor haar rekening. Een aantal projecten waarmee BAM bezig was, hebben

<sup>1</sup> In de vorige zittingsperiode kregen de documenten met betrekking tot deze voortgangsrapportage alle het stuknummer 63 (2010-2011). Voor het commissieverslag van de bespreking van de zesde voortgangsrapportage zie *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/21.

<sup>2</sup> De voortgangsrapportages BAM eindigden met een bespreking van de 15e van de reeks op 1 juli 2011 (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 54/9 en 10). De nieuwe reeks voortgangsrapportages Masterplan 2020 begon met een basisrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/1-4).

<sup>3</sup> Zie de bijlagen bij het rapport van de regering (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/1).

ze voortgezet. Alle overige projecten zijn opgenomen door de bevoegde agentschappen van het beleidsdomein MOW.

## 2. Overzicht projecten

De heer De Bondt geeft een overzicht van alle BAM-projecten, behalve Oosterweel, en de projecten die de agentschappen van beleidsdomein MOW hebben opgenomen. De heer Jaak Polen zal nadien ingaan op de Oosterweelverbinding.

De wegenprojecten heeft AWV opgenomen. Van de projecten openbaar vervoer worden enkele door BAM gerealiseerd, andere door De Lijn. Er is altijd samenspraak met de betrokken agentschappen en De Lijn. Nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor de bruggen over het Albertkanaal en de afdeling Maritieme Toegang voor de Royerssluis. Voorts bevat het masterplan ook fietsprojecten.

### 2.1. Wegenprojecten

De spreker beperkt zich tot wat nieuw is.

Voor het project E34-E313 lag in oktober het ontwerp van plan-MER ter inzage. Zodra het plan-MER is goedgekeurd, kan het GRUP aangevat worden en aansluitend het project-MER (oktober 2015). De werken moeten in 2016 van start kunnen gaan.

Een groot project betreft de A102 en de R11bis. Er is een kennisgeving. De meest recente richtlijnen dateren van 28 oktober 2014. Er resten nog negen niet onkansrijke alternatieven. Details zijn na te lezen op de website van de dienst MER. Die negen alternatieven worden onderzocht op haalbaarheid en impact. Het project Boniverlei-Antwerpsesteenweg (N1-N171) wordt afgestemd op het project A102-R11bis omdat het erop aansluit.

Voor het project Waasland wordt in 2015 het plan-MER voor parallelwegen opge maakt. Er wordt voortgebouwd op de mobiliteitsstudies die zijn gebruikt in het kader van de plan-MER Oosterweelverbinding.

Het project van de N49 bestaat uit een hele rist deelprojecten en behelst een upgrade van de expresweg Antwerpen-Knokke op het grondgebied van Oost- en West-Vlaanderen. Het gaat om fietspaden, ventwegen, tunnels en bruggen, aansluitingscomplexen en bochtverbeteringen.

R4-Oost is van dezelfde soort. Hier gaat het om aanpassing van heel wat kruispunten. De tijdelijke aanpassing van de kruising R4-N42 en de fietsbrug aan knooppunt 9 zijn afgewerkt. Het complex Langerbruggestraat is aanbesteed en de werkzaamheden kunnen starten begin 2015. De overige projecten van R4-Oost en R4-West wil de Vlaamse Regering met een pps-formule realiseren. Dat is in voorbereiding.

Voor de zogenaamde Spaghettiknoop op de R1 rond Antwerpen zijn medio 2014 ondersteunende studies en technische voorstudies gestart, nodig om de MER-procedure te kunnen voeren. Die wordt eind 2014 ingezet, zodat afronding mag worden verwacht eind 2015.

De doortrekking van de N171 is in uitvoering.

De brug Geel-Oevel maakt deel uit van de Kempense noord-zuidverbinding en is afgerond en volledig in gebruik.

## 2.2. Projecten openbaar vervoer

Bij de openbaarvervoerprojecten is Brabo 1 afgerond, maar wordt vermeld vanwege resterende kosten. Er waren problemen met de stedenbouwkundige vergunning voor de verbinding Deurne-Wijnegem en aan de stelplaats Deurne zijn nog beperkt bijstellingen gebeurd. De respectieve kosten zijn nu verwerkt in de fiche en de overzichtstabel.

Brabo 2 omvat een aantal tramlijnen op de Noordelijke Leien, de Noorderplaats tot de Havanasite en op het Eilandje. In september zijn er BAFO's voor ingediend. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is ingediend in mei 2014. In de eerste helft van 2015 zou de gunning en aanvang der werken mogelijk moeten zijn. De overdracht van gewestwegen die nodig was, is door alle instanties goedgekeurd.

De studiebestekken voor de tramlijnen Mortsels-Kontich en Wilrijk-E19 zijn gepubliceerd. De toewijzing zou ten laatste zomer 2015 gebeuren.

## 2.3. De bruggen over het Albertkanaal

Acht bruggen over het Albertkanaal zijn intussen afgewerkt, door BAM en nv De Scheepvaart. De spoorbruggen moeten klaar zijn voorjaar 2015. Zes bruggen zijn in uitvoering. De bouw van twee bruggen is in 2014 gestart: Olen-Hoogbuul (herbouw) en Wijnegem-Houtlaan (verhoging).

Zeven masterplanbruggen worden als onderdeel van een cluster van 15 bruggen over het Albertkanaal ondergebracht in een pps. Dat wordt voorbereid samen met Via-Invest en PMV. Het zou in 2015 in de markt geplaatst worden om met de uitvoering te kunnen starten in 2016 en af te ronden in 2020.

Met betrekking tot de Royerssluis is al veel studiewerk verricht en er is een MKBA opgesteld, die nog eens geactualiseerd is. Een aanvullende nota belicht een variant van 36 meter. De keuze tussen de varianten wordt aan de Vlaamse Regering voorgelegd. Afstemming met het project Oosterweelverbinding is belangrijk. Het project komt ook in aanmerking voor Europese subsidies.

## 2.4. Fietspaden BAM

De fietspaden van BAM brengen vier grote clusters van fietspaden samen: Havenroute, Hoboken-Hemiksem, Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht en Districtenroute. Voor de meeste ervan zijn al deelprojecten gerealiseerd. Een heel aantal fietspaden wordt nog door de administratie voorbereid. Op een overzichtskaart in de presentatie geeft het rode fietspad de gordel randgemeenten aan. Het gele fietspad is de spoorlijn Lier-Antwerpen. Het groene traject staat voor Vremde-Borsbeek-Berchem. Het blauwe loopt langs het Albertkanaal, het paarse is het Ringfietspad.

Voor de eerste drie zijn startnota's opgemaakt en zijn de tracés uitgetekend met flankerende maatregelen. Dat is gebeurd in overleg met de lokale overheden. Bij realisatie zal nog afstemming nodig zijn met vooral lokale projecten. Het initiatief ligt bij de wegbeheerders, met name hoofdzakelijk de lokale besturen. De reguliere subsidies gelden ter ondersteuning.

Het fietsproject Albertkanaal wordt aangepakt samen met de verbreding van het kanaal. Het Ringfietspad wordt afgestemd op de Oosterweelverbinding, met in het noorden de IJzerlaanbrug en in het zuiden de Spaghettiknoop.

## **II. Toelichting door de heer Jaak Polen, projectleider voor de Oosterweelverbinding**

De heer *Jaak Polen* licht de voortgang inzake de Oosterweelverbinding toe.

### **1. Inleiding**

Hij schetst eerst het Masterplan 2020 aan de hand van een paar plattegronden en luchtfoto's in zijn presentatie. Het masterplan start in Knokke, Westkapelle, precieseert hij fijntjes, via de N49 naar Antwerpen en met verdere uitbreiding naar het oosten via het Albertkanaal. De Oosterweelverbinding situeert zich bij het sluiten van de ring. Een detailtekening van de Oosterweelverbinding geeft aan in welke stukken het project eventueel kan worden opgedeeld. Dat is van belang met het oog op de financierings- en aanbestedingsstudie, die moet nagaan hoe het project in de markt kan worden gezet.

Op de luchtfoto's ziet men respectievelijk van zuid naar noord het Lobroekdok, het stedelijk plein, het Sportpaleis, de sleuf en de start van de tunnels die enerzijds naar de Schelde lopen en anderzijds de R1 vervolledigen naar het noorden. Van noord naar zuid is er vanaf de spoorwegbruggen de nieuwe fietsbrug ter hoogte van de oude IJzerlaan en de ingang van de tunnels – zij het nog zonder de mogelijke verlenging van de tunnelmond met 200 meter. Vanaf het Sportpaleis ziet men dan weer het stedelijk plein, de sleuf, het Hollands Complex en Antwerpen Oost, met het waterzuiveringsstation.

### **2. Voortgang in het dossier**

#### **2.1. Beslissing Vlaamse Regering 14 februari 2014**

De Vlaamse Regering nam op 14 februari 2014 een belangrijke beleidsbeslissing inzake de Oosterweelverbinding. Het tracé werd vastgelegd.

Er kwam een beslissing over een uitvoeringsvariant met een tunnel onder het Albertkanaal in plaats van een brug. Er is tevens geopteerd voor het cut-and-coverconcept voor tunnels in plaats van afgezonken tunnels in het Albertkanaal. Ook de oplossing aan Schijnpoort met het Hollands Complex werd vastgelegd.

Een derde beslissing strekte ertoe de gedifferentieerde tol te onderzoeken en dat aan Europa ter goedkeuring, en aan de Vlaamse Regering ter beslissing voor te leggen.

#### **2.2. Noriant**

Belangrijk dossier in de voortgang der werken is dat van Noriant. Op 20 oktober 2014 is met de aannemerscombinatie een dading afgesloten.

Die treedt in werking als er op 15 december 2014 van de Europese Commissie niet voldoende of geen toestemming bekomen wordt om de gereduceerde opdracht aan Noriant te mogen gunnen.

Ter voorbereiding van die datum heeft het Vlaamse Gewest bij de Europese Commissie een samenvattende nota ingediend op 14 november 2014, waarin alles nogmaals wordt uitgelegd.



### 2.3. Verfijning conceptontwerp

Het conceptontwerp is sinds maart 2014 verder verfijnd. Een quick scan is uitgevoerd door het studiebureau RoTS over de overkapbaarheid van de R1 in de projectzone van de Oosterweelverbinding. Dat behelst het traject vanaf Antwerpen Oost tot aan de Groenendaallaan. Het projectontwerp is aanpasbaar zodat een overkapping mogelijk wordt. De kostprijs wordt ruw geraamd op 29 miljoen euro.

Het politieke stuurcomité en de ministers hebben tegelijkertijd beslist om de tunnel R1-Albertkanaal te verlengen met 200 meter naar het zuiden. De bijkomende kostprijs komt naar schatting op ongeveer 30 miljoen euro. De overkapping komt dichterbij de kop van het Lobroekdok.

## 3. Procedures

De GRUP-procedure loopt en het openbaar onderzoek is afgelopen. De bezwaren zijn in behandeling. 12.000 handtekeningen zouden geleid hebben tot 490 unieke bezwaren. Men hoopt die af te werken tegen eind 2014, zodat ook daarover een beslissing kan worden getroffen door de Vlaamse Regering.

Het project-MER voor het bouwdok in Zeebrugge, waar de tunnelementen voor de Scheldetunnel gebouwd moeten worden, wordt nog in 2014 ter inzage gelegd.

Van het project-MER voor de Oosterweelverbinding is de studieopdracht bekendgemaakt op 28 oktober 2014. De offertes moeten op 19 december 2014 binnen zijn.

Wat de stedenbouwkundige vergunningen betreft, zijn de sloopvergunningen voor de voorbereidende werken aangevraagd en verleend.

## 4. Onteigeningen

Onteigeningen zijn pas mogelijk na definitieve vaststelling van het GRUP, verwacht begin 2015, en na het bekomen van een onteigeningsmachtiging. Ze liggen op het kritieke pad.

## 5. Leidingen

Nutsleidingen en afvoerleidingen krijgen veel aandacht in de rapportage. Het betreft voorbereidende werken waarover recent vrij veel vragen zijn gesteld. Voor de voorbereidende werken op het gedeelte rechteroever zal de bouwaanvraag ingediend zijn begin december 2014. De werken starten in augustus 2015. Ze behelzen een aanpassing van het Groot Schijn, een pompstation op het Klein Schijn, de smeerpijp, de aanpassing aan Aquafin-collectoren, een aanpassing van het afvoer-pompgemaal, pompstation 2 Stenen Brug en de heraanleg van de Noordersingel. Details zijn te vinden in de rapportage.

Een tweede deel van nuts- en afvoerleidingen betreft de nutsleidingentunnel IJzerlaanbrug die naar het Albertkanaal loopt en eronder moet komen, de nutsleidingentunnels Schijnpoortweg en Groenendaallaan, en een nutsleidingentunnel Albertkanaal die nog niet vaststaat omdat andere omleidingen het mogelijk maken die te omzeilen. Er staat ook een aanpassing aan de bestaande nutsleidingentunnel van de Turnhoutsebaan op het programma.

Belangrijk voorbereidend werk is het project IJzerlaan-IJzerlaanbrug. Dat heeft tot doel de afwatering van het Lobroekdok af te leiden via de IJzerlaan naar het Asiadok. De verplaatsingsbevelen voor de nutsbedrijven zijn op 1 oktober 2014 uitgestuurd. Voor de Oosterweelverbinding zijn alle verplaatsingsbevelen op het geheel op 16 oktober uitgestuurd. De nutsleidingen liggen op het kritieke pad.

## 6. Opdrachten

### 6.1. Lobroekdok

De sanering van het Lobroekdok gebeurt in 2015. Er is een probleem met de boten en wrakken erin. Het aantal boten is al teruggebracht van 66 naar 35. De aanbesteding voor een aannemer die de wrakken zal bergen en sloopwerken zal uitvoeren, loopt. BAM kreeg intussen formeel politionele bevoegdheid.

### 6.2. Afwateringskanaal Lobroekdok

Met betrekking tot het afwateringskanaal Lobroekdok, wordt de IJzerlaanbrug vervangen door een fietsbrug. Dat is met twee jaar vervroegd ten opzichte van de oorspronkelijke algemene planning.

Het IJzerlaankanaal biedt mogelijkheid tot afwatering maar ook voor stadsontwikkeling. In die zin is een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen BAM, stad Antwerpen, AWV en nv De Scheepvaart. Ze stipuleert wie wat doet en betaalt.

De bouwaanvraag is in opmaak en zou op korte termijn uitgestuurd worden. De start van de werken is wellicht voor maart 2015.

### 6.3. Bouwdok Zeebrugge

Voor het bouwdok Zeebrugge is een afzonderlijk project-MER nodig. Dat is opgestart.

### 6.4. Bijkomende opdrachten aan BAM

BAM kreeg anderhalf jaar geleden een aantal nieuwe opdrachten in afwachting van het resultaat van het plan-MER. Er is ondersteunend studiewerk geleverd voor de lijst van 33 quick wins. Dat loopt nog steeds. Die quick wins vallen volledig buiten het Masterplan 2020 en komen ten laste van de reguliere begroting van AWV.

Via de stuurgroep verzorgt BAM ook het minderhinder-impactmanagement en de coördinatie van de belangrijkste werken in de Antwerpse agglomeratie. De maatregelen om de bereikbaarheid van Antwerpen tijdens de hinder te garanderen, worden er besproken. De stuurgroep is sinds een jaar aan het werk.

Het blijkt van groot belang dat de Royerssluis tegelijk wordt uitgevoerd met de cut-and-covertunnel van de Oosterweelverbinding die er vlak voor passeert. De afstemming gebeurt binnen de stuurgroep voor de Royerssluis.

Het projectteam financiering-structurering is sinds een aantal maanden weer opgestart. De concessie aan TLH was niet langer een optie vanwege de nieuwe ESR2010-regels. De financiering van het project moet daarom heroverwogen worden. Het projectteam onderzoekt alle mogelijke scenario's en zal dan een selectietabel voorleggen aan het politieke stuurcomité en de Vlaamse Regering, die vervolgens moeten beslissen over de financieringswijze.

## 7. Planning

Als bijlage bij de rapportage gaat de volledige planning. Die gaat ervan uit dat de hoofdwerken voor de Oosterweelverbinding kunnen starten op 1 januari 2017. Ze zouden lopen over vijf en een half jaar. De planning is opgesteld met in gedachten een negatief advies van Europa over het Noriant-dossier half december 2014. De twee andere mogelijkheden zijn ook ingecalculleerd. Als Europa ja zou zeggen op 15 december en de onderhandelingen met Noriant voortgezet worden met niet

gunstige uitkomst, dan zal er vertraging in het geheel optreden. Dan pas kan er immers een studiebureau gezocht worden voor linkeroever en Scheldetunnel en moet de studie herwerkt worden. De planning is opgesteld op grond van de meest optimistische prognose qua procedures en van wat met het dossier Noriant kan gebeuren.

In de planning staat ook de timing voor het bouwdok in Zeebrugge. Spreker wijst op een onnauwkeurigheid. De project-MER is nog niet publiek gemaakt en schuift een aantal weken op. De voorbereidende werken in het kader van de Oosterweel, zijn er eveneens in detail in opgenomen. Dat maakt nauwgezette opvolging mogelijk.

## 8. Kostprijs infrastructuur

De heer Polen toont een tabel die de evolutie van de kostprijs weergeeft.

(mIn €)	Haalbaarheidsstudie		Conceptontwerp	Verschil
	01/2010	10/2012	10/2012	10/2012
prijspeil index	100	108		
Linkeroever/Scheldetunnel	877	947	947	0
Rechteroever	2188	2363	2050	-313
Totaal	3065	3310	2997	-313

Dat wijst uit dat de kost rechteroever uitkomt op 2,050 miljard euro en er dus een besparing van 313 miljoen euro gerealiseerd wordt.

Er zijn wel bijkomende kosten door de keuze voor de tunnel Albertkanaal. Dat soupeert al 185 miljoen euro op. Extra milderende maatregelen waarover op 4 april 2014 is beslist werden geraamd op 17 miljoen euro. De overkapbaarheid van de R1 is geraamd op 29 miljoen euro en de verlenging van de tunnel Albertkanaal zou 30 miljoen euro gaan kosten. In het licht van de financieringsstudie worden geactualiseerde ramingstabellen opgesteld per projectonderdeel, met name de grote onderdelen van de Oosterweelverbinding. Dat alles loopt volop.

Het resultaat, uitvoeringsvarianten en milderende maatregelen en aanpassingen kunnen wellicht gedragen worden binnen het taakstellend budget zoals bepaald in september 2010. Men koestert goede hoop dat dat lukt, omdat met de vordering van de studie, de onzekerheden kleiner worden en de kostprijs derhalve ook in die zin kan dalen.

## 9. Risicobeheersing

Risicobeheersing is een belangrijk aspect. Voor de technische risico's ligt de verantwoordelijkheid bij RoTS. Sleutelement is de proefput die uitgevoerd is, en gemonitord wordt. De eerste resultaten zijn bemoedigend.

Er zijn veel risico's die de planning bedreigen. Er moet een team aangesteld worden voor de project-MER. Die procedure loopt, maar kan moeizaam verlopen qua timing en onafhankelijkheid, wat opmaak van het project-MER zelf en voornamelijk ook externe nog onbekende factoren betreft.

Het vastleggen van de klanteneisen loopt volgens verwachting. Voorontwerp en definitief ontwerp moeten worden afgewerkt. Met het eerste is gestart.

Het dossier Noriant en de studies voor Linkeroever en de Scheldetunnel blijven een punt.

De onteigeningen voor de voorbereidende werken liggen op het kritieke pad. Ze kunnen aanleiding geven tot vertragingen vanwege bijvoorbeeld verontreinigingen.

Het vooronderzoek voor het voorafgaand archeologisch onderzoek loopt.

Voorts is er nog onduidelijkheid over financiering en aanbestedingsvorm, maar ook daaraan wordt volop gewerkt.

### **III.Toelichting door de heer René Grispen van het Vlaams Verkeerscentrum**

De heer *René Grispen* licht de resultaten toe van een onderzoek van het Verkeerscentrum over de doorrekening van de gedifferentieerde tol en de effecten ervan op een aantal bijkomende scenario's.

#### 1.1. Scope van het onderzoek

Het doel van het onderzoek was uit te maken of door het toepassen van 'gedifferentieerde tol' voor de Meccanoverbinding en de Oosterweel-Noordverbinding dezelfde effecten optreden als voor de Oosterweelverbinding.

Een aantal elementen zijn onderzocht en ook een aantal prestatie-indicatoren. Voorts is er ingezoomd op een aantal belastingsfiguren en verschilfiguren. Milieuberekeningen zijn er niet gemaakt omdat de plan-MER al was afgerond. De MER-deskundige oordeelde dat er geen doorrekeningen nodig waren en dat een kwalitatieve evaluatie van bepaalde scenario's zou volstaan. Het doel van het onderzoek was ook om na te gaan in hoeverre dat correct was.

#### 1.2. Prestatie-indicator I/C-verhouding snelwegen<sup>4</sup>

Een eerste onderzochte indicator is de I/C-verhouding op de snelwegen, voor de Oosterweelverbinding, de Meccano- en de Oosterweel-Noordverbinding, met en zonder gedifferentieerde tol.

Uit de tabellen (zie de presentatie van de heer Grispen) blijkt dat voor Meccano en Oosterweel-Noord vergelijkbare effecten optreden als voor de Oosterweelverbinding. Het effect voor de avondspits is meer uitgesproken dan voor de ochtendspits. Ook dat loopt gelijk met wat voor de Oosterweelverbinding is vastgesteld.

#### 1.3. Prestatie-indicator gepresteerde snelheid R1

De gepresteerde snelheid op de R1 is berekend voor een drietal segmenten. Bij toepassing van de gedifferentieerde tol neemt de gepresteerde snelheid toe. Voor de Oosterweelverbinding blijft de gepresteerde snelheid globaal nog hoger dan voor de twee andere scenario's.

#### 1.4. Verschuivingen verkeer op het snelwegennet

Op het snelwegennet treden voor de diverse scenario's dezelfde verschuivingen op. Meccano en Oosterweel-Noord blijken over iets minder wervend vermogen te beschikken, net zoals ook bleek uit de scenario's zonder exploitatievariant.

---

<sup>4</sup> De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een weg.

### 1.5. I/C-verhouding Kennedytunnel

Ook voor de Kennedytunnel zijn gelijkaardige afnames vastgesteld inzake belasting over beschikbare capaciteit. Zonder gedifferentieerde tol beliep die I/C-verhouding vooral in de drukste richting voor de avondspits 100 of boven 100 percent.

Bij gedifferentieerde tol zakt dat, maar dat is ook het geval bij Meccano of Oosterweel-Noord. Toch blijft dat in de zone 90 tot 87 percent, in de buurt van verzadiging. Bij de Oosterweelverbinding komt dat op ongeveer 70 percent, dus geen verzadiging.

De effecten blijken gelijklopend met die van het scenario Oosterweelverbinding met gedifferentieerde tol, luidt de conclusie. Ze zijn evenwel iets minder uitgesproken. De kwalitatieve evaluatie in de plan-MER, door de MER-deskundige, blijft derhalve overeind. De scenario's nog eens doorrekenen in het kader van dat proces was dus niet nodig, stelt de spreker.

## **IV. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof**

De heer *Jan Debucquoy* licht de controlebevindingen van het Rekenhof toe.

### 1.1. Informatiekwaliteit

Algemeen is het Rekenhof zeer tevreden over de volledigheid van de zevende voortgangsrapportage en de fiches. Alles komt tegemoet aan de wensen en aanbevelingen en biedt een relevant en genuanceerd beeld van de uitvoering van het Masterplan 2020.

### 1.2. Voortgang projecten

Een belangrijke nieuwe ontwikkeling en beslissing is voor het Rekenhof die inzake de Royerssluis. De discussie over de breedte en de uitwerking van de sluis, over een zachte renovatie met verbreding tot 21 meter of een volledig nieuwe sluis met 36 meter, is allicht uitgemond in een voorstel van beslissing van de stuurgroep aan de Vlaamse Regering voor de laatste optie. Over de reikwijdte van de A102-R11bis is er nog onduidelijkheid. De plan-MER loopt nog.

Het strengere Europese begrotingstoezicht en de nieuwe ESR2010-regels, die geleid hebben tot een herclassificatie van heel wat pps-projecten binnen de overheidssector en het domein Openbare Werken, hebben zware gevolgen voor de financiering van het masterplan. Europa ziet er veel nauwer op toe dat er voldoende risico-overdracht is naar de privépartner bij de realisatie van pps-projecten. Toch blijft men opteren voor de pps-formule, ook voor de R11bis, de projecten voor de A102, de verhoging van zeven bruggen over het Albertkanaal, R4-Oost en de nieuwe tramlijnprojecten als vervolg op Brabo 1 en 2, Mortsel-Kontich en Wilrijk.

Er zijn budgettaire gevolgen, in eerste instantie voor de Royerssluis. De optie, voorgesteld door de stuurgroep, mede op vraag van de Antwerpse haven, de 36-meter variant, betekent een verdubbeling van de kostprijs ten opzichte van de eerder vooropgestelde zachte renovatie. Die meerkost wordt volgens het Rekenhof niet gecompenseerd door meer baten, zoals blijkt uit de kosten-batenanalyse. Het Rekenhof stelt zich de vraag of de haven die vraagt om de duurste optie, niet ook zelf een stuk dient bij te dragen.

Ook voor de A102 en de R11bis wordt een forse update van de kostenraming verwacht. Voorlopig wordt dat gebudgetteerd op respectievelijk 800 miljoen euro en 530 miljoen euro.

Met betrekking tot de herclassificatie van besliste pps-projecten geeft het Rekenhof als algemene opmerking dat moet worden aangegeven wat het effect is op de budgettaire ruimte van de Vlaamse Regering. Als een pps opnieuw wordt ondergebracht bij de sector overheid, wordt de investeringskost onmiddellijk ten laste genomen van het vorderingssaldo en moeten alle beschikbaarheidsvergoedingen herberekend worden. Het luik bouwkost moet immers uit de berekening gehaald worden met behoud van de financieringskosten en de bijdrage voor herstellingen en onderhoud.

In een tijd van budgettaire beperking is het al bijzonder moeilijk om projecten van een masterplan in te passen in de lopende investeringsprogramma's van het Departement Openbare Werken. Er is bovendien weinig extra ruimte in de Vlaamse begroting door het verstrengd Europees toezicht en de afspraak onder overheden onderling dat Vlaanderen een begrotingsevenwicht moet aanhouden. Extra leningen voor extra investeringsruimte zijn derhalve geen optie. Een beleids optie die de Vlaamse Regering heeft genomen luidt dat nieuwe ruimte bij voorkeur wordt gecreëerd door besparingen en compensaties binnen de uitgaven. De meerjarenraming is intussen bezorgd aan het Vlaams Parlement. De beschikbare ruimte bij constant beleid en onder voorbehoud van de hypothese van de meerjarenraming, voor de periode tot en met 2020 en cumulatief, komt volgens het Rekenhof op ruim 2 miljard euro. Dat kan oplopen tot 3 miljard euro als men voor het volgende jaar ook structureel het tekort wegwerkt. Dat moet afgezet worden tegenover alle andere uitdagingen waarvoor de Vlaamse Regering staat, stelt de heer Debucquoy. Men kan er derhalve niet van uitgaan dat de cumulatief vrije beschikbare budgettaire ruimte in de periode 2015-2020 integraal aan het masterplan toegewezen wordt.

De belangrijkste aanbeveling van het Rekenhof luidt daarom dat men voor de volgende rapportage een realistische planning opstelt volgens de budgettaire mogelijkheden. Voor wie het masterplan moet uitvoeren en intensief met het uitrollen van de betrokken projecten bezig is, is zekerheid over de beschikbaarheid van budgettaire middelen in een meerjarenperspectief cruciaal. Dat jaar op jaar inschatten, is niet de juiste manier van werken, oppert de spreker. Uit de meerjarenplanning moet duidelijk worden hoeveel ruimte er is binnen de bestaande begroting en binnen de lopende investeringsprogramma's en welk deel van de vooropgestelde begrotingsoverschotten er aan de uitvoering van het masterplan zal worden toegevoegd. Het Rekenhof vraagt al geruime tijd naar duidelijkheid over de budgettaire haalbaarheid van alle plannen. Het wil dan ook graag een concreet uitvoeringsplan voor de projecten die de volgende vijf jaar gerealiseerd kunnen worden binnen het kader van de budgettaire mogelijkheden.

De uitvoering van het Masterplan 2020 loopt al acht jaar en het Rekenhof heeft alle reeds gerealiseerde projecten in het rapport opgenomen met de respectieve cijfers. Er is al voor 300 miljoen euro uitgevoerd van een plan dat geraamd wordt op 7 miljard euro. Heel wat inspanningen moeten nog gebeuren.

### 1.3. Voortgang Oosterweelproject

Voor het Oosterweelproject is het een tegenslag dat Eurostat definitief beslist heeft dat de oplossing met een concessie om de Oosterweelverbinding buiten de begroting te houden, niet kan. Die uitgaven zullen derhalve direct ten laste vallen van de overheid. Er zijn ook strengere Europese regels, ESR2010, die nauwelijks ruimte laten voor creatieve budgettaire spreiding van investeringen buiten het budget van de Vlaamse Gemeenschap. Bovendien is ook het Europees toezicht strenger

geworden. Eurostat kijkt nauwgezet toe op wat er gebeurt, zeker voor projecten boven 300 miljoen euro of 0,1 percent van het bbp. Dat heeft immers voldoende materieel belang voor de berekening van het vorderingssaldo.

Het onderzoek naar de gedifferentieerde tolheffing is nog niet afgelopen, stelt het Rekenhof vast. Dat blijkt niet evident, maar is wel een essentiële bouwsteen voor de financierbaarheid van de Oosterweelverbinding in de optie dat het buiten de overheid wordt gehouden.

Uit de notulen van de gemeenteraad van Antwerpen werd duidelijk dat er is beslist dat de bijdrage voor de stad Antwerpen en de bijdrage van de haven aan de ontwikkeling van het Oosterweelproject, ten belope van meer dan 300 miljoen euro, niet meer door de stad betaald hoeft te worden. Het Rekenhof wil dat graag formeel bevestigd zien, omdat het gaat om een bouwsteen in de financiering voor het project – 10 percent.

De heer Debucquoy besluit dat de financiering van het Oosterweelproject verder af is dan ooit. Er is een enorme stap achteruit gezet. Het wordt volgens het Rekenhof bijzonder moeilijk om het project buiten de begroting te houden. De mogelijkheden om het binnen de begroting te realiseren, zijn zeer beperkt, gezien de meerjarenraming die is ingediend in het Vlaams Parlement.

Een aanbeveling van het Rekenhof behelst dat men moet ophouden te zoeken naar creatieve oplossingen voor de financiering. Die kosten alleen maar veel geld en maken alleen maar consultants en advocaten rijk. Aan de Vlaamse Regering vraagt het Rekenhof waarom ze een project dat van levensbelang is voor de economie van Vlaanderen zou laten afhangen van het welslagen van een pps-constructie. Buitenlandse voorbeelden van projecten van verscheidene miljarden euro hebben uitgewezen dat het vaak niet lukt, stelt de spreker. Waarom onderzoekt men niet hoe het project integraal binnen de Vlaamse begroting kan gebeuren? Daarmee spaart men veel uit, met name ook aan financieringskosten en risicokosten.

Inzake financiering moet nog veel worden uitgeklaard: de bijdrage van stad en haven, ook voor de Royerssluis; de externe financiering door BAM en wie dat gaat opnemen – BAM, het Vlaamse Gewest, opties bij Europa of toch pps en buiten de begroting houden? –; afstemming van de tolinkomsten enzovoort. Dat alles vereist dringende beslissing opdat men zou kunnen starten in januari 2017 en het project gerealiseerd kan worden tegen maart 2022.

#### 1.4. Dading

De omstandigheden die hebben geleid tot de dading, waren van bijzonder dringende aard. De verjaring liep af in oktober 2014, vijf jaar na het referendum dat ertoe heeft geleid dat er niet geopteerd is voor de tunnel-brugcombinatie. Vanuit Noriant was er hoge druk om tot een dading te komen, met de dreiging om een claim tegen de BAM in te dienen bij de rechtbank, om verjaring te vermijden. Er dient zo snel mogelijk beslist te worden over al dan niet samenwerking met Noriant en desgevallend tot een andere aanbestedingsstrategie over te gaan. Dat hangt mee af van het antwoord van Europa.

Met het principe van de dading heeft het Rekenhof geen probleem. Dat heeft voordelen en dergelijke procedure moet voldoen aan de voorwaarde van wederzijdse toegevingen, wat in casu het geval was. Een claim wordt zo afgewend. De rechtsgang over betwistingen in grote aanbestedingsdossiers loopt gemiddeld acht jaar, met alle gevolgen van dien (hoge nalatigheidsintresten enzovoort). Het ontwerp is afgekocht voor een bedrag van 5,1 miljoen euro, wat het Rekenhof redelijk lijkt.

Het schadebeding dat was afgesproken in het bestek voor het geval Noriant de opdracht niet zou krijgen, beliep 1,3 miljoen euro. Noriant stelde van zijn kant een claim voorop van 323,9 miljoen euro. Het Rekenhof blijft van oordeel dat het beperken van de schade tot 1,3 miljoen euro juridisch sterk onderbouwd was. Bij aanbestedingen geldt het algemeen principe dat de overheid nooit verplicht is de opdracht ook effectief toe te wijzen. Men kan die op elk moment stopzetten, zonder schadevergoeding. Dat behoort tot het inschrijvingsrisico in hoofde van de inschrijver. Er is uitdrukkelijk een schadevergoeding opgenomen in het bestek. De fase van contractsluiting is nog altijd niet afgelopen, stelt het Rekenhof. Er is derhalve nog geen contractuele verbintenis tot betaling.

Dat de claim van Noriant ten bedrage van 323,9 miljoen euro ook een winstderving van 9 percent inhoudt, kent geen enkel juridisch precedent, ook niet buiten België. Dergelijke claim heeft geen enkele kans op succes en is niet alleen buitensporig, maar getuigt tevens van weinig respect voor de moeilijke budgettaire situatie van de Vlaamse Gemeenschap, oordeelt het Rekenhof.

Wat niet mag gebeuren, is het bedrag van de dading, 41 miljoen euro, aftoetsen aan de claim van 323,9 miljoen euro van Noriant, stelt de heer Debucquoy.

De kans was groot dat de precontractuele aansprakelijkheid van nv BAM wel in aanmerking zou worden genomen door de rechtbank. In de periode voorafgaand aan het sluiten van een contract, is daarvan sprake als het afbreken van onderhandelingen afbreuk doet aan een bij de wederpartij gewekt vertrouwen. Niet het stopzetten maakt een fout maar de omstandigheden die ermee gepaard gaan. De omstandigheden zijn uitzonderlijk te noemen. De gunningsprocedure loopt al meer dan acht jaar, en overschrijdt derhalve ruimschoots het inschrijvingsrisico. De onderhandelingen tussen BAM en Noriant bevonden zich ook al in een vergevorderd stadium. Er was naast de aanvraag van een bouwvergunning in 2009, ook al een milieuvergunning aangevraagd. Bovendien zijn er al heel wat kosten gemaakt ter voorbereiding. Dat alles maakt dat rechters er mogelijk oog voor hebben. BAM zou kunnen veroordeeld worden vanwege precontractuele aansprakelijkheid, al zijn er vooralsnog bij BAM geen fouten aan te wijzen die deze aansprakelijkheid staven.

De zaak is twijfelachtig, stelt de heer Debucquoy, voor wat een mogelijke uitspraak betreft. Mocht een rechter oordelen dat de precontractuele aansprakelijkheid kan gelden, dan wordt voor de benadeelde partij altijd de situatie hersteld naar het punt als zouden er geen onderhandelingen hebben plaatsgevonden. Minstens zouden de reeds gemaakte kosten berekend en vergoed worden.

Het Rekenhof heeft vragen bij het bedrag van de dading, en stelt in het rapport dat bij het bepalen van de onderhandelingspositie van BAM de uitgangspositie was dat er rekening mocht worden gehouden met de kosten die Noriant na het indienen van de offerte – vanaf 1 januari 2007 – heeft gemaakt. Voor de periode 2004-2007 is het logisch dat de kosten niet worden vergoed als de precontractuele aansprakelijkheid in aanmerking wordt genomen. Die ressorteren onder een normaal inschrijvingsrisico. Als Noriant daarvoor zou worden vergoed, moet dat ook gelden voor de andere inschrijvers. Het Rekenhof meent dat de periode tussen indiening van de offerte in 2007 en de indiening van een bouwaanvraag in 2009 gedekt is door de schadevergoeding die in het bestek is opgenomen. De bovengrens van de onderhandelingsmarge van BAM, in geval van het weerhouden van de precontractuele aansprakelijkheid, zou nooit meer mogen zijn dan de kosten die zijn gemaakt tussen 2009 en 2014. Die marge is door BAM bij de onderhandelingen voor de dading ruimer genomen, tot en met 2007, wat de onderhandelingspositie van BAM nadelig heeft beïnvloed.

Een andere opmerking van het Rekenhof betreft het feit dat er wel opdracht is gegeven om na te gaan of de kosten bij Noriant daadwerkelijk zijn gemaakt, maar



dat de bedrijfsrevisor die ermee belast is, zijn werk op één dag moest verrichten. In zijn verslag staat finaal letterlijk dat hij geen enkele mate van zekerheid tot uitdrukking brengt over de informatie die is opgenomen in het financieel kostenoverzicht van Noriant. Dat is nog nooit gezien door het Rekenhof. De bedrijfsrevisor had die opdracht moeten weigeren. Het controledocument noemt het Rekenhof volledig zonder waarde vanwege de genoteerde opmerking onderaan.

Voorts was het Rekenhof verrast dat in de dading geen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat na nieuwe gunningsprocedures (als niet voor 15 december 2014 een akkoord is bereikt met Europa om een deel van de opdracht aan Noriant te gunnen), voor de realisatie van de Oosterweelverbinding opnieuw opdrachten worden toegewezen aan Noriant of aan deelgenoten van Noriant zodat de mogelijkheid bestaat dat Noriant tweemaal wordt vergoed voor de research- en voorbereidingskosten. Het Rekenhof had graag een clause gezien om dat te vermijden.

Derde grote aanbeveling, en klassiek bij alle grote overheidsopdrachten, luidt dat bij heraanbesteding van een overheidsopdracht men erop moet toezien dat de voorkennis van Noriant of de deelgenoten ervan, zoveel als mogelijk gedeeld wordt met andere kandidaat-inschrijvers. De ontwerp-informatie moet in de mate van het mogelijke beschikbaar gesteld worden van andere inschrijvers. Ook in de rechtspraak kijkt men of er voldoende periode aanbestedingstijd wordt in acht genomen. Een te korte periode geeft Noriant significant voordeel. Andere aannemers moeten voldoende voorbereidingstijd krijgen.

De algemene conclusie is dat de omvang van de betaalde vergoeding en de controle op de onderbouwing van de schade-eis misschien onvoldoende in het voordeel van de overheid is afgehandeld.

## V. Bespreking

### 1.1. Vragen van leden

De heer *Wouter Vanbesien* uit zijn bezorgdheid over het inschattingsvermogen van de minister Weyts. De minister stelt dat alles op koers zit en dat in 2017 – als meest optimistische inschatting – de werken van start kunnen gaan. In 2022 ziet de minister de Oosterweelverbinding gerealiseerd, terwijl hij volkomen voorbijgaat aan het feit dat het dossier aan het wegzakken is, zowel financieel als juridisch en maatschappelijk, aldus het lid. Er werden en worden miljoenen euro's gependend aan voorbereidende werken, stelt de heer Vanbesien. Dat is belastinggeld waarmee omzichtig omgesprongen moet worden, waarschuwt hij.

Het lid vraagt zich ook af waarom de Vlaamse Regering plots van de in de biedingsleidraad opgenomen 1,3 miljoen euro schadebeding naar 42 miljoen euro, met 37 miljoen euro schadevergoeding voor wat de dading betreft, springt. Het lid volgt de redenering van het Rekenhof inzake de berekening. In de periode die dan zou kunnen gelden voor schadevergoeding, was er niet eens veel activiteit. Welk argument hanteert de Vlaamse Regering om van het bedrag uit de leidraad af te stappen? De heer Vanbesien leidt uit de opmerkingen van het Rekenhof af dat men zich te veel heeft laten intimideren door de schadeclaimdreiging. Kent men de kosten die Noriant heeft gemaakt na mei 2009?

Met Noriant is op zeker ogenblik een design sign off-contract afgesloten. Was dat van invloed op de beoordeling van de schadevergoeding voor Noriant? Waarom is de design sign off überhaupt getekend als het protest tegen de Lange Wapperviaduct dermate groot was dat er duidelijk geen toekomst voor was? Er werden handtekeningen verzameld voor een referendum en Arup-Sum onderzocht als een alternatief.

Zijn er al betalingen uitgevoerd van BAM naar Noriant en zijn die bedragen gekend?

De kritiek op de 'snelle' controle die is uitgevoerd op de rekeningen van Noriant, beslaat niet alleen dat, meent het lid. Op 20 oktober kreeg de externe auditor de opdracht, moest de opdracht uitgevoerd worden en is ook nog eens de dading ondertekend. De respectieve revisor weigert dan ook in te staan voor correctheid en informatie in het rapport dat hij heeft afgeleverd. Van wie kwam de vraag om die opdracht in een dergelijke tijdspanne af te ronden? De Vlaamse Regering of Noriant? De Vlaamse Regering heeft er belang bij dat een controle zo grondig mogelijk gebeurt, en als de vraag van Noriant kwam, waarom is men erop ingegaan?

De dading stipuleert dat men eerst bij Europa zal navragen of men al dan niet een gereduceerde opdracht aan Noriant mag toevertrouwen. Als Europa daarop negatief reageert, dan zou de dading van kracht worden. Mag het wel, dan zou er opnieuw met Noriant onderhandeld worden over de uitvoering van de gereduceerde opdracht. Is het niet gevaarlijk opnieuw een contract af te sluiten zonder een bouwvergunning? Is dat niet vragen om meer schadeclaims?

Volgens de heer Vanbesien begeeft de Vlaamse Regering zich op drijfzand met het dossier, zowel juridisch, als financieel en maatschappelijk. Er is nog absoluut geen beslissing inzake het tracé voor de derde of vierde Scheldekruising. Er is louter een intentieverklaring die aangeeft dat men de Oosterweelverbinding en het BAM-tracé wil gebruiken. De plan-MER is uit beeld verdwenen, omdat het GRUP nu moet volgen en dan een bouwaanvraag. Het lid stelt dat die plan-MER hoe dan ook terugkomt, vanwege de Europese plan-MER-richtlijn. Die schrijft voor dat het publiek zich moet kunnen uitspreken over de definitieve plan-MER. Dat is vooralsnog niet gebeurd.

Het publiek heeft zich wel uitgesproken over het ontwerp. Dat is definitief gemaakt door de Vlaamse Regering waarna een ontwerp-GRUP is opgemaakt en voorgelegd. Daarbij kan het publiek in het openbaar onderzoek opmerkingen formuleren. De bezwaren zijn ingewonnen, maar nog niet behandeld. Het lid verwijst ter zake naar het bezwarenboek van de stRaten-generaal. Als de antwoorden niet volstaan, dan kan het lid al voorspellen dat er juridische gevolgen aan gekoppeld worden. Uiteindelijk zal een rechter moeten beslissen of de plan-MER conform is.

Een markant bezwaar luidt dat de diverse tracés niet gelijk behandeld zijn. De heer Vanbesien meent dat de Vlaamse Regering zich tegen die opmerking moet wapenen. In die zin noemt hij de grondige afwegingen voor alle tracés in het kader van de gedifferentieerde tol een goede stap. Vervolgens moeten ook de verschillende milieuconsequenties even grondig overwogen worden voor de uitvoeringsvariant gedifferentieerde tol bij Meccano en Oosterweel-Noord, stelt hij.

Het verkeerskundig onderzoek lijkt duidelijk te wijzen in de richting van de Oosterweelverbinding als meest geschikte variant. Mag men uit het bijkomend onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum besluiten dat, ook voor het Meccano-tracé, de Kennedytunnel voldoende ontlast wordt, dat het doorgaand verkeer effectief naar de tangenten wordt geleid, dat een derde Scheldekruising van tweemaal twee rijstroken volstaat en dat er aanzienlijk minder last gecreëerd zal worden voor de zones Zwijndrecht-Burcht op Linkeroever en Luchtbal-Sportpaleis?

Is het wat betreft de effecten inzake geluid en lucht niet interessant om – met het oog op de juridische dreiging die uitgaat van het dossier – ook de milieueffecten te berekenen voor de gedifferentieerde tolheffing bij Meccano en Oosterweel-Noord?

Ook voor het dossier A102-R11bis ziet het lid een juridisch probleem. Hij leest dat binnen de plan-MER het aantal ontwikkelingsscenario's beperkt is tot de gekozen Oosterweelverbinding als gevolg van de tracékeuze van de Vlaamse Regering op

14 februari 2014. Men onderzoekt de gevolgen voor het milieu maar dat mag alleen tegen het decor van het Oosterweelproject. De alternatieve voorstellen worden derhalve niet op eigen merites beoordeeld, maar in samenhang met de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Het ging om een intentie, die intussen dus toch als beslissing wordt meegenomen. Is het juridisch niet aan te raden de beperking te schrappen van alleen de Oosterweelverbinding in acht te nemen bij de plan-MER van de A102-R11bis?

Het lid ziet momenteel geen oplossing voor de financiering. In 2010 was er een positief advies voor TLH als exploitant, omdat dat ESR-neutraal zou zijn. Kan de commissie dat advies krijgen?

Zal de Vlaamse Regering het advies van het Rekenhof volgen om niet alles over te doen en te proberen het Oosterweelproject volledig binnen de Vlaamse begroting te doen passen? Er is gevraagd om tegen de volgende voortgangsrapportage in het kader van de meerjarenbegroting te voorzien in een dergelijk scenario. Zal de Vlaamse Regering die vraag inlossen?

Wat de financiering betreft is door de heer de Kort de suggestie gedaan om een slimme kilometerheffing in te voeren, waarover Groen zeer enthousiast is, omdat het gedragssturend werkt. Voor Groen is een verschuiving naar fiscaliteit een stap naar optimaler gebruik van de auto. Wil de Vlaamse Regering het overwegen als financieringsinstrument?

Aan de burgemeester van de stad Antwerpen vroeg het lid al of het om een geheime afspraak ging dat de stad en de haven niet meer zouden moeten instaan voor de vermelde 350 miljoen euro. Er is immers niets over te vinden, ook niet in het regeerakkoord. Het antwoord luidde ondubbelzinnig ja. Klopt het dat de 350 miljoen euro niet langer ten laste van stad en haven vallen?

Maatschappelijk ligt het dossier zeer moeilijk. Voor de tunnelmond aan de Dam is aangekondigd dat die 100 meter zou worden verlegd. In oktober 2014 is de aankondiging gebeurd, maar in februari/maart wist men al van die evolutie en werd het zo aan het publiek voorgesteld. Een van de argumenten luidde dat de sleuf te dicht bij bebouwing lag, met name slechts op 60 meter afstand. Dat klopt, stelt het lid. Ze zou 200 meter opgeschoven worden en zo op 120 meter van bebouwing komen te liggen. Een deel loopt immers parallel. Dat blijft nog heel dichtbij, oppert de heer Vanbesien. Het viaduct van Merksem afbreken vindt hij een goed idee, maar de sleuf ligt dicht, stelt hij. Eén van de knelpunten inzake draagvlak is precies dat de nieuwe snelweg door de stad heel dicht bij bewoning komt. Hoe dicht komt het nieuwe Hollands Complex bij de bebouwing? Zijn eigen berekening zegt dat ook die slechts op 60 meter van bebouwing af zit.

Het concept van overkapping kan rekenen op heel wat bijval in Antwerpen, stelt het lid. In het regeerakkoord is een studie daaromtrent ingeschreven, op vraag van Open Vld. Wat zal er met die studie gebeuren? Wat is de timing en hoe wordt ze geconcipteerd? Op eerdere vragen kreeg het lid vooralsnog geen antwoord.

Belangrijker nog acht hij de vraag die ten grondslag zal liggen aan de studie. Gaat het om de overkapping zelf en hoe die optimaal kan worden uitgevoerd of zal het Oosterweeltracé centraal staan en wordt nagegaan wat daarmee mogelijk is van overkapping?

Het rapport van het Rekenhof geeft aan dat er al miljoenen – met name 115 miljoen euro – is uitgegeven en dat er nog miljoenen moeten worden uitgegeven, onder meer voor nutsleidingen en dergelijke, en dat voor een bijzonder onzeker project. En dat in een periode van budgettaire beproeving die een impact heeft op zoveel cruciale beleidsdomeinen, onderstreept de heer Vanbesien. Is het niet zin-

voller en verstandiger om, in navolging van wat goed bestuur moet inhouden, niet langer zoveel geld in het project te investeren?

Mevrouw *Yasmine Kherbache* voegt nog enkele vragen toe op basis van de bondige samenvatting door het Rekenhof van de keuzes die nog resten, zowel budgettair als procedureel. De nieuwe richtlijnen van Eurostat hebben onmiskenbaar tot gevolg dat het miljardenproject niet buiten de begroting kan worden gehouden. Een goed bestuurder moet dan overwegen hoe het verder moet en hoe een dergelijk groot project – de uitvoering van het masterplan – in de begroting kan worden ingebed. Gelet op alle dringende noden – zoals de aanpak van files, leefbaarheid en stadsontwikkeling – moeten de juiste keuzes gemaakt worden op korte én op lange termijn. Het valt het lid op dat de omstandige rapportage over de planning van het masterplan volkomen los staat van de budgettaire realiteit. Ook het Rekenhof merkt dat op.

Met alle beschikbare gegevens, wil mevrouw Kherbache eindelijk wel weten welke keuzes men zal maken. Als er dan toch prioriteiten gesteld moeten worden, waarom dan niet kiezen voor elementen die merkbaar effect zullen hebben op het mobiliteitsprobleem op de ring, die budgettair realiseerbaar zijn en die binnen de legislatuur effectief vooruitgang zullen betekenen? Waarom probeert men niet alvast het vrachtverkeer van de ring af te halen? Dat brengt deels al soelaas voor wat betreft files en verkeersveiligheid. Trajectcontrole en trajectheffing kunnen dat effect genereren. Kilometerheffing zou voor vrachtwagens in 2016 ingevoerd worden en dat zou 8000 vrachtwagens van de ring halen. Die keuze kan gemaakt worden zonder dat alle andere plannen bijsturing behoeven. Het lid vindt het spijtig dat die analyse niet verder wordt uitgespit. Men poneert alleen dat het mogelijk niet kan vanwege de Europese regelgeving. Dat wordt ten stelligste betwist door sp.a. Er is volgens het lid geen grondige analyse gebeurd.

Het kan niet dat de integrale budgettaire ruimte tot 2020 besteed wordt aan één miljardeninfrastructuurproject. Dat snijdt elke investering in Onderwijs, Welzijn enzovoort, de pas af. Er moeten derhalve keuzes gemaakt worden. Doorgaand verkeer vanuit Limburg en de Kempen richting haven en Nederland blijft een nijpend probleem. Het lijkt mevrouw Kherbache dan ook logisch dat met de grote hinder die het project meebrengt, ook dat verkeer alvast afgeleid wordt via de A102. De reservatiezone ligt er en de instrumenten om de procedure te versnellen, zijn voorhanden, stelt het lid. Voor de aanleg van de A102 is geopteerd voor de langste procedure, maar dat kan worden ingekort op basis van het decreet Complexe Infrastructuurwerken. Het zou volgens het lid ook op korte termijn een positief effect hebben op het mobiliteitsprobleem rond Antwerpen. Kiezen voor de derde Scheldekruising zal pas effect genereren in 2022, voegt ze er zijdelings aan toe. Daarmee betwist ze niet de nood aan die kruising, maar breekt ze wel een lans voor prioriteitstelling.

Wat volledig uit beeld dreigt te verdwijnen, zijn volgens mevrouw Kherbache de openbaarvervoerprojecten. Het geactualiseerde masterplan somt er een aantal – vooral tramverlengingen – op en noemt ze cruciaal voor het verlichten van de filedruk rond Antwerpen. De tramverlenging naar Wilrijk is meegenomen in de voortgangsrapportage. Wat met de tramverlenging naar Beveren zal gebeuren, is onduidelijk. Volledig verdwenen, zelfs uit het regeerakkoord en de beleidsnota, is de verlenging tot de aansluiting met de E313 en de tramverlenging naar Oostmalle. Toch geeft het masterplan aan dat zonder een solide tramnet rond Antwerpen alle andere infrastructuurwerken nagenoeg nutteloos zijn. Hoe zit het daarmee? Wat is de ambitie van de Vlaamse Regering inzake tramverlengingen? Het lid is ervan overtuigd dat die op kortere termijn dan een derde Scheldekruising een belangrijke positieve invloed kunnen hebben op het fileprobleem.

De Vlaamse Regering lijkt te beseffen dat de financiering complex ligt. Hoe denkt men het project in de begroting in te schrijven? Alleen al voor de derde Scheldekruising zou een besparing nodig zijn van wel drie keer hetgeen voorligt.

De aanpak van het mobiliteitsprobleem mag volgens het lid niet ten koste gaan van de leefbaarheid voor wie in de regio Antwerpen woont. Het uitgangspunt is steeds geweest dat de leefkwaliteit gevrijwaard moet blijven en dat infrastructuurprojecten geen achteruitgang mogen betekenen. Om dat te garanderen en levenskwaliteit, luchtkwaliteit en geluidsoverlast mee te nemen, is de overkapping van de ring in overweging genomen. Het is nog zaak om dat te realiseren, stelt mevrouw Kherbache. De quick scan van RoTS wijst uit dat de ring volledig overkapbaar zou zijn binnen het kader van de bestaande procedures. Is de regering ook van plan die overkapping te verankeren in de lopende procedures?

Mevrouw *Annick De Ridder* vindt het positief dat de voortgangsrapportage alle partijen telkens samenbrengt en een nauwe opvolging door de parlementsleden mogelijk maakt.

Zij ziet het wel positief in en geeft aan waar er vooruitgang is. Voor een aantal heikele punten in het dossier geeft de Vlaamse Regering een aanzet tot oplossing. Ze denkt daarbij aan de quick scan van RoTS met betrekking tot de overkapbaarheidsstudie, die onmiddellijk is gestart. De bestaande plannen zijn in studieverisie aangepast, opdat mogelijke overkapping niet gehypothekeerd zou worden. Hetzelfde geldt voor de stappen die zijn gezet inzake de verlenging van de tunnel onder het Albertkanaal, ten belope van 30 miljoen euro, wat de facto een overkapping inhoudt. Dat moet ook helpen om het zo broodnodige draagvlak te realiseren, stelt het lid.

De dading met Noriant maakt komaf met het zwaard van Damocles dat boven het dossier bleef hangen. Het Rekenhof ligt mee aan de basis van de kritische beeldvorming rond het dossier en dat vindt mevrouw De Ridder positief. Er is terecht gewezen op tekortkomingen. Een dading blijft evenwel een overeenkomst tussen betrokken partijen die wederzijds toegevingen doen, stelt het lid, of men daarbij bedenkingen heeft of niet. De strikt cijfermatige discussie behelst volgens haar een politieke afweging.

Het dossier loopt 15 jaar en mevrouw De Ridder hoort opnieuw vragen stellen bij de conclusies van de plan-MER-studie en alle mogelijke studiewerk dat al is verricht. Uit al dat studiewerk is volgens mevrouw De Ridder evenwel gebleken dat de gemaakte keuzes ook de beste keuzes zijn ten behoeve van doorstroming, veiligheid, milieu en het totale plaatje. Ze zou het dan ook zeer betreuren mocht er opnieuw studiewerk ondernomen worden om de genomen beslissingen op drijfzand te zetten. Er zijn bouwaanvragen voor voorbereidende werken in aantocht. De Vlaamse Regering koppelt dat aan een zoektocht naar maatschappelijk draagvlak en past de facto ook de plannen aan het mogelijk maken van overkapping aan. Dat vindt mevrouw De Ridder het vermelden waard.

Terecht aandachtspunt is de financiering met de evoluties op het Europese niveau. Wordt al naar een oplossing gezocht en welke scenario's liggen dan al voor? Zit het binnen de begroting of niet? Wordt er een stuk via DBFM of pps gefinancierd? Kan de regering een timing naar voren schuiven voor een beslissing ter zake?

Kan men bevestigen dat er wordt vastgehouden aan de beslissing van de Vlaamse Regering over de gedifferentieerde tol? Er is gezegd dat één tunnel tolvrij zou zijn, wat van wezenlijk belang is voor de Antwerpenaar die er dagelijks gebruik van maakt. De diverse doorlichtingsmodellen voor de verschillende profielen zijn bekend. Ook mevrouw De Ridder staat open voor elke denkpiste die het dossier kan versnellen. Als ooit de beslissing valt over het invoeren van rekeningrijden, zal er

een afstemming moeten gebeuren met het project Oosterweel. Het is nooit de bedoeling om twee keer een heffing op te leggen, eenmaal projecttol voor Oosterweel en eenmaal een heffing vanuit rekeningrijden, verzekert het lid. Daarop wachten gaat evenwel voor haar niet op. Dat zou ook de keuzes hypotheekeren, over al dan niet binnen begroting brengen van het project, stelt ze.

Is er ten aanzien van het Europese niveau nog iets ondernomen, wil mevrouw De Ridder weten. Tegen 15 december 2014 moet er een antwoord zijn, zoveel is duidelijk. Zijn er gesprekken of contacten? Wat is de stand van zaken? Het lijkt haar ook zinvol kort op de bal te blijven spelen wat betreft de algemene gesprekken rond financiering van grote infrastructuurprojecten, naast de Oosterweelverbinding zelf.

In het kader van de overkapping zijn duidelijke stappen gezet, juist met het oog op dat maatschappelijk draagvlak, onderstreept mevrouw De Ridder. Er worden drie alternatieve concepten in de plan-MER A102-R11bis meegenomen. Hoe wordt dat afgestemd met de rest van het studiewerk, zoals dat van RoTS of rond financiering? Zijn er al conclusies over verzoenbaarheid met overkapping en dergelijke? Het lid breekt een lans voor een goede afstemming van alle aspecten.

Het belang van de quick wins tegen de achtergrond van de harde onderbouw van het Oosterweelproject, wordt ook benadrukt door mevrouw De Ridder. Het masterplan omvat meer dan louter de Oosterweelverbinding en de grote infrastructuur. Er zitten veel openbaarvervoerprojecten in vervat, die niet onderdoen in belangrijkheid, verzekert het lid. Ze bevestigt het belang van een nauwgezette opvolging van de stand van zaken, zowel van de grote werken als van de quick wins en de flankerende werken. Er wordt voorzien in 17 miljoen euro voor extra milderende maatregelen. Wat is de stand van zaken? Dat zou mee in de rapportage opgenomen moeten zijn, stelt het lid, aangezien het erom gaat de hinder bij de werken tot een minimum te beperken.

Er is bevestigd dat de gegevens van nieuwe aanbestedingsprocedures openbaar zullen worden gemaakt. Kan dat nogmaals bevestigd worden om de heersende ongerustheid uit de wereld te helpen?

Mevrouw De Ridder ziet de toekomst positief in, al erkent ze dat er nog veel werk is en nood aan opvolging qua timing en financiering.

De heer *Willem-Frederik Schiltz* vindt het vooral van belang dat ook de oppositie overtuigd kan raken van de objectieverbaarheid van een aantal gegevens in een wel bijzonder complex project. Het moet ook mogelijk zijn om over niet-objectieveerbare gegevens een oordeel te vormen, met name over de aspecten waaromtrent een politieke beslissing nodig is.

Een dading evalueren is niet vanzelfsprekend, aldus het lid. Het behelst het afwegen van kansen en moeilijkheden en er is een onderhandelingsdynamiek. Al zijn de meningen verdeeld over het feit of er al dan niet goed onderhandeld is, één conclusie meent het lid te mogen trekken: er is een molensteen van rond de hals van de Vlaamse Regering – en van de oppositie – weggenomen. Over hoeveel een dergelijk waardevolle evolutie dan wel mag kosten, kan eindeloos gediscussieerd worden, stelt het lid. Ook over het geld dat al is uitgegeven, ontstaat drukte. De heer Schiltz oppert dat men uiteindelijk ook geld moet uitgeven om de nodige bijsturingen te doen die door de bevolking ook gevraagd worden. Koken kost geld, luidt zijn conclusie. Dat belet voor hem ook niet dat alle overheidsmiddelen zorgvuldig moeten worden aangewend. Oneindig debatteren over hoe het anders had gekund, helpt het dossier geen stap vooruit.

Het Rekenhof waarschuwt voor een totaal geraamde investeringskost van 7,3 miljard euro. Die zou van Europa door de begroting moeten worden gedragen. Er wordt opgemerkt dat men dat van bij aanvang had moeten weten, maar tegelijk wordt gevraagd om beslissingen te nemen inzake pps-constructies en/of alternatieve financiering. Tussen het aandeel van de Oosterweelverbinding en het totaalbedrag ligt een brede kloof. Het lid meent dat ook een aantal andere projecten in het bedrag vervat zaten, zoals de A102-R11bis, maar die zouden nog nooit in detail geraamd zijn. Waar haalt men dan de bedragen die aangevoerd worden – een sprong van ongeveer 3 naar 7 miljard euro – vandaan?

Er worden kritische opmerkingen gemaakt bij zogenaamd nuttige en verloren kosten. Het lid begrijpt de afwegingen, maar stelt dat in politieke dossiers niet zelden een in eerste instantie nuttige kost later een verloren kost blijkt en omgekeerd. Kritisch blijven is goed, stelt hij, maar men mag zich niet blind staren. Hoe de diverse uitgavenposten en kosten verschuiven, zal uiteindelijk afhangen van de finale beslissingen, oppert de heer Schiltz.

Mevrouw Kherbache stelt voor de financiering voorop te stellen vooraleer te verzanden in technische details. De heer Schiltz meent dat juist het tegenovergestelde nodig is, omdat het dossier een aantal andere maatschappelijke prioriteiten inhoudt. De financieringskost is op Europees niveau in vraag gesteld. Men moet derhalve zoeken naar het meest wenselijke financieringsscenario. Daarbij worden verschillende opties met hun kost zoals door het Rekenhof geobjectiveerd, naast elkaar gelegd. Zich alleen op financiering blind staren, is echter geen optie volgens de heer Schiltz. Het boeit hem dan ook de reactie van de Vlaamse Regering te kennen op het rapport van het Rekenhof en te horen of er gestreefd wordt naar verdere voortgang van het dossier. Kan de minister al een rudimentaire timing plaatsen bij de te nemen stappen?

De heer *Dirk de Kort* is blij dat met de voortgangsrapportage bij het begin van de legislatuur even de juiste focus kan gelegd worden in het kader van de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020. Hij meent dat de discussie over de financiering zonder verwijl moet worden gevoerd en stelt dat zijn fractie pal staat voor voortgang en versnelling in het dossier Oosterweel. De MKBA die door het studiebureau Rebel is uitgevoerd begin 2014 maakt melding van een kost van 330 tot 450 miljoen euro per jaar uitstel, of ongeveer een miljoen euro per dag. Behalve die financiële weerslag, is er voor CD&V het feit dat het uitstel dagelijks een effect heeft op de mobiliteit en het milieu. Ook vanuit het publiek komt de boodschap dat men vooruitgang wil zien, werken wil zien starten.

Europa heeft met zijn begrotingsregels het dossier aanzienlijk bemoeilijkt, poneert het lid. Het debat over de financiering van grote infrastructuurprojecten moet daarom volgens hem ten gronde gevoerd worden. Daar zit geen vertragingselement achter, maar wel de fundamentele vraag hoe het geheel in de toekomst moet gefinancierd worden. Dan ziet het lid absoluut ook een plaats voor het debat over de slimme kilometerheffing in dat kader. Zelf legt hij het verband tussen wat met afval is gebeurd door de jaren heen en de mobiliteitsproblematiek. Waar afval vroeger in één zak terecht kwam, is intussen met het diftar-principe een merkbare gedragsverandering ingezet. De Vlaming is kampioen in het sorteren van afval. Hij ziet hetzelfde gebeuren met een slimme kilometerheffing. Ook dat kan gedragssturend werken en een evolutie zijn naar duurzame verplaatsingen en uiteindelijk naar wat in de beleidsnota is opgenomen als combimobiliteit. De slimme kilometerheffing ziet het lid als een belangrijk instrument op de weg naar optimaler gebruik van de bestaande infrastructuur.

De heer de Kort herinnert aan een rapport van de OESO<sup>5</sup>, waarin er gewag werd gemaakt van wat de OESO-vertegenwoordiger 'pendelsubsidies' noemde: bijvoorbeeld de subsidies voor bedrijfswagens. Dat zou meteen ook de reden zijn waarom iedereen in Vlaanderen nog vrolijk elke dag de file in gaat. Er werd in vraag gesteld hoe een beter gebruik van de infrastructuur bewerkstelligd kon worden en hoe het verkeer beter verdeeld kon worden. Dat mondde uit in een pleidooi voor een geïntegreerd infrastructuurplan. Het lijkt het lid dan ook noodzakelijk om in overleg, ook met de federale overheid te streven naar en te werken aan een dergelijk plan en te bekijken wat er kan inzake mobiliteitsbudget. Een aantal bevoegdheden laten toe en vragen er zelfs om gezamenlijk naar vooruitgang te zoeken.

Europa maakt het moeilijker, maar tegelijk wordt een oproep gelanceerd voor meer investeringen in publieke infrastructuur en meer specifiek voor België wijst men op een daling in de investeringsaandacht ter zake door de besparingen. Het debat over hoe in de toekomst tegen grote infrastructuurwerken wordt aangekeken en hoe ze gerealiseerd worden, dient zich aan, besluit het lid. Gedragsverandering moet daarin voor hem een element zijn.

Wat betreft de dading, zou voor het lid niet louter de focus moeten liggen bij het feit dat die is afgesloten, maar wel bij de vraag hoe het zit met de mogelijke uitvoering van de werken. Moet er al dan niet opnieuw aanbesteed worden? Kunnen de werken op Linkeroever en onder de Schelde van start gaan? Het antwoord op die vragen kan een boost zijn voor de bouwsector en de werkgelegenheid. De heer de Kort verwijst nog in dat verband naar zijn vraag over de sociale dumping<sup>6</sup>.

Leefbaarheid is een ander belangrijk aspect, waarin al heel wat is geïnvesteerd, weet het lid. Bijvoorbeeld inzake fietsverbindingen zijn er mooie dingen gerealiseerd, maar er kan nog meer. Meteen doet de heer de Kort dan maar de suggestie om de fietssnelweg langs de E19 in acht te nemen als faciliterend element voor de omschakeling van auto naar fiets voor woon-werkverkeer.

Ook in openbaar vervoer is aardig wat geïnvesteerd, en de trambussen van Van Hool noemt het lid een waardevol en te onderzoeken alternatief voor onder meer tramprojecten. Ze zijn duurder dan de klassieke bus, maar beschikken over een grotere vervoerscapaciteit. Men kan nog een stap verder gaan, bijvoorbeeld door de overkapping grondig te onderzoeken en te overwegen. De werken van de Oosterweelverbinding vormen geen beletsel voor overkapping, maar er rijzen nog vragen van Ringland, die een gedegen antwoord van de minister behoeven.

Het lijkt het lid belangrijk om helder te formuleren wat men van de overkapping verwacht. CD&V vindt de kleine ring een serieuze barrière, die niet integraal kan worden weggeveegd. Daarom moet het in plaats van een barrière een groene long worden voor de districten Berchem, Deurne en Borgerhout.

Met het oog op de leefbaarheid speelt voor CD&V ook de evolutie van de technologie in voertuigen een prominente rol. De heer de Kort verwacht van daaruit een grote verbetering voor het leefmilieu. Dat moet voor hem dan ook in de voortgangsrapportage ingebracht worden. Het lijkt hem belangrijk om zich vanuit Vlaanderen en vanwege het federale niveau in die zin in te schrijven in een traject naar een meerjarenplan. Er zal gebruikgemaakt worden van schonere brandstoffen en de uitrol van laadinfrastructuur verdient aandacht. In het vergunningsbeleid voor tankinstallaties kunnen schonere brandstoffen meteen opgenomen worden. Dat zou tevens bijdragen aan het wegwerken van de achterstand die Vlaanderen in dat verband heeft.

<sup>5</sup> Gedachtewisseling over het rapport van de OESO 'Economic surveys – Belgium 2013'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2459/1).

<sup>6</sup> <http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showSchriftelijkeVraag.action?id=914866>



De Royerssluis noemt het lid een toekomstgerichte investering, die zich niet alleen richt op de bestaande capaciteit maar ook op wat in de toekomst nodig zal zijn. Wat is met het oog op die toekomst de bedrijfszekere keuze van breedte voor de sluis? 27 of 36 meter? Er is sprake van een bijdrage van het Havenbedrijf. Het lid meent dat in elk geval de regels van het Havendecreet gerespecteerd moeten worden. Als die moeten worden gewijzigd, dan zal daaraan een fundamenteel debat in de commissie voorafgaan, en niet louter een opmerking van het Rekenhof.

De quick wins vallen buiten het Masterplan 2020 en worden dus gefinancierd uit de reguliere begroting. Voor het lid is het van belang dat daar bij de voortgangsrapportage over het masterplan wel over wordt gerapporteerd. Zo niet zal de vraag alsnog gesteld worden, belooft de heer de Kort. De vooruitgang voor de doorstroming in en om Antwerpen is te belangrijk, stelt hij.

Tot slot wil de heer de Kort weten hoe het zit met de discussie over het al dan niet terugplaatsen van bruggen over het Albertkanaal. Zo is in Wijnegem het debat aan de gang over het al dan niet beperken van de brug tot een fietsersbrug. Die zou dan niet langer toegankelijk zijn voor auto's of openbaar vervoer. In Grobbendonk is er discussie over de mogelijke vervanging van een brug. Men zou meer willen investeren in de naastgelegen wegeninfrastructuur. Het lid hoopt van de nv De Scheepvaart in dat verband ook een antwoord te krijgen.

Mevrouw *Ingrid Pira* vestigt de aandacht op projecten die wel vooruitgang kennen. Ze dankt meteen eenieder die de verlenging van tramlijn 15 naar Boechout heeft ondersteund. Het lid verwijst naar een onderzoek van de Vlaamse Automobilistenbond en Test-Aankoop dat heeft aangetoond dat men juist met die lijn 15 sneller van de rand in de stad raakt dan met de auto. Dat is de beoogde modal shift in de praktijk, stelt het lid. Ze stelt doemdenkers over het tramgebeuren gerust: de criminaliteit is niet gestegen, de visuele vervuiling is onbestaand en het onroerend goed doet het langs de lijn bijzonder goed!

## 1.2. Antwoorden van de sprekers

Minister *Ben Weyts* is gelukkig met het zeer indrukwekkende overzicht van een reeks projecten die samen een economische boost kunnen realiseren. Het is het soort projecten waarnaar Europa eigenlijk snakt, oppert de minister. De dading die is gesloten, maakt het mogelijk om stappen vooruit te zetten en die economische impuls waar te maken, zo verzekert de minister.

Hij schetst zeer kort de hele historiek achter de dading. Eerst ging de Oosterweelverbinding om een brug, daarna ging men voor een tunnel. Intussen waren er al engagementen aangegaan. Voor die kosten draait de Vlaamse Regering nu op. De dading is overeengekomen vanuit een verantwoordelijkheidszin, stelt hij. Men wilde niet alle investeringen verloren laten gaan en vooruitgang boeken. Vooral echter moest de dading verhinderen dat de kosten nog verder zouden oplopen. Aan de redenering dat er een hoog bedrag is afgesproken, kan ook de minister niet voorbij. Er is wel degelijk een wezenlijk verschil tussen 1,3 miljoen euro en de claim van Noriant ten belope van 323 miljoen euro, merkt hij op. Ook al acht men de claim buitensporig. Er werden echter nog hogere bedragen gefluisterd, weet de minister. Over de dading is uiteindelijk overeenstemming bereikt tot tevredenheid van iedereen, zelfs van de actiegroepen. Men is uitgekomen op een bedrag dat het dichtst in de buurt kwam van dat vooropgesteld door BAM. Ook extra kosten van lang aanslepende gerechtelijke procedures zijn vermeden, alsook die voor het uitstel van beslissing. De standstill waarin het proces zich bevond, was intussen al negen keer verlengd. Er is derhalve een juridisch staakt-het-vuren bereikt, met een vergelijk tussen beide partijen en opnieuw ruimte voor vooruitgang tot gevolg.

Minister Weyts verzekert dat met wat is overeengekomen zelfs de kosten die Noriant heeft gemaakt niet gedekt zijn. Dat vindt hij een belangrijk criterium voor beoordeling van het uiteindelijke resultaat. Men kan nu in elk geval voort. Voordien was het debat verworpen tot een vraag naar de keuze die zou gemaakt worden.

Er zijn naar zijn mening nog geen bedragen betaald aan Noriant, maar de overeenkomst zal te zijner tijd nageleefd worden, garandeert de minister. Ook hij vraakt het feit dat er geklaagd wordt over al die buitensporige kosten die zijn gemaakt voor studies, terwijl er meteen ook wordt gevraagd naar nieuwe studies. Advocaten en adviesbureaus worden daar beter van, maar niet de Antwerpenaar en de Vlaamse economie.

De Vlaamse Regering gaat de uitdaging aan, en wil vooruit. Er zijn dus keuzes gemaakt en men probeert oplossingen te formuleren. Er wordt vooruitgang geboekt in het project, met het flankerend beleid inzake de leefbaarheid, en met de quick wins. Zo is voor de leefbaarheid de beslissing tot verlenging van de tunnel onder het Albertkanaal met 200 meter cruciaal, vooral voor de Damwijk. Vooruitgang is er ook met de beslissing van een prille regering tot overkapping van de ring. Het project wordt aangepast om dat mogelijk te maken, ook al betekent dat een meerprijs van 29 miljoen euro. Voor die leefbaarheid is de regering ook bereid extra studiewerk uit te voeren, juist om de mogelijkheid van een grotere overkapping van de ring te onderzoeken.

Met betrekking tot de vragen van Ringland meldt de minister dat een overkapping iets anders is dan de Scheldekruising, die essentieel blijft om de congestieproblematiek in en om Antwerpen aan te pakken. Een file met een kap erover, blijft een file, oppert hij ironisch. De combinatie met de Oosterweelverbinding is mogelijk en wordt onderzocht.

Wat betreft de financiering, is binnen het kader van BAM een werkgroep aan de slag waarbij andere administraties en partners betrokken zijn. Die moet tot conclusies kunnen komen over de gehanteerde financieringsmethodiek tegen eind 2014. Er wordt dan ook een voorstel aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De minister-president neemt nog initiatieven ten aanzien van de Europese Commissie om uit te vissen waar die naartoe wil. Vlaanderen wil behalve te weten wat niet mag, ook graag horen wat dan wel nog mag, vooral met het oog op grote investeringsprojecten. Men wil kunnen rekenen op ondersteuning als er een project van meer dan 3 miljard euro wordt aangereikt, of minstens wil men kunnen uitgaan van afgeleide contouren om binnen te werken.

Het regeerakkoord stipuleert dat de mogelijkheden onderzocht worden om de barrièrewerking van de ring op te heffen met overkappingen die de Antwerpse ring ruimtelijk beter integreren en positieve effecten genereren voor de volksgezondheid. Er wordt nagegaan hoe de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit over de hele zate van de R1 en de aankomende snelwegen verbeterd kan worden. Men is daar al mee bezig. In het kader van de project-MER voor de Oosterweelverbinding worden ook uitvoeringsvarianten onderzocht waarbij de R1 in het projectgebied van de Oosterweelverbinding overkapt wordt. Bovendien zitten in de plan-MER voor de A102-R11bis diverse onderzoeksvragen vevat met betrekking tot de overkapping.

Voorts lijkt het de regering met het oog op het nodige draagvlak zinvol om de scope en de aanpak van bijkomende studies in overleg met de stakeholders vast te leggen. Haalbaarheid en gevolgen voor verkeersveiligheid en budgettaire consequenties, mogelijk wettelijke beperkingen, alles zal onderzocht worden. De Vlaamse Regering wil vooral vooruit en laat nergens een rem op zetten. Bovenal wil ze ook de derde Scheldekruising, die ze absoluut nodig acht, net als het Oosterweelproject waarvoor men vol blijft gaan.

De minister vindt het een beetje ironisch dat sp.a nu bevecht wat het zelf intens heeft verdedigd. Wat betreft een mogelijk alternatief rond de Kennedytunnel herhaalt de minister dat er een juridisch kader is met betrekking tot het verbod op discriminatie algemeen en in het kader van de Tolrichtlijn specifiek. Op basis van bestemming en herkomst van verkeer is geen discriminatie toegestaan. Bepaalde verkeersstromen een tolvrije doorgang laten nemen terwijl andere stromen verplicht zijn een tol te betalen voor doorgang, kan niet. Zo blijkt uit juridisch advies.

Ook de verkeerstechnische kant speelt een rol. Voor een exploitatievariant met vrachtverbod op de R1 blijkt er geen valabel alternatief traject te zijn voor het rijden via de R1. De omrijafstanden via de Liefkenshoektunnel zijn voor het verkeer tussen de E313 en de E34-Oost en E34-West/E17 te groot. Het zuidoost-verkeer moet dan via de Liefkenshoektunnel en de Kennedytunnel rijden, wat die laatste nog meer zou belasten.

De oppositie ziet juridisch-ruimtelijk drijfzand onder het project. Alle alternatieven, ook die waarvoor men al dan niet wil gaan, krijgen af te rekenen met dezelfde juridische en ruimtelijke procedures en met dezelfde financieringsvraag. Wie op basis daarvan beweert dat het Oosterweelproject en het masterplan niets voorstellen, wil ook niks gerealiseerd zien, concludeert de minister. Niks doen is voor de Vlaamse Regering geen optie, onderstreept hij formeel.

Er is een aaneenschakeling geweest van verschillende plannen en de minister heeft er geen moeite mee om te erkennen dat die elk positieve elementen omvatten. Telkens er zich een nieuw, beter lijkend plan aandient, dat opnieuw gaan onderzoeken om uiteindelijk onophoudelijk studiewerk te doen zonder ook maar één millimeter concrete vooruitgang te boeken, gaat niet op, stelt de minister. Dat werpt hij ook voor de voeten van de heer Vanbesien: eerst is er steun geuit voor de Lange Wapper, dan voor Arup-Sum, dan weer Meccano en Meccano plus.

De heer *Wouter Vanbesien* reageert gepikeerd en vraagt om antwoorden op zijn vragen en een verdediging van een project als geheel zoals het een minister betaamt.

Minister *Ben Weyts* legt uit dat hij wil aantonen dat blijven plannen maken en onderzoek verrichten, niets concreet oplevert, behalve dat er enkele advocaten en studiebureaus rijk van worden.

Wat betreft Meccano, herhaalt de minister de conclusies uit de tekst die hij eerder al ter beschikking stelde van de heer Vanbesien. Uit studies en de plan-MER blijkt dat de scenario's met Oosterweelverbinding significant beter scoren op het vlak van mobiliteit, ongeacht de varianten inzake lucht, geluid en gezondheid. Hij verwijst naar dat antwoord voor verdere details. De gedifferentieerde tol blijft het uitgangspunt, bevestigt de minister.

Dat er nog contacten met Europa zouden worden gelegd, was al aangekondigd, mede in het kader van de dading. De deadline ligt op 15 december 2014. Tenzij er groen licht komt van Europa voor alsnog gunning aan Noriant van de items Linkeroever en de Scheldetunnel, zal de dading voltrokken worden. Dat loopt.

Van de quick wins is een overzicht gegeven. Vanaf 2015 zijn ze zowat allemaal in uitvoering. De minister is van plan daarover te blijven rapporteren.

Wat de financiering betreft, verwijst hij voor meer details naar viceminister-president Turtelboom.

De Royerssluis wordt nog ambtelijk voorbereid. Er is nog geen concreet voorstel aan de regering bezorgd.

De vragen over het Albertkanaal moet de minister nog even bekijken.

Financiënminister *Annemie Turtelboom* refereert aan wat het Rekenhof vooropstelt: ophouden met het zoeken naar constructies en het project op een realistische manier opnemen in de Vlaamse begroting. De minister kan die redenering volgen. Het wordt ook enorm moeilijk om alles wat nog inzake mobiliteit en inschatting daarvan moet gebeuren, buiten de begroting te houden. Hoe komt het dat daarvan in de meerjarenplanning nog niets is opgenomen? De meerjarenraming is een raming vóór politieke arbitrage, op basis van bestaande parameters, waarmee de effecten worden nagegaan op de inkomsten van de gewestbelasting, op onderbenutting, op economische groei. Die raming heeft nog geen enkele vorm van politieke ingreep.

Wat is de aanpak? Er is een werkgroep samengesteld met BAM en vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering om te bekijken wat de deelprojecten zijn. Voor de derde Scheldekruising is immers ongeveer duidelijk wat de raming inhoudt. Een exacte timing en welk bedrag wanneer in het budget moet worden opgenomen, is niet zo duidelijk. Als de bouw en de uitvoering van de Scheldekruising loopt over enige jaren, dan moet a rato van de vordering van de werken een deel op het budget genomen worden. Om een degelijke raming te maken, moet dan ook de timing van het project bekend zijn. Er moet worden uitgemaakt in welke verhoudingen de bedragen moeten worden genomen per jaar. Als het om dergelijke grote bedragen gaat is een meer exacte timing en simulatie van de vooruitgang van de werken essentieel. De Vlaamse Regering legt zich erop toe die elementen te verfijnen. Dan zal het debat gevoerd worden binnen de regering over hoe het project in de begroting kan worden opgenomen, hoe de gedifferentieerde tol daarin past, of bepaalde onderdelen alsnog in een DBFM-constructie kunnen worden ondergebracht als een onderdeel dan toch nog de Eurostat-toets doorstaat enzovoort. Al die aspecten worden uitgezocht.

Voor minister Turtelboom zijn de opmerkingen over de budgettaire impact verwarrend. Of het gaat over de Oosterweelverbinding, over Ringland of tangenten, de vraag komt steevast terug: hoe beïnvloedt dat de Vlaamse begroting? De vraag naar de herkomst van budgetten en hoe een Vlaamse begroting projecten aankan, blijft dezelfde, ongeacht wat er beslist wordt, stelt de minister. Of het nu de Oosterweelverbinding, Meccano of een ander project wordt: de budgettaire impact blijft gelijk. Als men de mobiliteitsknoop rond Antwerpen naar behoren wil oplossen met oog op leefbaarheid en mobiliteit, dan is de derde Scheldekruising essentieel. Zoveel is zeker, poneert minister Turtelboom. De begroting van Vlaanderen mag dus inderdaad nog een grote budgettaire impact verwachten, maar het gaat dan ook om een dossier dat niet alleen Antwerpen aangaat maar tevens de hele economische leefbaarheid van Vlaanderen beïnvloedt.

De beslissing van Europa en de gewijzigde regels van Eurostat mogen, kunnen en zullen voor zover het aan minister Turtelboom ligt, het project geenszins vertragen. Hoe het ingekanteld moet en kan worden, wordt overwogen, en ook in welk jaar wat wordt ingebed, moet nog bekeken worden. Dan moet nog uitgedokterd worden op welk jaar een compensatie met inkomsten mogelijk is en om welke inkomsten het dan gaat. Niets doen is geen optie, herhaalt de minister. Ze verwijst nogmaals naar de werkgroep die zich buigt over een meer gedetailleerde simulatie.

De financiering moet opgenomen worden in de begroting a rato van de vordering van de werken, besluit de minister nog. De concrete planning is derhalve cruciaal.

Minister *Joke Schauvliege* legt uit dat het openbaar onderzoek in het kader van het GRUP is afgerond. Er zijn 15.500 bezwaren ingediend, waaronder heel wat petitie's. Uiteindelijk komt het neer op 490 unieke bezwaren. Ongeveer 70 percent ervan hebben betrekking op de plan-MER, 15 percent gaan over de tracékeuze en 15 percent over het GRUP zelf. De bezwaren worden gescreend en beantwoord.

Het GRUP zou zijn beslag moeten vinden 180 dagen na afronding van het openbaar onderzoek. In februari 2015 zou een definitieve vaststelling moeten gebeuren door de Vlaamse Regering, gevolgd door een adviesvraag bij de Raad van State.

Voor de R11bis is er wel degelijk onderzoek gebeurd naar de diverse alternatieven. Er is een kennisgeving geweest en de alternatieven zijn op tafel gelegd. De onafhankelijke MER-cel beslist over de te onderzoeken alternatieven. Op basis van hun conclusies loopt de MER-procedure. Op alle fronten wordt hard doorgewerkt aan het dossier, verzekert de minister.

De heer *Jan Debucquoy* wil kortsluiting tussen het Rekenhof en de commissie vermijden. Hij weerlegt het verwijt dat het Rekenhof zijn rol te buiten zou gaan wat betreft de cijfermatige beoordeling van de dading. Het Rekenhof beseft dat het een bijzonder moeilijke evenwichtsoefening is om enerzijds als budgettaire adviseur van het parlement op te treden en anderzijds geen oordeel te vellen over beleidskeuzes van de Vlaamse Regering. Beleidskeuzes vergen soms ook budgettaire duiding door het Rekenhof.

Er werd in het voorliggend dossier wel van uitgegaan dat er van het Rekenhof een oordeel, of enige input verwacht werd inzake de dading, oppert de spreker. Het rapport van het Rekenhof wordt altijd in tegensprekelijke procedure voorgelegd aan de respectieve kabinetten en betrokken partijen. Nog nooit eerder kreeg de heer Debucquoy het verwijt als zou het Rekenhof zijn boekje te buiten gaan. Het is niet aan het Rekenhof om een oordeel te vellen over beleidskeuzes.

Ook in het verleden is door het Rekenhof altijd aandacht besteed aan dadingen. Het gaat om overeenkomsten die gerespecteerd moeten worden. Dadingen hebben vaak repercussies op het budget en kregen derhalve hun plaats in het boek van opmerkingen. Als de commissie meent dat het Rekenhof zijn rol daarin te buiten gaat, is men steeds bereid tot een gesprek ter zake.

Een tweede misverstand betreft het statuut van de design sign off-overeenkomst. Die behelzen een tussentijdse stand van zaken van de onderhandelingen, precontractueel, en zonder enige juridisch engagement.

De heer *Bert De Bondt* heeft twee opmerkingen. Inzake de totale ramingskost verklaart de spreker dat het niet eenvoudig is omdat er in 2010 ramingen zijn gemaakt voor de betrokken projecten. Naargelang ze vorderen en naarmate de ontwerpen evolueren, probeert men de ramingen steeds te verfijnen. Pas als de werken zijn afgerond, is het definitief bedrag bekend. Zonder meer bedragen optellen, is derhalve moeilijk. Bij een aantal tramprojecten was men tevens vergeten de voorzichtigheidshalve ingebouwde buffer voor studies en onvoorziene kosten toe te voegen. Er zijn dan ook altijd enige schommelingen vast te stellen. Voor details verwijst de spreker naar de overzichtstabel.

Voor de tramlijn Beveren is er afstemming tussen enerzijds het tramtraject over een gewestweg en anderzijds de lopende studies over de doortocht in Beveren. Dat is het knelpunt, al mag het niet verhinderen dat er vooruitgang is. Het is niet in de rapportage opgenomen, omdat er geen verandering is. Aan de tramlijn wordt gewoon doorgewerkt.

De heer *Jaak Polen* stelt dat zich drie types van scenario's voor de financiering aftekenen. Een eerste behelst dat het geheel in handen van een concessie wordt gegeven. Het gaat om een enorm bedrag – 3,2 miljard euro – en daarvoor moet de concessienemer al een wereldspeler zijn. Dat impliceert dat de controle over het project ook volledig uit handen zou worden gegeven. Een twee optie is het volledig op te nemen in de begroting. Een laatste mogelijkheid is het op te delen in verscheidene onderdelen en in DBFM onderbrengen of delen in de begroting opnemen

en de rest onder DBFM doen. Het handboek van Eurostat laat nog altijd DBFM toe. Het kan dus zolang aan die voorwaarden is voldaan.

De 17 miljoen euro aan minderhindermaatregelen stamt uit de overzichtstabellen bij de regeringsbeslissing van 4 april 2014. Daar staat het in detail uitgelegd. Mogelijkerwijs worden vanuit de project-MER nog bijkomende minderhindermaatregelen opgelegd. De prijs daarvan is nog niet gekend.

De heer *Rudi Thomaes* van BAM verontschuldigt de CEO van BAM, de heer Jan Van Rensbergen. Ook hij voelt zich aangesproken in verband met de dading. Hij heeft alle begrip voor het Rekenhof dat zijn rol speelt en terecht de stelling heeft verdedigd dat Noriant recht zou hebben op de vooropgestelde 1,3 miljoen euro. Als onderhandelaar heeft BAM daarvan op het juiste ogenblik handig gebruik gemaakt, verzekert de spreker. Het Rekenhof is net als iedereen van oordeel dat de dading geen minuut te vroeg kwam, maar stelt tegelijkertijd dat het bedongen bedrag te hoog ligt. Hij verklaart alle respect te hebben voor de rol en de verantwoordelijkheid van het Rekenhof, maar die verantwoordelijkheid is duidelijk verschillend van die van degenen die de onderhandelingen hebben gevoerd in het uiterst complexe dossier van Oosterweel.

Er is onderhandeld door zeer ervaren mensen, die bijzonder goed voorbereid ten tonele kwamen, zowel inhoudelijk als tactisch. Bovendien waren ze volkomen doordrongen van de gedachte dat in de maatschappelijke context voor elke euro gevochten moest worden.

Er is een dading onderhandeld en geen rekening met een leverancier, oppert de spreker. Het gaat om een allesomvattend akkoord met de tegenpartij, onderhandeld op de vooravond van de start van een juridische veldslag tussen Noriant, BAM en het Vlaamse Gewest. Die laatste zouden de facto samen gedagvaard worden en solidair moeten optreden als er een veroordeling zou volgen. Die veldslag zou de oplossing van het Antwerpse mobiliteitsprobleem zwaar hypothekeren. Ook de heer Thomaes verwijst naar de berekende maatschappelijke kost van elke dag vertraging, meer dan een miljoen euro per dag. Ook dat is ingecalculeerd tijdens de onderhandelingen als bepalende factor. Er is nooit geaarzeld om een strakke houding aan te nemen die het risico inhield om de deal te laten afspringen.

Algemeen merkt de heer Thomaes vanuit zijn jarenlange ervaring wereldwijd als onderhandelaar, dat het BAM-team uitermate professioneel en degelijk werk heeft geleverd.

Wat betreft PwC, is er voor de audit binnen een zeker momentum gewerkt, een strikte beperking in de tijd. Twee mensen van PwC hebben steevast een tegenpartij ontmoet die zeer goed voorbereid bleek en alle vragen kon beantwoorden. Wat betreft de documentatie is geen enkele ongerijmdheid gevonden. Een grondige audit kan het niet genoemd worden, erkent de spreker. Er is wel degelijk werk afgeleverd, dat volstond om de raad van bestuur van BAM het nodige comfort te bieden met de zekerheid dat de timesheets en andere kostenposten klopten. De heer Thomaes stelt dat in een tijdelijke vereniging het wantrouwen ten aanzien van elkaar altijd aanwezig is en dus is er ook steeds een bijzonder stringente controle op de posten, al was het maar dat de ene aannemer niet voor de andere wil betalen.

De spreker countert de negatieve uitlatingen over voortzetting en terugbetaling van het project met twee redenen. Er kan in eerste instantie tol geheven worden die zeer aanzienlijke bedragen haalt, wat het voor de Vlaamse Regering mogelijk maakt de investering terug te betalen. Voorts wordt de Schelde in Antwerpen steeds meer een element dat de arbeidsmarkt slijt. Men wil in vele gevallen geen mensen meer opleiden omdat ze na enkele maanden fileleed om op het werk te raken, werk gaan zoeken op de ander oever.

Wat betreft de afstand tot de bewoning waarover de heer Vanbesien het had, gaat men er met de vooropgestelde werken niet op vooruit of achteruit, erkent de spreker nog. De afstand blijft ongeveer gelijk. Hij voegt er evenwel aan toe dat mensen op de Ten Eeckhovelei vooralsnog vanuit de achtertuin de hele dag staan kijken op vrachtwagens die staan te stinken. Ook het bijhorende geluid krijgt men erbij. Als het project eenmaal is uitgevoerd zoals het voorligt, dan zal al het verkeer op de ring zelf – de grote massa – uit dat gezichtsveld verdwijnen, omdat het onder het maaiveld komt te liggen. Sluipverkeer wordt met het Hollands Complex aangepakt. Dat is precies de grootste pest voor de bewoners.

De heer *Leo Van der Vliet* gaat nog in op de vraag inzake de MER-procedure. Een MER-rapport kan inderdaad een afzonderlijke procedure doorlopen, waarbij een raadpleging mogelijk is gedurende 60 dagen. Dat is zo beschreven in artikel 4.2.11 van het decreet algemene beginselen van het milieubeleid. Voor een andere procedure zoals de GRUP-procedure stipt de Codex in artikel 222, paragraaf 1, aan dat het MER-rapport mee ter inzage zal liggen voor het openbaar onderzoek. Er is derhalve voldaan aan alle beginselen van behoorlijk bestuur.

### 1.3. Aanvullende vragen en antwoorden

De heer *Wouter Vanbesien* is verontwaardigd over de manier waarop over het Rekenhof wordt gesproken. Hij acht het beneden alle peil dat de vertegenwoordiger zich moet verantwoorden voor een 'job well done'.

De heer Vanbesien meent dat het grote probleem van de Oosterweelverbinding juist is dat het nooit een goed plan was. De Hollandse Knoop die wordt ingeplant, is zeer breed en komt rakelings langs huizen. De complexiteit ervan maakt dat de knoop niet overkapbaar is. En dan is er nog de Oosterweelknoop waar heel wat complexe verkeersbewegingen moeten gebeuren en waardoor het Noordkasteel moet verdwijnen. Dat een nieuwe autosnelweg door de stad geen goed idee is, herhaalt het lid graag en hij ontkent meteen ook dat andere plannen hetzelfde protest zouden hebben uitgelokt. Die hanteren andere uitgangspunten, stelt de heer Vanbesien, met verkeer verder van de stad weg en een betere overkapbaarheid. Dat het probleem van financiering zich bij elk scenario stelt, kan het lid dan wel weer aanvaarden. Hij meent daarom dat op een goede manier naar investeringsbudgetten moet worden gezocht om een goed plan te realiseren. Die financiering is er vooralsnog niet, noch voor Oosterweel, noch voor andere projecten. Zolang daarover geen duidelijkheid is, ziet hij het nut niet in van te blijven investeren in een plan dat geen zekerheden biedt omwille van juridische complicaties, het ontbreken van een maatschappelijk draagvlak en de financieringsproblematiek.

Als de Hollandse Knoop geen probleem oplevert, dan ziet het lid daarvoor ook graag enige bewijsvoering op tafel. Zo vraagt hij zich af waarom de RoTS-studie nog niet is vrijgegeven. De heer *Rudi Thomaes* wijst erop dat hij zojuist heeft aangegeven dat de knoop inderdaad even dicht bij de bewoning komt en dus de redenering van het lid volgde. Dat had de heer *Vanbesien* dan fout begrepen, stelt hij. Hij wijst juist dat punt aan als een van de redenen voor het ontbrekende draagvlak.

Hij geeft kort nog een oplist van nog onbeantwoorde vragen. Wie gaf opdracht voor de snelle audit van de kosten van Noriant? Waarom is de Vlaamse Regering daarin gevolgd? Het lid vroeg ook naar betalingen aan Noriant, maar dan niet in het kader van de dading maar algemeen in de loop van het hele proces. Hij herhaalt nogmaals de vraag of het een correcte conclusie is uit het verkeerskundig onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum dat in het plan met de Meccano-optie de Kennedytunnel ook in voldoende mate ontlast wordt. Wordt het doorgaand verkeer naar tangenten geleid? Is een derde Scheldekrusing met tweemaal twee rijstroken voldoende? Worden de zones Zwijndrecht-Burcht en Luchtbal-Sportpaleis minder

belast dan in het BAM-tracé? Het antwoord van de minister stipte alleen aan dat de Kennedytunnel in het Oosterweelconcept nog meer ontlast wordt.

Ook over de bijdrage van stad en haven en het feit of de burgemeester van Antwerpen al dan niet heeft gelogen, is er volgens het lid niets gezegd.

Over de overkappingsstudie heeft het lid begrepen dat die los van alles wordt bekeken. Er wordt nog gewag gemaakt van een bijkomende studie om te bekijken of en hoe dat tegelijk met het Oosterweelproject kan gebeuren. De overweging gebeurt dan met de stakeholders, waarbij alleen BAM en de Vlaamse Regering in beeld komen. De quick scan zou tegelijk realiseerbaar zijn met de Oosterweelverbinding en wel via het zogenaamde dodo-systeem – dicht-open, dicht-open. Dat impliceert dat er telkens een stukje wordt overkapt terwijl een ander stukje open blijft. Het lid ziet in elk geval het wervende element niet van dergelijk systeem. Hij meent dat er zo heel wat potentieel en positieve effecten gemist worden.

Het enige dat de heer Vanbesien heeft geleerd, is dat men hoe dan ook doorgaat met een slecht project en met het investeren van veel middelen in een bijzonder onzeker project.

Mevrouw *Yasmine Kherbache* stelt daadwerkelijk bezorgd te zijn over de te zetten stappen. Ze lanceert daarom ook voorstellen voor robuuste stappen voorwaarts die op korte termijn een positief effect genereren voor de mobiliteit op de ring rond Antwerpen. Het idee om het vrachtverkeer alvast van de ring af te leiden, strekt daartoe. De analyse rond de discriminatie bij het sturen van de verkeersstromen, gaat uit van premissen die het lid niet hanteert. Daarover kan nog verder discussie gevoerd worden, stelt mevrouw Kherbache. Ze onderzoekt dat ook verder.

Om robuuste stappen te kunnen zetten, te weten of er een draagvlak voor is en of ze behapbaar zijn, is een versnelde aanleg van de A102 essentieel, meent het lid. Ze kreeg geen antwoord op de vraag of die mogelijkheid is onderzocht: het omzetten naar project-MER en het benutten van de versnellingsmogelijkheden in het decreet Complexe Projecten.

Aangeven dat de overkapbaarheid voort onderzocht wordt, volstaat ook voor haar niet. Er moet alles aan gedaan worden om dat te realiseren, stelt het lid. De financiering zou kunnen ondersteund worden door de tol die geheven kan worden, maar dan moet er ook maximaal verkeer zijn op de desbetreffende infrastructuur. Dat vindt het lid dan des te meer reden om die infrastructuur te overkappen. Het lid ziet dus graag de maximale overkapping geïntegreerd in de verdere procedures.

Minister Turtelboom stelt dat elke keuze budgettaire gevolgen heeft. Het lid legt uit dat ze juist daarom ook zo aandringt om de prioriteit te leggen bij de aspecten die focussen op de sanering van de ring. Daar komt opnieuw de aanleg van de A102 op de proppen om die tangent aan te bieden. Minstens even belangrijk is een doorgezette inspanning om te blijven investeren in openbaarvervoerprojecten. Ze vreest dat het oorspronkelijke ambitieniveau van het masterplan desbetreffend neerwaarts wordt bijgesteld.

Wat met de tramverlenging richting Wijnegem-Schilde en Oostmalle? En de tram langs de E313? Van die eerste wordt gesproken in het kader van een dichtbevolkte corridor. Er zou een sneltram of lightrailverbinding gerealiseerd moeten worden over het traject om een degelijk alternatief voor de auto te krijgen. Dat staat letterlijk in het masterplan. De projecten die in dat plan zijn opgenomen, moeten volgens het lid ook aangehouden worden omwille van de impact op de sanering van de ring.



De heer *Dirk de Kort* komt nog terug op de financiering. Hij begrijpt dat een werkgroep zich daarover buigt en dat verdere discussie mogelijk wordt in januari in de Vlaamse Regering. De heer Polen schetste hoe in de BAM gedacht wordt. Men denkt inzake de tolheffing gewoon dat het concept zal uitgevoerd worden. De missing links worden vooralsnog allemaal ten laste genomen van de gewone begroting. Het enige project dat met tol gefinancierd wordt, is de Liefkenshoek tunnel. Hij acht het dan ook van belang om qua financiering van grote infrastructuurwerken verder te durven kijken. Een onmiskenbaar Vlaams project verdient volgens hem ook een onvervalste financiering die de ambities uitstraalt. Het Oosterweeldossier moet een hefboom zijn om op gedurfde wijze een antwoord te bieden, meent het lid.

Kan de optie van de slimme kilometerheffing toch niet verder onderzocht worden in dat verband? Dat er studiewerk aan wordt gewijd in een werkgroep, volstaat voor de heer de Kort niet. Er is al heel wat werk verzet inzake de kilometerheffing. Overleg met het middenveld, met de MORA is daarbij cruciaal. De evolutie is spectaculair te noemen. Ook wat de heffing voor vrachtwagens betreft, is het huiswerk niet af, weet het lid. De concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland moet nog verzekerd worden. Zowel transportsector als haven hebben die bekommernis geuit, vooral ten opzichte van de haven van Rotterdam. Overleg met de sector is nodig om begeleidende maatregelen uit te werken. Er is onder meer gedacht aan opleidingen voor vrachtwagenchauffeurs. Die branche biedt dan weer werkgelegenheid, oppert de heer de Kort. De sociale dumping moet ook daar bestreden worden. Hij hoopt van harte dat de idee van de slimme kilometerheffing in dat verband wordt meegenomen.

Gaat men te veel betalen? Alles hangt af van wat Europa beslist. Als de aanbesteding kan doorgaan, is de dadingkwesitie van de baan en kunnen de aannemers aan de slag.

Kan nv De Scheepvaart meer duiding geven bij de bruggen over het Albertkanaal?

De heer de Kort stemt in met de vaststelling dat de kleine ring rond Antwerpen steeds meer een kloof trekt in de arbeidsmarkt van Antwerpen. Hij wordt beschouwd als een berg waar men niet meer over raakt, omdat er voortdurend file staat. Een degelijke tunnel kan dan soelaas brengen, besluit het lid.

Mevrouw *Lies Jans*, voorzitter, wijst de heer Vanbesien er nog op dat alle sprekers in de commissie het werk van het Rekenhof naar waarde hebben weten te schatten.

Minister *Ben Weyts* herhaalt dat hij al schriftelijk heeft geantwoord op de vragen die de heer Vanbesien opnieuw heeft gesteld. En anders zat het antwoord wel vervat in de toelichting van het Verkeerscentrum. Op technische vragen is hij bereid nog schriftelijk een antwoord te bezorgen.

Waarom snel? Omdat de Vlaamse Regering juist wil verhinderen dat de standstill-procedure voor de zoveelste keer verlengd zou worden om dan nog eens verlengd te worden, en nog eens, zonder dat er enige vooruitgang wordt geboekt.

Voor de betalingen aan Noriant, los van de dading, moet BAM een antwoord kunnen bieden, stelt de minister.

Wat de dading aangaat, heeft de heer de Kort gelijk dat er geen sprake meer is van uitvoering van de dading als Europa voor 15 december zijn zegen geeft voor een gedeeltelijke gunning aan Noriant van de werken op Linkeroever en de Scheldetunnel.

Minister *Joke Schauvliege* brengt in dat de twee instrumenten die in de vorige legislatuur zijn ingevoerd – de omgevingsvergunning en de versnelling van investeringsprojecten – ertoe moesten leiden dat een aantal grote projecten sneller konden worden uitgevoerd. Voor een aantal projecten in het kader van het voorliggende dossier kunnen die instrumenten van toepassing zijn. De Vlaamse Regering wil ze benutten om bepaalde quick wins te realiseren en reeds genomen beslissingen op het terrein zo snel als mogelijk zichtbaar en voelbaar te maken, in het belang van de mobiliteit, van omwonenden en uiteindelijk van iedereen.

Minister *Annemie Turtelboom* stelt dat alle mogelijkheden moeten worden afgewogen wat financiering betreft. Er zijn altijd tijdsverschillen tussen het ogenblik waarop de bouw van een weg plaatsvindt en het moment waarop men inkomsten kan genereren. Bij het inschatten van de financiering moet dat dan ook in een dynamisch model beschouwd worden.

Het rapport van het Rekenhof vindt de minister een zeer degelijk rapport, maar ook als het project in de Vlaamse begroting opgenomen wordt en als het op geloofwaardige wijze in de meerjarenraming moet worden ingebed, na politieke arbitrage, dan zal een meer verfijnde allocatie moeten kunnen gebeuren aan de jaren. Het is een kwestie van preciezere invulling. Ze is het met de heer Vanbesien eens dat voor alles financiering nodig is. Dat kan eventueel alternatieve financiering zijn of deels via DBFM en deels opgenomen in de begroting, of volledig in de begroting. Ook dan moet bekeken worden wat er op welk jaar zal vallen en dat is dan weer gelinkt aan de snelheid waarmee een dossier vordert in procedures en dergelijke. Zeker met het oog op de grote bedragen die met het dossier gemeoid zijn, is gedetailleerd plannen een must, besluit de minister. Alle denksporen worden meegenomen in het financieringsmodel, maar men dient er rekening mee te houden dat mogelijke inkomsten uit een bouwproject altijd later komen. Het acute probleem van de Europese aanpassing en de opname in de begroting kan een dergelijke ingreep met financiering uit gegenereerde inkomsten niet oplossen.

De Vlaamse Regering staat wel open voor alle opties. Het gaat om een bijzonder groot dossier met een belangrijke impact op de Vlaamse begroting, na de wijziging in de Europese regels. De financiële implicaties mogen voor de regering geen reden zijn om het dossier vertraging te laten oplopen. Daarbij verwijst de minister naar de kost van vertraging per dag zoals die is aangehaald. Hoe alles zal verlopen, wordt een werk van de komende maanden en jaren voor de Vlaamse Regering. Veel hangt af van hoe snel werken kunnen starten of aannemers werken, net zoals dat het geval is voor dossiers als de Scholen van Morgen en VIPA, die ook in de begroting moeten worden opgenomen. Doel is het project op geen enkele manier te laten vertragen.

Vanuit de stad Antwerpen is er altijd een duidelijk engagement geweest om te participeren aan de oplossing van de mobiliteitsknoop in Antwerpen. Waar die bijdrage zit, zal uiteindelijk wel worden uitgemaakt.

De heer *Chris Danckaerts*, algemeen directeur van nv De Scheepvaart, legt uit dat er stelselmatig wordt doorgewerkt aan het project van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Intussen zijn tussen Antwerpen en Meerhout al heel wat bruggen verhoogd, zoals uit de voortgangsrapportages blijkt: de brug van Grobbendonk, die van Oelegem, de E34-bruggen die opgekrikt zijn en een echt huzarenstukje kunnen genoemd worden met beperkte hinder voor het wegverkeer, de brug van Viersel, en die van Meerhout-Veedijk en recent de brug van de Houtlaan.

Er zijn twee brugprojecten vermeld: de brug van de Turnhoutsebaan in Wijnegem en een mogelijk nieuwe brug in Grobbendonk. Het grote onderscheid tussen beide is dat de eerste een bestaande brug betreft, in een complexe omgeving met sterke

verstedelijking. In het kader van de bevordering van de binnenvaart en het gebruik van de waterwegen, is het doel om ook de toekomst en zo de capaciteit van het Albertkanaal te verzekeren. Vooral de configuratie van het sluiscomplex in Wijnegem baart de spreker in dat verband zorgen. Er is een plan-MER in uitvoering. In het kader daarvan worden de verschillende mogelijkheden voor een verhoging van de sluisencapaciteit afgewogen. Doordat dat project een nauwe link heeft met het project van de brug van de Turnhoutsebaan zijn in hetzelfde kader ook de alternatieven voor het verhogen van die brug meegenomen.

Recent is De Scheepvaart op de hoogte gesteld van het standpunt van het gemeentebestuur, dat liever opteert voor een vervanging door een voetgangers- en fietsbrug. Dat moet meegenomen worden en dus worden onderzocht of in het kader van dezelfde plan-MER dat alternatief kan worden ingepast.

De brug van Grobbendonk is gekoppeld aan een lokale problematiek. De gemeente maakt zich zorgen over de afwikkeling van het verkeer dat mede volgt uit de aanleg van een bedrijventerrein in navolging van het economisch netwerk Albertkanaal. De verkeerssituatie daar moet nader onderzocht worden, maar voor De Scheepvaart is het niet vanzelfsprekend dat er een nieuwe, bijkomende brug wordt gebouwd.

De heer *Roger Kesteloot* garandeert dat De Lijn ambitieus blijft, ook in tijden van budgettaire krapte. De maatschappij wil dan ook haar rol blijven opnemen in het kader van de verduurzaming van de mobiliteit in en om Antwerpen en elders. De tramprojecten die zijn vermeld, blijven op de planning staan. Bij planning van wat wordt voorgesteld, wordt wel rekening gehouden met een zekere fasering. Voor elk van de projecten moet immers financiering gevonden worden.

Zo kon bij een vorige rapportage gemeld worden dat vanuit De Lijn projecten zoals Mortsels-Edegem-Kontich en de aanleg van de tramlijn richting Wilrijk eerst in aanmerking komen voor uitvoering. Andere projecten op het programma zijn onder meer de doortrekking van de tramlijn op de E313 in de richting van Ranst. Een eerste fase daarvan, het Livan-project, wordt in april 2015 in gebruik genomen. De tweede fase zit nog in het conceptstadium en hangt ook samen met andere werken die aan de E313 gepland zijn. Hetzelfde geldt voor de tramlijn van Melsele naar Beveren, waar rekening moet worden gehouden met wat gepland is inzake wegtransport. Voor de doortrekking van de sneltram naar Oostmalle die deel uitmaakt van het Masterplan 2020 loopt ook de conceptfase. Ook dat project verdwijnt zeker niet van tafel.

Lies JANS,  
voorzitter

Dirk DE KORT  
Wouter VANBESIEN,  
verslaggevers

**Gebruikte afkortingen**

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
bbp	bruto binnenlands product
CEO	chief executive officer
DBFM	Design Build Finance Maintain
diftar	differentiatie tarieven
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	statistical office of the European Union
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
I/C	intensiteit/capaciteit
Livan	Lijninvest Antwerpen
MER	Milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemerscombinatie)
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
pps	publiek-private samenwerking
PwC	PricewaterhouseCoopers
RoTS	Rechteroever TunnelSpecialisten
TLH	nv Tunnel Liefkenshoek
VIPA	Vlaams Infrastructuurfonds Persoonsgebonden Aangelegenheden