



Vlaams
Parlement

ingediend op **444** (2014-2015) – Nr. 1
22 juli 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Yasmine Kherbache en Caroline Bastiaens

over vier studies voor de aanpak
van de mobiliteitsproblemen en de overkapping
van de Antwerpse ring

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 Ceyssens, 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.

INHOUD

I.	Uiteenzetting door Peter Vermeulen	4
1.	Het probleem van de Antwerpse mobiliteit	4
1.1.	Beelden uit een ver verleden	4
1.2.	Een complex probleem	5
1.3.	Een geïntegreerde oplossing?	5
2.	Ringland als antwoord	6
2.1.	Een helder concept.....	6
2.2.	Een vlottere mobiliteit	7
2.3.	Een wervend verhaal	7
2.4.	Kritische bevraging	7
2.5.	Informatie en draagvlak	8
3.	Vier recente studies	9
3.1.	Studie 1: een oplossing voor de mobiliteit (Vectris en Omgeving) ...	9
3.2.	Studie 2: een beter plan (Stramien en Omgeving)	12
3.3.	Studie 3: een betaalbaar plan (IDEA Consult).....	12
3.4.	Studie 4: leefbaarheid en volksgezondheid (VITO)	13
4.	Drie actuele vragen	14
4.1.	Hoe Ringland uitvoeren?	14
4.2.	Compatibel met Oosterweel?	14
4.3.	De intendant	15
II.	Bespreking.....	15
1.	Vragen en opmerkingen van commissieleden.....	15
2.	Antwoorden van Peter Vermeulen, Koen Stuyven, Luc Wallays, Bruno Vanvolsem en Stijn Janssen	21
3.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	27
	Gebruikte afkortingen	35
	Bijlage: presentatie van Ringland, zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 2 juli 2015 van gedachten met Peter Vermeulen van het multidisciplinair ontwerp bureau Stramien, als woordvoerder van Ringland, over vier recente studies voor de aanpak van de mobiliteitsproblemen en de overkapping van de Antwerpse ring, uitgevoerd in opdracht van het Ringgenootschap vzw.

Op de vragen en opmerkingen van de commissieleden werd ook geantwoord door Luc Wallays van het landschapsarchitectenbureau Omgeving, Koen Struyven van het bureau voor duurzame organisatie van verkeer en ruimte Vectris, Bruno Vanvolsem van het adviesbureau IDEA Consult, en Stijn Janssen van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek VITO.

De gedachtewisseling met Ringland volgde op een hoorzitting over het verzoekschrift over spreekrecht voor de Antwerpse actiegroepen in het Vlaams Parlement over een gezonde oplossing van het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen, op 25 juni 2015. Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 443/1.

De presentatie van Ringland is te raadplegen op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Uiteenzetting door Peter Vermeulen

Peter Vermeulen: Net zoals de meesten van u volg ik dit dossier al heel lang. Ik ben al meer dan dertig jaar actief in Antwerpen, zowel professioneel als daarbuiten, inzake stadvernieuwing, mobiliteit, middenstand enzovoort. Ik heb als lid van de GECORO begin de jaren 2000 dit dossier vanaf het begin gevolgd. Ik ben er helemaal in getrokken door de studie van de stad Antwerpen van 2012. Sindsdien heeft ons concept een enorme vlucht genomen en heel veel enthousiasme teweeggebracht, zowel binnen onze Ringlandclub als in heel Antwerpen. Ik hoop dat ik vandaag iets kan overbrengen van de overtuiging dat dit een ongelooflijke buitenkans is voor Antwerpen, die voor de hele regio en Vlaanderen een absolute meerwaarde kan betekenen. Ik wil benadrukken dat het volgens ons ook gaat om een absolute noodzaak. Die noodzaak om de ambitie voor onder meer de volksgezondheid waar te maken, is de belangrijkste drijfveer. Ik licht eerst het basisconcept toe. Dan ga ik in op de vier studies die we het afgelopen jaar hebben laten maken.

1. Het probleem van de Antwerpse mobiliteit

1.1. Beelden uit een ver verleden

Ongeveer 150 jaar geleden heeft de stad een geweldige transformatie ondergaan met de bouw van de Brialmontomwalling. Dat gebeurde om militaire redenen, maar de versterkingen waren al achterhaald voor ze goed en wel klaar waren.

De ruimte heeft nadien een zeer belangrijke rol gespeeld voor heel Antwerpen. Ze bood ademruimte voor een zeer dichtbevolkte en op dat ogenblik zeer ongezonde stad. Doorheen de vorige eeuw is dat evengoed cruciaal geweest. Tijdens de oorlog hebben onder meer de volkstuintjes mee gezorgd voor de voedselvoorziening, nadien heeft het werk van 'Den Akker' dat idee overgenomen. De Vesten waren ook essentieel als speelruimte voor jeugdbewegingen bijvoorbeeld. Ademruimte gaf ook het openluchtwembad van de Wezenberg.

1.2. Een complex probleem

1.2.1. *Verkeersinfarct*

Vanaf de jaren 60 kwam de ongebreidelde stadontwikkeling met verspreiding, versnippering en suburbanisatie. De mobiliteit, meer bepaald de automobilititeit zou dat allemaal oplossen. Sommigen dachten dat de ring zwaar overgedimensioneerd was, maar niets bleek minder waar. De files bestaan al heel lang.

Daarnet is gesproken over de ring van Brussel en is gezegd dat het groot aantal weefbewegingen zorgt voor grote onveiligheid. Dat is ook een van de belangrijke kenmerken van de Antwerpse ring. Die weefbewegingen veroorzaken files, ongevallen en als gevolg daarvan nog meer files, met de luchtvervuiling die ermee gepaard gaat. Samen met Brussel staan we in de top drie van filegevoelige steden in de wereld. Ik begrijp alle bekommernissen van wie dagelijks in de file staat maar al te goed, evenals het grote economische verlies. Dat zijn belangrijke redenen om er iets aan te doen.

1.2.2. *Onleefbaarheid*

Ondertussen doet er zich ook een ander probleem voor met de luchtkwaliteit. We staan er op de kaart van Europa zeer slecht voor. Binnen die kaart is de ring van Antwerpen nog eens het slechtste van het slechtste. De concentratie slechte lucht is nergens zo groot, zeker niet in dicht bewoond gebied. De geluidsoverlast is eveneens een zwaar onderschat probleem. De normen van volksgezondheid (lucht en geluid) zijn nergens zo zwaar overschreden. Het verhaal van de afstand tot de ring slaat op ontzettend veel omwonenden.

Dat sommige mensen de bekommernis niet op de eerste plaats op mobiliteit leggen, maar eerder op leefbaarheid en volksgezondheid, is logisch. Het ene is niet belangrijker dan het andere: beide zijn zeer complementair.

1.2.3. *Rem op de stadsontwikkeling*

Ooit was er het plan om in de voormalige jeugdhoeve een kinderkribbe onder te brengen. Dat kan niet vanwege de ring. Belangrijke projecten zoals Nieuw Zurenborg geraken niet van de grond vanwege de slechte ligging naast de vervuilde ring, terwijl we allemaal willen dat er jonge gezinnen in de stad komen wonen en het liefst blijven wonen. Gedurende de komende periode worden er tot 100.000 mensen meer verwacht in Antwerpen.

We zitten dus met een gigantisch complex probleem. De ring is meer dan oververzadigd, de mobiliteit een absoluut probleem, het is er erg ongezond en er is een groot groentekort in de binnenstad. Een rem op stadsontwikkeling is niet wat we in Antwerpen willen.

1.3. Een geïntegreerde oplossing?

De vraag is welk type antwoord we daarop zoeken. Het dossier gaat al twintig jaar mee. In het begin dacht men dat de oplossing eenvoudig was: we maken de ring rond. Als de ring rond is, hebben we extra capaciteit en als er calamiteiten zijn, is er een alternatief. Dat bleek een beetje te eenvoudig. Dat is ook gebleken met het hele Oosterweeldossier. U herinnert zich de zeer mooie brug die meteen vragen oproep over lawaaihinder, de uitstoot van fijn stof, de ontwikkeling van het Eilandje en de aansluiting op het viaduct van Merksem. De plek waar die verbinding toen werd getekend, was vanaf het begin problematisch vanwege moeilijke aansluitingen en verwevenheid in het stadsweefsel. We stelden vast dat er op de ring ondertussen niets zou veranderen, dat de fijnstofproblematiek en

de geluidsoverlast niet zouden veranderen en dat de volksgezondheid niet zou verbeteren. Dat kan dan ook niet de oplossing zijn en voor ons ook niet de prioriteit. Vandaar dat meer mensen begonnen na te denken over een totaal andere oplossing, namelijk overkapping.

De eerste keer dat ik daarover hoorde, van mensen uit Borgerhout, vond ik dat zeer sympathiek maar naïef en ongeloofwaardig. Stilaan en met de voorbeelden die ondertussen talrijk zijn in het buitenland, begon ik me af te vragen of het hier toch ook niet zou kunnen. De noodzaak voor de gezondheid is uiteindelijk misschien de belangrijkste argumentatie om in die richting te denken. We kunnen ons met geen enkele van die andere steden vergelijken, maar hetzelfde ambitieniveau is iets wat we ons in Antwerpen graag willen aanmeten.

Er is al een paar keer verwezen naar de bewuste studie van de stad Antwerpen van juni 2012. Ik heb die met zeer veel belangstelling gelezen en ik heb er twee conclusies uit gehoord. Een eerste conclusie was dat het Masterplan 2020 niet voldoet aan de eigen ambitie voor de multimodaliteit en duurzame mobiliteit, aan de wisselwerking tussen autoverkeer, openbaar vervoer en fietsgebruik. De vraag van de stad aan de Vlaamse Regering was om het masterplan te herzien en bij te spijkeren.

De tweede conclusie was dat overkappen interessant is voor wie er vlakbij woont. Maar wegens de problemen met tunnelveiligheid, de Europese richtlijnen voor tunnels enzovoort, bleek het niet mogelijk om grote stukken te overkappen.

Dus eigenlijk stelde men drie jaar geleden al vast dat men de huidige ring alleen in stukjes kon overkappen. Die effecten zijn dan ook beperkt. Als we meer wilden overkappen, zo stelde de studie, moet de ring grondig geherstructureerd worden. De weefbewegingen van daarnet, met de onveiligheid en de filevorming, moeten er eigenlijk uit. De vraag rijst dan wat moet worden gedaan, wie het zal doen en wanneer. De studie eindigt met de aanbeveling voor verdere studie over de herstructurering van de ring.

Eerlijk gezegd vond ik dat een zeer mooie uitdaging, en volgens het verhaal past een goed concept op een bierkaartje.

2. Ringland als antwoord

2.1. Een helder concept

De uitdaging was dit vertrekpunt: de ring in Antwerpen ligt verdiept, met een grote wolk erboven, de Singel ligt dicht tegen de stad, en ook daarvan had de studie van de stad gezegd dat er daar problemen zijn. Hoe meer verkeer op de Singel blijft als we in het midden overkappen, hoe meer problemen er daar zullen komen. Vandaar het idee om in die zate van de ring een systeem te leggen van twee tunnels in elke richting.

Ondertussen is er een opsplitsing voorgesteld: doorgaand verkeer en stedelijk verkeer, met misschien de vondst om het doorgaand verkeer aan de buitenzijde te leggen en het stedelijk verkeer aan de binnenzijde. Door het verkeer in tunnels te leggen, kan de Singel ook verplaatst worden naar de ruimte boven op het dak van de tunnels, en daar te zorgen voor interessante systemen van in- en uitritten, zowel voor het hogere, doorgaande wegennet als voor het stedelijke systeem.

Dat basisidee heb ik onmiddellijk met heel wat mensen besproken, zowel met ambtenaren van de stad en de hogere overheid, politici uit alle politieke partijen, vrienden en collega's. Ik heb hen gevraagd of het klopt, of het een goed idee is

en of we ermee verder kunnen komen. Ik heb daarover een klein rapport geschreven en het aan zo veel mogelijk mensen toegelicht. Op dat plan staan ook nog verkeersknooppunten, grote park-and-ridesystemen, een wat robuust systeem van rijwegen onder de grond, vanuit het idee dat we vooral niet te weinig capaciteit mochten voorstellen om de discussie in gang te krijgen. Dat leek ons een interessante bijdrage aan het hele debat. Dat was dus in het najaar van 2012.

2.2. Een vlottere mobiliteit

Voor wie het zich niet helemaal kan voorstellen, even dit: op de ring zijn er vandaag heel veel ingewikkelde weefbewegingen. Als we die opsplitsen door het stedelijke bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer op te splitsen, is het niet zo moeilijk om ze in een tunnel te leggen, en dan zien we vooral dat de eenvoudige uitwisseling tussen de binnenste stedelijke tunnel en de Singel die er in het midden bovenop ligt, het hele verhaal vrij eenvoudig maakt. Door een opeenvolging van op- en afritten, met voldoende afstand tussenin, zijn die weefbewegingen opgelost.

2.3. Een wervend verhaal

Dat systeem heeft bij de overheid in het algemeen, of BAM, niet veel reacties losgeweekt, terwijl het overal waar ik het presenteerde, veel enthousiasme heeft opgewekt. Dat is een goed jaar geleden geresulteerd in de lancering van het concept Ringland. Het is gepresenteerd met het tekenfilmpje dat jullie misschien wel allemaal al bekeken hebben, en met het idee: wij willen Ringland, een affiche die sindsdien heel wat straten in Antwerpen siert.

We dachten toen dat we drie dingen moesten proberen. We moesten goed nadenken of we de ideeën die we hadden, konden concretiseren en verfijnen, en nagaan of ze wel overeind kunnen blijven, en of we er deskundigen over kunnen bevragen om te zien of het hele verhaal wel de nodige verdieping krijgt. Tegelijk hebben we ons ingeschreven in de procedure die toen opstartte voor de A102 en de R11bis. Waar we als alternatief konden fungeren, hebben we altijd getracht die politieke dialoog mee op gang te trekken. Een derde aspect was informatie. Ik heb gesproken op Rotary Clubs, bij de Maritieme Kring Antwerpen, bij wijkverenigingen, natuurbonden, actiecomités, enzovoort. Er zijn verschillende invalshoeken en bekommernissen, maar toch denk ik dat er heel dikwijls enthousiasme of tenminste interesse ontstond voor het hele verhaal.

De lancering van Ringland viel ongeveer samen met het Valentijnsakkoord¹. Dat is misschien een reden om na te gaan hoe dit ondertussen naast elkaar is verlopen.

2.4. Kritische bevraging

We wilden onze plannen dus graag laten onderbouwen. We hebben in maart 2014 een colloquium georganiseerd. Sommige politici zeiden dat het gemakkelijk is om mooie plaatjes te maken en de mensen daarmee te verlekkeren. We hebben onze doelstelling toch duidelijk gesteld: we willen uit de top drie van filesteden, we willen in de top tien van meest leefbare steden. De eerste toets was dat colloquium. Dezelfde dag hebben we ook de vlag van Ringland geplant; dat hebben we gedaan de hele periode van 21 maart tot aan de verkiezingen vorig jaar. Het was duidelijk dat, als we ons thema wilden aankaarten, die

¹ Op 14 februari 2014 koos de Vlaamse Regering voor het Oosterweeltracé. Zie het actualiteitsdebat daarover: *Hand. VI.Parl. 2013-14*, 19 februari 2014, p. 5-44.

periode in de aanloop van de verkiezingen evident was om er werk van te maken.

Op dat colloquium is professor Jef Van den Broeck aan bod gekomen. Hij maakte een vergelijking. De ring van Antwerpen, weliswaar aangelegd door Amerikanen, gaat eigenlijk terug op een concept van de Duitsers van de jaren 40. In plaats van een stadsontwerp gingen ze heel rigoureuus uit van infrastructuur, en infrastructuur alleen. Zijn pleidooi was dat we dringend af moesten van het infrastructuurdenken, in het kraam waarvan Oosterweel misschien past, en dat we op een bredere manier over de stad moesten nadenken.

De tweede spreker, professor Bruno De Borger, transporteconoom, heeft gezegd dat bijkomende infrastructuur alleen maar meer verkeer kan aantrekken – wat we eigenlijk ook wel weten – en dat dus goed moet worden gedoseerd. Hij zei dat we vooral met een systeem van sturing moeten werken, zoals dat ook in het buitenland op veel plaatsen wordt gedaan, en dat we moeten nagaan hoe we in een multimodaal systeem, met openbaar vervoer, park and ride, binnenscheepvaart en dergelijke, een evenwicht kunnen vinden in de mobiliteitsoplossingen die we kunnen aanbieden. Vandaar dat we ook een schema hebben gemaakt van wat een gabarit van de ring zou kunnen zijn zoals we het op dat ogenblik voorstelden.

De derde spreker was professor Hans Bruyninckx, hoofd van het Europees Klimaatagentschap, die voor heel Europa adviezen maakt om na te gaan hoe we de klimaatdoelstellingen kunnen waarmaken. Zijn belangrijkste conclusie was heel duidelijk: het volstaat niet een aantal algemene maatregelen te nemen, verbetering van het wagenpark enzovoort. Er moeten structurele maatregelen worden genomen. Zijn advies was dat, op de schaal van de stadsregio Antwerpen, er natuurlijk geen enkel project is met een strategische en structurele impact op de schaal van Ringland.

De vierde spreker was professor André Loeckx, voorzitter van het Regieteam Vlaams Stedenbeleid. Hij wees op een aantal projecten die met steun van Vlaanderen geconcretiseerd zijn: Post X-project van Berchem, Nieuw Zuid, Lobroekdok enzovoort. Daarop zijn de beste ontwerpers gezet, maar hij zei dat het probleemplekken zijn en ook blijven, ondanks de goede ontwerpen. Het worden natuurlijk toplocaties op het moment dat we daar de ring zouden kunnen overkappen en een heel andere ruimtelijke context creëren. Zijn uitsmijter was dat dit voor de noordelijke helft van de ring nog belangrijker is dan voor de zuidelijke. Dat heeft onder andere te maken met de aanwezigheid van de wijken Stuivenberg, Dam, Merksem, Deurne-Noord en Borgerhout, die daaraan grenzen, dichtbevolkt zijn en ook niet de rijkste helft van de bevolking herbergen. In dat noordelijke stuk is dat soort drastische ingreep eigenlijk het meest op zijn plaats.

2.5. Informatie en draagvlak

Eigenlijk voelden we ons zeer gesterkt door de ruggensteun van die eminente sprekers. Ondertussen hebben we ook gemerkt dat het enthousiasme bij heel wat Antwerpenaren, alsmede de interesse voor dat hele verhaal, zeer groot werd. Op een bepaald ogenblik kreeg ik de indruk dat stedenbouw een beetje rock-'n-roll kon worden, want de Roma zat op één avond met 1500 mensen bomvol om te luisteren naar sprekers over stadsontwikkeling. De dag voor de verkiezingen hebben we de laatste vlag geplant, de wave georganiseerd, en gezegd: nu staan we er helemaal.

De vraag was: nu zijn er verkiezingen en wat dan? Een logische manier van werken is een memorandum naar alle politieke partijen om te vragen om mee te kijken naar dit wervende verhaal, dan kunnen we er samen voor gaan. Zeer

opmerkelijk toch: de academische wereld heeft het memorandum in grote mate mee ondertekend, wat niet hun gewoonte is. Maar de politieke antwoorden bleven inderdaad een beetje politiek. Het was afhankelijk van oppositie en meerderheid hoe erop kon worden gereageerd, met heel de voorgeschiedenis van het dossier.

Bij het regeerakkoord hadden we opnieuw een dubbel gevoel. We kwamen als alternatief aan bod in de MER-studie, maar door het beslist beleid van twee maanden eerder was dat plots verengd tot een procedure A102/R11bis, enkel rekening houdend met het BAM-tracé. Het beslist beleid bleef overeind, maar de regering stelde tegelijk een overkappingsstudie in het vooruitzicht. We hebben toen het wijze besluit genomen om het resultaat van die studie niet af te wachten, maar zelf een initiatief te nemen.

3. Vier recente studies

We hebben het verhaal van het tiende district – zoals we het hebben genoemd, want de oppervlakte van heel de ring is even groot als de Antwerpse binnenstad – verkocht of bekendgemaakt tijdens 'Ringland on tour' in de negen andere districten van de stad, zaterdag op zaterdag, telkens met een vrij goede opkomst. We hebben in die periode van drie maanden ook aan de Antwerpenaar gevraagd om ons te steunen: we zochten vijfduizend mensen die 20 euro wilden bijdragen om studies te bekostigen. En met 100.000 euro doen we al wat studiewerk. Dat is een opmerkelijk resultaat in die korte periode.

Vier studies zijn gestart en liepen parallel. We hebben de collega's wat onder druk gezet, want we wilden het in het voorjaar afronden. Er was een wisselwerking. Voor de studies zijn gepubliceerd, hebben we dat allemaal nog eens grondig met een veel bredere groep professionals bekeken. Zelf waren we uiteraard nieuwsgierig naar de resultaten. Ik weet dat de collega's sceptisch waren. Maar de resultaten zijn ver boven de verwachtingen uitgestegen, waarvoor ik ze nog eens allemaal uitdrukkelijk wil danken.

3.1. Studie 1: een oplossing voor de mobiliteit (Vectris en Omgeving)

Ik doorloop de studies. Ik toon een cruciale dia voor de mobiliteit (zie de presentatie van Ringland als bijlage, p. 36). Het schema links geeft de verwachting voor de verkeerscongestie in 2020, zonder dat er iets gebeurt en zonder bijkomende Scheldekruising. Het centrale stuk van de ring tussen E19 en E34 kleurt rood, net als het stuk ter hoogte van de Kennedytunnel. Rechts blijkt uit de doorrekening van het Vlaams Verkeerscentrum met Oosterweelverbinding, dat de problemen ongeveer hetzelfde blijven op het centrale stuk en aan de Kennedytunnel. De studie onder meer door Vectris gaf aan dat Oosterweel de problemen niet structureel zou oplossen. De onveiligheid op de ring en de onleefbaarheid rond de ring blijven.

Het is een argument om te zeggen dat de prioriteiten op een ander front moeten worden geplaatst. Om Jean-Luc Dehaene te parafraseren: pak de problemen aan waar ze zich stellen. Dat is centraal op de ring en aan de Kennedytunnel. Dat is volgens ons een grotere prioriteit dan de derde Scheldekruising.

Omgeving heeft dat uitgetekend volgens de Europese tunnelrichtlijnen, de 10 secondenregel, vlucht- en veiligheidsstroken, bochtstralen, hellingsgraden. Het past er netjes in, volgens dat hele systeem. Vectris heeft een aantal analyses opnieuw opgediept van de verkeersstromen. U ziet welke richting de stromen van zwaar verkeer volgen: van Gent over de ring richting Luik of Breda en omgekeerd. Het tweede schema toont aan dat meer dan de helft van het zware verkeer doorgaand verkeer is dat in de agglomeratie Antwerpen niets te zoeken

heeft. Een deel is havenverkeer. Eigenlijk heeft maar een klein kwart een bestemming in de bredere stadsregio.

De vaststelling leverde een mooie conclusie op. In ons verhaal van tunnels hebben we een duidelijk onderscheid stelselmatig doorgevoerd: de buitenste tunnels voor het doorgaand zwaar verkeer aan 90 kilometer per uur. Uit de analyse blijkt dat met de drie aansluitingspunten noord, oost en zuid, Groenen-daallaan, Plantin-Moretuslei en Silvertop, de stad heel mooi is gecoverd. U ziet dat die drie punten mooi aansluiten op de hoofdstructuur van de stad met de Leien, de Noorderlaan, de Plantin-Moretuslei, de Luitenant Lippenslaan, voor zij die de stad beter kennen.

Een tweede analyse ging over het personenverkeer. Wat bleek daaruit? U ziet het in de tekening links, een diamantvorm (presentatie p. 42). Die registreert alle herkomstbestemmingsverplaatsingen kriskras in de stadsregio. Dat resulteert niet toevallig in het beeld rechts, waar de ring centraal daar ligt. Voor heel veel verplaatsingen met personenwagens in de Antwerpse stadsregio is dat de plek waar iedereen altijd voorbijkomt. Daarom ook dat het centrale stuk van de ring het drukst bereden is. Dat levert weer een duidelijke conclusie op.

Ook dat blijkt weer te kloppen. Omgeving had intussen een aantal op- en afritten toegevoegd op de centrale tunnel voor het stedelijke systeem. Die hoeft niet te dienen voor zwaar verkeer, en 70 kilometer per uur is meer dan snel genoeg. De acht aansluitingen maken dat heel veel verkeer van de bovengrond voor kortere trajecten in de stadsregio die Nieuwe Singel kan gebruiken. Er zijn een aantal belangrijke bestemmingen zoals het Sportpaleis, het Bouwcentrum en Blue Gate, die daardoor prima worden ontsloten.

U ziet nog eens een samenvatting van de verkeersstromen (presentatie p. 43). Groen is wat zich in de regio zelf afspeelt, rood is wat echt doorgaand is en oranje ligt tussen de twee. Het concept van de gescheiden tunnels met het doorgaande en het stedelijke verkeer past hiervoor wonderwel.

Hoeveel rijstroken levert dat op? Dat zijn er uiteindelijk heel veel. Dat is het gevolg van het feit dat Omgeving die tunnel heeft geconcipieerd vanuit de Europese tunnelrichtlijnen. Je vertrekt aan de Kennedytunnel, twee rijvakken gaan naar de buitenste tunnel en één naar de stedelijke tunnel. In de stedelijke tunnel komt een inrit bij van op de Kaaïen. Omgeving houdt die aan, voegt er een beetje verder die van aan de Silvertop aan toe. Je rijdt met drie verder. Dat is een robuust systeem zonder terugslag naar de Kennedytunnel. Eenzelfde principe wordt gehanteerd voor de buitenste tunnel met twee rijstroken. Er komt er één bij op de Kaaïen en van de A12. Op het centrale stuk, het drukste stuk tussen E19 en E34, krijgen we een vrij robuust systeem, dat volledig klopt met de tunnelrichtlijnen. Misschien is het wel van het goede te veel.

Onze studies zijn allemaal opgesteld vertrekkende van de vragen die ons voortdurend voor de voeten werden geworpen. Zal het wel werken voor de mobiliteit? Is het wel betaalbaar? Hoe ga je de lucht oplossen? Al die vragen hebben we ter harte genomen, verdeeld over de verschillende studies. De huidige capaciteit is ongelijkmatig. Er zijn enkele bottlenecks, die de problemen groot maken. Aan de Kennedytunnel realiseren we 11 percent extra, een beetje verder bijna een verdubbeling en in het noordelijke stuk een heel grote capaciteitswinst.

Hoe ontstaat die capaciteitswinst? Het splitsen van het stedelijk en het doorgaand verkeer in aparte tunnels levert al 10 percent capaciteitswinst op. De centrale stedelijke tunnel, waar geen vrachtverkeer meer in komt, levert nog eens 20 percent extra capaciteit op in die tunnel, op dezelfde ruimte. En dan een deel door die bijkomende rijstroken.

Ik maak even een zijsprong naar Linkeroever. Het probleem van de Kennedytunnel is volgens ons niet de capaciteit, maar de manier waarop het verkeer ervoor en erna is georganiseerd. Het is niet ideaal op de rechteroever, want er komt op het laatste nog een invoegstrook bij. Op de linkeroever is het dramatisch. Nergens ter wereld worden de files zo goed georganiseerd als vlak voor de Kennedytunnel op de linkeroever: drie keer links invoegen, vrachtwagens die elke keer van links naar rechts moeten en dat op een helling. Dat is om problemen vragen, met de problemen van leefbaarheid voor Zwijndrecht erbovenop. We zijn ervan overtuigd dat de aanpak met de verdieping van de snelweg, enkel rechts invoegen, trager rijden, en de hellingen minder zwaar maken, al een heel stuk kan oplossen.

De afgelopen twee jaar, in de loop van ons traject, hebben we nagedacht of we de capaciteit in de Kennedytunnel niet moeten opdrijven. Maar waarschijnlijk is dat niet de beste oplossing, omdat we dan alle capaciteit van de Scheldekruising op het zuidelijkste punt van de stad en in de stad zelf zouden concentreren. Als er extra capaciteit nodig is, is het veel logischer dat die aan de noordzijde terechtkomt, waar de haven ligt, wat verder van de stad. We gaan dus niet voor meer capaciteit aan de Kennedytunnel, maar wel voor eventuele extracapaciteit aan de noordzijde.

Is de Kennedytunnel dan een bottleneck? De capaciteit is wat ze is, de Scheldekruising kan lichtjes worden opgevoerd, maar we kunnen het gradueel versterken verder op de ring wel verantwoord door die verkeerspatronen, onder meer in de stadsregio voor het personenverkeer.

Er is natuurlijk ook een ruimer kader. We hebben ons aanvankelijk geconcentreerd op de ring, maar dezelfde problematiek is aan de orde op Linkeroever. Ik ben heel blij dat de mensen in de districtsraad van Wilrijk unaniem vragen om het viaduct A12 af te breken. Op de foto ziet u ons festival in opbouw vorige zondag (presentatie p. 51). Op de achtergrond ziet u het Middelheimziekenhuis. Burgemeester Craeybeckx heeft ooit gezegd: dat moet hier onder de grond. Er zijn ziekenhuizen en er wonen mensen. Dergelijke oplossingen zijn even evident aan het Rivierenhof en in Merksem.

Het zou interessant zijn als Ringland eens afzonderlijk kon worden doorgerekend. Dan zal des te beter blijken hoe groot de noodzaak is van een bijkomende oeververbinding. Dat zou niet de prioriteit mogen zijn, maar het sluitstuk. De prioriteiten zijn: een beter gebruik van de Liefkenshoektunnel, rekeningrijden, trager rijden. Dat zou morgen kunnen gebeuren. Laat ons eerst de A102 en de ring aanleggen, en de Scheldekruising pas op het einde van de rit.

Het Masterplan 2020 haalt de modal split niet. We moeten dus op een andere manier werken met al die verschillende verkeersvormen. Dat is heel duidelijk in deze tekening (presentatie p. 54). De plaatsen links van Antwerpen scoren heel goed voor openbaar vervoer. Uit Zwijndrecht rijdt heel frequent een heel goede tram, en het alternatief is aanschuiven aan de Kennedytunnel. Dus gebruiken heel veel mensen uit Zwijndrecht het openbaar vervoer om naar de stad te komen. Mortsel en Boechout worden nu veel beter, met de tramlijn die is doorgetrokken. Maar op andere plekken is het dramatisch. Vanuit Boom en heel de Rupelstreek komt niemand met het openbaar vervoer naar de stad. Ik zou ook niet weten hoe.

In het infrastructuurverhaal is het essentieel om het openbaar vervoer mee te bekijken. De studie van Vectris is zeer boeiend om aan te tonen hoe de verplaatsingen kriskras door heel de stadsregio verlopen. Zowel de Singeltram als de districtenlijn – zoals die wordt genoemd – zijn cruciaal om het radiale systeem van tramlijnen te vervolledigen. Onlangs is de Liefkenshoekspoortunnel

geopend, de Reuzenpijp van Borgerhout in gebruik genomen, de tram doorgetrokken door Mortsel. Al die projecten hebben dertig jaar geduurd. Ik mag hopen dat de volgende wat sneller zullen gaan, anders gaan we het nooit opgelost krijgen.

3.2. Studie 2: een beter plan (Stramien en Omgeving)

Dat was de mobiliteit, nu het ontwerp zelf. Zoals Manu Claeys zei, heeft Omgeving zeer mooi werk geleverd, door de verkeerswisselaars aan de E19 en de E34 mee ondergronds te brengen. Bovendien halen ze ook enkele cruciale stukken van de Singel onder de grond. Dat vermindert de barrièrewerking bovengronds. Ze rekken het traject uit richting noord, langs Merksem, Luchtbal en het Rivierenhof. Dat geeft een heel sterk verhaal.

Het heeft een lineair karakter in het ontwerp, met water en ecologische structuren, en een verwijzing naar het historische patroon van de Brialmontomwalling. Vooral het 'dwarsdenken' op wijkniveau is echter cruciaal. Hoe kunnen districten en wijken mee worden uitgenodigd om na te denken wat de belangrijkste nood is in dat deel van de stad? Op de foto ziet u onderaan de Brilschans en bovenaan het natuurgebied Wolvenberg (presentatie p. 60). In Berchem droomt men van het groene hart van Berchem, de koppeling van al die natuurgebieden. Het is een mooie kans, juist omdat we ook op dat tracé de Singel naar beneden halen.

De functies die ik daarstraks aangaf van de vroegere Vesten (landbouw, jeugdbeweging, zwemmen enzovoort) zouden vandaag ook op de nieuwe ringruimte kunnen worden gerealiseerd. We hebben altijd gesproken over 80 percent groen en 20 percent stadsontwikkeling. Dat kan een afwerking zijn aan de randen van de bestaande wijken. Voorts is het logisch dat er wat extra verdichting komt aan de stations. U ziet een mooie tekening van een voorstads-treinlijn die dat zou kunnen helpen waarmaken (presentatie p. 61).

U ziet rechts (presentatie p. 61), een beetje symbolisch, tien wijken voor het tiende district, waar elke keer een andere ontwikkeling kan gebeuren. Er zijn mooie beelden van gemaakt (presentatie p. 62 en 63), in de hoop dat iedereen het zich kan voorstellen. Met op de achtergrond zelfs een voetbalstadion – we hopen dat het symbool kan staan. In Antwerpen hopen we binnen een paar jaar toch eens Europees te spelen. Dan moeten we over alle rivaliteit heen samenwerken. Ik noem het Antwerp United. Heel het ringverhaal is in dezelfde lijn op te vatten.

3.3. Studie 3: een betaalbaar plan (IDEA Consult)

Een belangrijke vraag is of ons plan betaalbaar is. IDEA heeft dat prima onderzocht, heeft bekeken wat de vastgoedontwikkelingen zijn met betrekking tot wonen en kantoren. Men wou de markt niet overbevragen en dat heel voorzichtig inschatten. Daar kan tot 60 percent van de extra behoeften aan woningen worden gerealiseerd, van die 100.000 mensen die er in Antwerpen bij komen, en tot 50 percent voor de kantorenmarkt.

Men zei ook dat men grond maar één keer kan verkopen en dat rekeningrijden een veel beter systeem is om het geheel te managen. Men heeft dan de vergelijking gemaakt met het buitenland. Stockholm is dan misschien het mooiste voorbeeld. Men heeft daar gedurende een bepaalde proefperiode stadstol ingevoerd. Nadien is er een referendum gehouden. Dat heeft het gehaald en sindsdien is het draagvlak enorm toegenomen. De grafieken (presentatie p. 66) geven dat aan. Dat is blijkbaar heel vergelijkbaar: zowel in Stockholm als in Göteborg was het draagvlak klein, was er toch de politieke moed om de stap te

zetten, en we zien dan nadien dat dit werkt en dat het draagvlak gestaag groter wordt.

De stadsbonus bedraagt, voorzichtig gerekend, 2 euro, minder dan een tramticket. We zien wat dat oplevert met de verkeersintensiteiten die Vectris had berekend. Dat betekent dat je dat op dertig jaar kunt terugbetalen, onderhoud en extra investeringen in openbaar vervoer inbegrepen. Ik verwijs ook naar de E3-lening van vroeger. Er zijn misschien nog andere systemen om middelen bij elkaar te krijgen.

In dat opzicht was ik eerlijk gezegd toch wel ontgoocheld door de BAM-interventie vorige week (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 443/1). Bij BAM zegt men dat de overkapping de tol zal opdrijven. Excuseer, de overkapping zal het economisch verlies van de files beperken, zal de kostprijs voor de volksgezondheid voor een stuk reduceren (presentatie p. 66). Er zijn dus eigenlijk zoveel valorisaties vanuit dit verhaal dat het een beetje eenzijdig is om het daartoe te beperken. Nogmaals, dat rekeningrijden is ook vooral als verkeerssturend element vrij cruciaal.

3.4. Studie 4: leefbaarheid en volksgezondheid (VITO)

Dan is er de vierde studie, over leefbaarheid en volksgezondheid. Wat zegt de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek? In die tunnels wordt de vuile lucht aangezogen, mee naar de uitgangen. Als men in plaats van recht naar boven te gaan, er een kleine bocht in legt, dan zal op die plaatsen in de stad de uitstoot in elk geval sterk worden beperkt. Bovendien geeft dat misschien nog een interessante ruimte tussen de uitrit en de doorgaande tunnel. Daar kunnen installaties worden opgesteld die de lucht vanzelf kunnen capteren. Wat blijkt immers uit het buitenland? Voor het zuiveren van de lucht bestaan er technieken, maar het aanzuigen van zoveel kubieke meters lucht vraagt ontzettend veel energie. Als dat in een soort natuurlijke flow kan meegaan, dan is dat een hele verbetering.

Dat is ook nodig: dat is daarstraks ook voldoende aangehaald. We weten dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen vandaag beter wordt. Gelukkig! Het gaat alleen niet snel genoeg, en op de ring blijft dat problematisch. VITO heeft dan doorgerekend hoe dat kan worden geconcentreerd in slechts vijf punten en nog eens kan worden gereduceerd, met methodes die in Australië ook op het terrein zijn gevalideerd, met 65 percent zuivering.

In de krant wordt geschreven dat dit de achilleshiel is van Ringland. Excuseer, dat is voorlopig het enige concept dat die hele luchtproblematiek samenbalt in vijf punten waar er op zijn minst een begin is wat zuivering betreft. Er werden een aantal dingen aangegeven. Misschien moeten we die openingen wat uit elkaar leggen, moeten we wat filteren, moeten er een aantal technieken van schermen en dergelijke worden toegepast om dat wat te reduceren. Natuurlijk moeten we bekijken waar die plaatsen moeten komen: waar niemand woont, kunnen we dat helemaal groen inkaderen. Er zijn een aantal fysieke maatregelen mogelijk, maar tegelijkertijd kunnen we natuurlijk ook wel de lat hoger leggen dan Australië en mikken op 75 of 85 percent. Laat ze dan maar van heel de wereld komen kijken naar hoe we dat hier hebben gedaan. Dan is dat een innovatie vanuit Vlaanderen die nog heel wat steden nuttig zullen kunnen gebruiken.

Het overkappingsonderzoek van de stad is voor ons dan ook wat ontgoochelend omdat het principe van in het begin, de reorganisatie van de ring, toch achterwege wordt gelaten. We menen dat de ambitie daar niet groot genoeg is. Ik meen dat professor Dirk Avonts daar vorige week al voldoende over heeft

gezegd. Heel wat dokters hebben nog eens specifiek de gezondheidswinst op heel veel verschillende vlakken aanvullend geverifieerd.

We mogen dan ook met overtuiging concluderen dat we het hart van de files aanpakken en dus de insteek zijn om de mobiliteit te beheersen, dat we bouwen aan de stad, niet alleen fysiek, maar zeker ook wat het groen betreft, wat ontzettend belangrijk is voor de levenskwaliteit en voor de volksgezondheid. Bovendien kunnen we een systeem naar voren schuiven dat dit hele verhaal meer dan betaalbaar maakt.

U moet maar eens op onze website² kijken. Daar schuiven de beelden mooi over elkaar. Je ziet daar dat een ontzettend versteende en harde ruimte er in de toekomst eigenlijk totaal anders uit zou kunnen zien. In Borgerhout is er aan de verkeersknoop heel wat groen waar niemand iets aan heeft. Morgen is dat misschien de meest publieke plaats van Antwerpen, een fantastisch park. De droom om het Rivierenhof tot tegen het dichtbevolkte Oud-Borgerhout te brengen, is hiermee duidelijk en mooi aangetoond. Dat die droom in Antwerpen leeft, is vorige zondag op ons tweede festival nog eens duidelijk gebleken. Ik had hier misschien 'Laat de mensen dansen' moeten laten horen. Op de radio mag dat niet, maar hier misschien wel, omdat het hier politiek is. Ik neem echter aan dat u allemaal bij die honderdduizend bent die dat ondertussen al eens hebben bekeken.

4. Drie actuele vragen

4.1. Hoe Ringland uitvoeren?

Hoe voeren we dat uit? In Maastricht heeft men bepaald dat de files tijdens de werken niet langer mogen zijn dan ervoor. Dat werkt: het is bijna klaar. Die ambitie kunnen wij ook stellen, denk ik. Dat is een probleem van tijdelijke omlegging; dat moet overal opgelost kunnen geraken.

Ik wil verwijzen naar de heraanleg van de ring in 2007. Toen heeft men een heel pak tijdelijke minderhindermaatregelen genomen, onder andere met die lelijke noodbruggen op de Singel. Wij pleiten ervoor om geen tijdelijke minderhindermaatregelen te nemen, maar permanente structurele ingrepen te doen. Dan heb ik het over die verlenging van tramlijnen, die onverkort zou moeten kunnen gebeuren en waarvan tegen het ogenblik waarop de spade de grond in gaat misschien al een aantal kilometers kunnen zijn gerealiseerd. Er zijn ook heel wat mogelijkheden in de fasering. Indien gevraagd kan Omgeving daar straks eventueel nog meer over antwoorden. Als we dat vergelijken met het Oosterweeltracé, met dubbeldekstunnels in de zate van het Albertkanaal, dan hebben we daar toch heel wat meer vragen bij.

4.2. Compatibel met Oosterweel?

Er is uiteindelijk ook aan ons gevraagd of ons plan compatibel is met Oosterweel. We hebben gezegd: we kunnen ergens aan het Rivierenhof stoppen, net voor de Hollandse Knoop. Dan maken we een onderscheid tussen het rijke zuiden en het arme noorden, en dat willen we eigenlijk niet. Het gaat immers over een fundamenteel andere manier van ontwerpen van infrastructuur. Ik verwijs naar de Hollandse Knoop in al zijn complexiteit.

Willen we verder gaan en ons concept doortrekken tot aan de Groenendaallaan, dan wordt het bovengronds al heel wat beter, maar dan ziet u op de kaart in het blauw getekend een lus die we nodig hebben om van daaruit tot bij Oosterweel te

² <http://www.ringland.be>

geraken (presentatie p. 89). We vinden immers de hiërarchie van die knooppunten essentieel. Eigenlijk botsen we daar op een aantal inconvenienten van het Oosterweelontwerp zelf, met de ruimte-inname van de Hollandse Knoop of van de Oosterweelknoop. We vinden het zeer onlogisch dat de Oosterweelknoop als ontsluiting van de haven op het meest zuidelijke punt van de haven ligt, in plaats van ergens centraal, aansluitend op de A102. Dat is eigenlijk de evidentie zelve.

Ik verwijs opnieuw naar die moeilijke plek aan het Albertkanaal, met de spoorlijn die daar voorbij komt, waardoor een aantal bochten niet kunnen worden gemaakt. Van de Groenendaallaan kan men niet naar Oosterweel, dus dat betekent dat men over het Eilandje, het Droogdokkeneiland en de Royerssluis naar dat knooppunt moet komen, of toch maar terug door Merksem moet blijven rijden, om aan het Sportpaleis uit te komen.

De logica is dat Ringland perfect compatibel is met een extra Scheldekrusing, maar het is even logisch dat die verder naar het noorden opschuift. Nogmaals, wij willen die doorrekening wel eens apart onderzoeken met die verschillende tracés. De collega's zijn veel meer beslagen in het juist afwegen van de diverse tracés. We gaan graag mee verder op hun advies.

4.3. De intendant

Wat de intendant betreft, verwijs ik graag naar Eric Antonis, die in 1993 het stof van een telefoonboekdik aantal voorstellen vanuit de cultuursector heeft geblazen. Dat is een pluim op de hoed van toenmalig burgemeester Bob Cools: die heeft de moed gehad om iemand waarmee hij ook veel in de clinch is gegaan, toch de ruimte te geven om een enthousiast, geïntegreerd, nieuw verhaal naar voren te brengen. Dat heeft Antwerpen ook heel veel goed gedaan, denk ik, met een groot draagvlak en heel veel mensen die opnieuw fier werden op hun stad. Laat zo'n intendant dus een brede opdracht krijgen. Er is daarstraks ook al naar verwezen in ons gezamenlijk charter, om dat nog eens extra te onderstrepen. Op 10 dagen tijd waren er zeker 25.000 handtekeningen. Dat is niet verkeerd.

Vorige week noemde een schepen dit het DNA van Antwerpen: de beroering die door de stad gaat wanneer de reuzen op bezoek zijn. Ik hoop dat we over een aantal jaren met zijn allen kunnen dansen op Ringland en dat dan dezelfde beroering door de stad kan gaan. Dat gaat over de stad, en niet alleen over infrastructuur.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van commissieleden

Jan Peumans: Het is maar een detail, maar het voorbeeld van Maastricht is wel heel relatief in vergelijking met wat hier wordt voorgesteld. De tunnel in Maastricht kost 600 miljoen euro. Die zijn we trouwens met de commissie gaan bezoeken. Ik hoor nu dat het bovengronds afwerken en heel die projectontwikkeling tegenvallen, wat spijtig is. Ik wil u ook wel eens de cijfers tonen van alle andere voertuigen die op de ring van Maastricht rijden. Dat was wel een groot knelpunt op de A2 Eindhoven-Maastricht-Luik. Men heeft dat wel ondertunneld, maar de rest van de problemen in Maastricht blijft bestaan. Maastricht is veel mooier dan Antwerpen, naar mijn mening. Je mag echter het ene niet met het andere vergelijken. Ik kan alleen maar bevestigen dat het tunnelconcept, zoals dat in Maastricht over een afstand van een kilometer of drie is toegepast, zeer positief is voor de leefbaarheid van de stad.

Annick De Ridder: Ik denk dat ondertussen heel Antwerpen warm is gemaakt voor de overkapping. De jongste weken en maanden is men in Vlaanderen, maar ook in Antwerpen zeer actief bezig geweest met studies daaromtrent. Trouwens, de stad komt volgende week ook haar studie toelichten voor deze commissie. We zijn heel begaan met de vraag hoe een en ander kan worden gecombineerd met het beslist beleid van de Vlaamse Regering, met het herbevestigde beleid van Oosterweel. We willen immers een einde aan de files maken, maar willen dat op een leefbare manier doen, met een maximale overkapping van die ring. Het is evident dat de Antwerpenaren enthousiast zijn. Mocht u op straat de vraag stellen of men de ring overkapt wil zien, dan zult u een score van 100 percent bereiken. Dat lijkt me ook zeer logisch.

Ik heb een aantal concrete vragen, omdat we los van het overkappingsidee wel wat twijfels hebben bij de realiseerbaarheid van een en ander, en ook bij de financierbaarheid en de technische haalbaarheid. Ik hoop dat u me kunt geruststellen.

U hebt al gezegd dat een derde Scheldekruising geen prioriteit is. Al het studiewerk van de afgelopen vijftien jaar toont aan dat het wél een prioriteit is. Is er volgens u nood aan een derde Scheldekruising om de overkapping dichterbij te brengen? Dat hangt immers samen voor ons. We gaan voor die Scheldekruising en op dezelfde manier willen we naar een maximale overkapping gaan. Zo ja, voor welk tracé opteert u?

In de studie van Vectris wordt het volgende gesteld over het doorgaand verkeer en de stedelijke ringweg: "De stromen van het bestemmingsverkeer zullen zich verdelen over de stedelijke ringweg en de doorgaande ringweg, volgens een evenwichtsmodel. Daarin speelt ook het verschil in snelheid een rol. De doorgaande ringweg heeft 90 km/u, de stedelijke ringweg 70 km/u (...)." U verwees daar ook al naar in uw presentatie. Daarnaast is er de trechtering uit het plan-MER A102-R11bis. Over die trechtering van juli 2014 werd in dat plan-MER de volgende conclusie getrokken over dat concept van doorgaand en plaatselijk verkeer: "Geen van beide tunnels wordt exclusief voorbehouden voor doorgaand verkeer. Daardoor wordt geen doorgaande ringweg met een maximale tussenafstand tussen in- en uitvoegbewegingen gerealiseerd. Tevens is het moeilijk om een eenduidige en eenvoudig leesbare signalisatie op te stellen."

Die twee citaten brengen me enigszins in verwarring. Doorheen uw presentaties hebt u het immers wel de hele tijd over de perfecte scheiding van de twee stromen. Gaat het dus over een volledig gescheiden stedelijke ringweg en doorgaande ringweg, of zijn er nog steeds weefbewegingen aanwezig? Ik verwijs even naar de oude plannen. We hebben de stedelijke ringweg al eens zien opduiken in de geschiedenis van Oosterweel. Toen is dat zowel door de stad als door andere actiegroepen afgeschoten, omdat dat net extra verkeer naar de stad zou trekken. Daar had ik toch graag enige duiding bij.

U zegt heel duidelijk dat vrachtwagens niet op de stedelijke ringweg, dus niet in de binnenste kokers mogen. Wat met vrachtverkeer dat nu eenmaal in de stad moet zijn? We zullen veel vracht, veel toelevering hebben en blijven hebben, voor winkels en dergelijke meer. Dat lijkt me evident. Ik geef u twee concrete voorbeelden. Het eerste is dat van een vrachtwagen die vanuit het noorden komt, of van de E34, en die ter hoogte van de Grote Steenweg moet zijn. In jullie model kan die er niet af via de afrit Berchem, dus die moet via de Plantin-Moretuslei uit de buitenste kokers rijden en zijn weg voortzetten over het onderliggende wegennet, de Nieuwe Singel. Is dat jullie model en is het dan geen belasting als men al die vrachtwagens door die lokale wegen gaat jagen?

Het tweede is dat van vrachtwagens die van Antwerpen-Zuid naar Linkeroever en de Waaslandhaven willen gaan. Ik verwijs naar Blue Gate, het vroegere Petroleum Zuid, dat wordt gerealiseerd. Men denkt dat daar op het hoogtepunt tweeduizend vrachtwagens per dag zullen zijn. Die mogen geen gebruik maken van de binnenste koker en volgens uw huidige plannen hebben die dus geen oprit in Antwerpen-Zuid, bijvoorbeeld vanuit Blue Gate. Zoals ik het interpreteer, maar ik kan me vergissen, kunnen die niet van Antwerpen-Zuid richting Kennedytunnel naar Linkeroever. Zullen al die vrachtwagens dan over de Singel, die dan een twee maal een in het groen is geworden, tot aan de eerstvolgende oprit gaan? Dat is dan Plantin-Moretus, 6 kilometer naar boven. Gaan die dan eigenlijk van Antwerpen-Zuid 6 kilometer naar boven om daar de tunnels in te gaan en dan 6 kilometer helemaal terug te gaan, om dan onder de Schelde te gaan? Het alternatief is dat ze in Antwerpen-Zuid de oprit nemen naar de doorgaande ringweg, de buitenste tunnel dus, richting noorden. Ik zie u knikken, dus dat zal het zijn. Aan Plantin-Moretus gaan ze er dan terug uit, via de knooppunten er terug in en dan 6 kilometer terug. Ondertussen zit men wel 12 kilometer doorheen het lokale verkeer te rijden. Als dat zo is, dan gaat dat volgens mij wel in tegen elk principe van een goed verkeerssysteem, en heeft het uiteraard negatieve gevolgen voor de veiligheid, de luchtkwaliteit enzovoort.

Om dit toch even in een context te plaatsen: in Antwerpen rijden op de ring ongeveer 50.000 vrachtwagens per dag. Ik heb dat zelf even kunnen berekenen, volgens oude cijfers van 2010, en schat dat daarvan toch minstens 10.000 à 11.000 vrachtwagens voor lokale stadsbestemmingen zijn. Die zou men door het lokale netwerk jagen.

Hoe lost Ringland het probleem van gevaarlijke ADR-transporten op? Het kan niet via de ring, omdat volgens mij de ringweg niet ADR-proof is. Als het niet via de ring kan, dan moet het gevaarlijke transport via een alternatieve route. Welke dan? Van de A102 wordt momenteel in de MER-onderzoeken gezegd dat men er geen gevaarlijke ADR-transporten wil toelaten omdat die veel te dicht bij dorpskernen ligt. U bent zelf geen voorstander van de R11bis-intunneling. Als het dan niet kan via de ring, langs waar dan wel, als het ook niet via de A102 en de R11bis kan? Gaat u het langs alle dorpskernen jagen?

De brandweereisen die aan Oosterweel zijn gesteld, zijn heel duidelijk. De vereisten van de Antwerpse brandweer zijn niet min. Hebben jullie diezelfde eisen gesteld in jullie concept? Ik meen te kunnen concluderen dat dat niet het geval is. Ik geef een simpel voorbeeld: in vluchtdeuren wordt maar om de 500 meter voorzien. Bij Oosterweel is dat om de 100 meter. Dat is meteen een van de redenen waarom geen ADR-transporten over jullie ring kunnen. Zijn dezelfde eisen van de lokale brandweer gehanteerd die ook zullen gesteld worden voor jullie concept? Neen, denk ik. Als dat niet het geval is, waarom niet? Wat is de kostprijs om heel de ring aan te passen om dat wel conform te maken? Ik denk niet dat we brandweerrapporten naast ons neer kunnen leggen.

Mijn volgende vraag gaat over de kostprijsberekening van de overkapping. Jullie rekenen met 40 miljoen euro per 250 meter. Met nog wat aanpassingen erbij, zou het neerkomen op 177 miljoen euro per kilometer. Maar ik meen te kunnen concluderen dat het dan gaat over een betonlaag, of welke laag dan ook, met daarboven een grondlaag van 30 centimeter. Ik heb jullie krantje met aandacht gelezen, waarin ik gebouwen zie staan, wegen, veel bomen en zelfs waterpartijen. Ik zal u misschien meteen ontzuchten: op 30 centimeter kun je een plantenbak zetten. Ik ben geen ingenieur, maar er wordt mij verteld dat je voor bomen en voor wegen toch minstens een meter nodig hebt. Dat is ook de dikte waar Oosterweel mee werkt. Zij hebben daar wel in voorzien omdat ze met meer willen werken dan met een grasveld. Ik merk uit uw tekeningen dat u dat idee ook genegen bent. Wat is de kostprijs om de plannen voor de overkapping

realistisch te maken, dus om van 30 centimeter naar minstens een meter te gaan? U overkapt overigens 15 kilometer, terwijl dat er in de kostprijsberekening 25 moeten zijn. Dat is bijna een verdubbeling. Voor deze commissie is het interessant te weten wat de kostprijsstoeiname hiervan zal zijn.

Hoe hoog komt het maaiveld van Ringland ter hoogte van de premetrokokers van Schijnpoot? Ik was een aantal weken geleden met iemand van jullie aan het tweeten. Ik heb toen de vraag gesteld: hoe verklaar je de foto's van Ringland met een overkapping op het maaiveld, terwijl de realiteit enigszins anders is? Jullie hebben gezegd dat het maaiveld bij Ringland op dezelfde hoogte ligt als dat van Oosterweel. In een volgend antwoord gaf u toe dat Ringland als mobiliteitsconcept 15 of 20 meter breder is omdat je de tunnels en de vluchtwegen naast elkaar legt. Het gevolg is dat je maar net tussen het waterzuiveringsstation van Aquafin en de Lotto Arena geraakt. Ter hoogte van de Lotto Arena ligt de premetro het hoogst, want die stijgt van de stad naar de rand van de stad, met als gevolg dat uw tunnel 3 meter boven het maaiveld zou liggen. Dat is wat ik mij laat vertellen, ik heb dat niet uit mijn duim gezogen. Als u zegt dat in uw plannen de overkapping op het maaiveld ligt, dan wil dat wel zeggen dat u de premetrokokers aan Schijnpoot afbreekt. Ik had graag geweten of dat in jullie kostprijsberekening zit. Waar gaan die naartoe? Wat gaat u doen met de bijhorende stations die dan ook moeten verdwijnen? In dezelfde buurt tekent u aan het Lobroekdok bouwblokken. Maar als u die tunnels daar aanlegt, dan weet u ook heel goed dat er een 30 meterzone van non-aedificandi is en dat u helemaal geen bouwblokken kunt zetten in de buurt van snelwegen en aan het Lobroekdok. Wat gaat u vervolgens doen met het Sportpaleis? Wat gaat u doen met de Lotto Arena? Wat gaat u doen met het waterzuiveringsstation? Die liggen allemaal in de non-aedificandizone. Als we de huidige plannen zouden realiseren, zou dat betekenen dat u het waterzuiveringsstation, de Lotto Arena en het Sportpaleis verplaatst. Ik neem aan dat dat niet in de kostprijs is opgenomen.

Mijn volgende vraag gaat over de timing. Wanneer kan er worden gestart met Ringland? We kennen in ons Vlaamse land de procedures en termijnen: plan-MER, project-MER, GRUP. Dat moet allemaal opnieuw gebeuren en dat duurt jaren. Tegen dan is misschien alles al opgelost omdat de bedrijven en de tewerkstelling zijn weggetrokken doordat Antwerpen en Brussel in de INRIX-top prijken van de filesteden wereldwijd. Ik hoop dat dat niet de bedoeling is.

Een nog belangrijkere vraag: hoelang zullen de werken op zich duren? We zitten met een situatie waarbij niet gewoon een dak op de ring wordt gelegd maar een hele hoop van verregaande en structurele werken. Ik denk aan alle kruisende bruggen die moeten worden vervangen in uw concept. Ik denk aan de impact die er is op de spoorwegbrug ter hoogte van Berchem. Daar zou de drukst bezette spoorweginfrastructuur onderbroken of verplaatst moeten worden. Dat vormt toch een probleem. Andere problemen heb ik daarnet al aangehaald. Het verplaatsen van heel cruciale infrastructuur, zoals het waterzuiveringsstation, Lotto Arena en dergelijke, zijn geen evidente dingen.

Een laatste vraag gaat over de verkeersstromen. Ik weet niet goed hoe u de berekeningen maakt. U zegt: drie vijfde gaat door de Kennedytunnel en twee vijfde gaat naar de kaaien. Is dat gebaseerd op tellingen, op verkeersmodellen en op tellingen van het Verkeerscentrum? U stelt zelf ook dat voorzien in aparte tunnels voor doorgaand en lokaal verkeer al zou zorgen voor een verhoging van 10 percent capaciteit. Dat is een ponering van u. Als het zo simpel zou zijn, zou men al lang een witte streep hebben getrokken op de ring van Antwerpen, en 10 percent meer capaciteit hebben gehad. Zo simpel is het natuurlijk niet. Zelfs het tegendeel is waar. Als u ermee rekening houdt dat een rijstrook een equivalent van 2000 voertuigen kan verdragen en drie rijstroken zouden er 6000 kunnen slikken, maar als we dat gaan opsplitsen naar 4500 eenheden doorgaand verkeer

en 1000 stedelijk verkeer, dan heeft men geen drie maar vier rijstroken nodig, drie voor doorgaand en een voor stedelijk verkeer. Ik ben niet overtuigd dat dat op basis van grondig studie werk en vele tellingen is berekend.

Tot hier een aantal vragen. Nogmaals, ik ben de idee van overkapping zeer genegen. Zowel Vlaanderen als de stad werken er enorm aan om dat op te nemen en te combineren met de Oosterweelverbinding, met het beslist beleid, maar het is mijn recht maar ook mijn plicht als politica om de vragen te stellen die bij mij rijzen rond realisatie, betaalbaarheid en technische haalbaarheid van het dossier.

Caroline Bastiaens: Mijnheer Vermeulen, ik wil u danken voor de toelichting die u met veel enthousiasme brengt. Ik wil u niet alleen danken voor uw enthousiasme vandaag maar ook voor uw inzet, en die van vele anderen samen met u, de afgelopen tijd. U hebt alvast één ding gerealiseerd nog voor er een schop in de grond is gegaan, namelijk dat de Antwerpenaar ervan overtuigd is dat de ring moet overkapt geraken in de toekomst. Die pluim mag u, en velen met u, op uw hoed steken.

Ik deel uw ambitie en 'goesting', daarom ben ik wat terughoudender om allerlei technische vragen te stellen. Ik ben geen ingenieur, maar ik ben wel betrokken bij de stad. Als we dingen gaan doen, moeten we ook weten waaraan we beginnen. We hebben al heel lang gestudeerd en we moeten vooruit. U en de sprekers voor u hebben aangegeven dat mobiliteit en leefbaarheid hand in hand gaan. Willen we een leefbare stad, dan moeten we iets doen aan mobiliteit, maar als we iets doen aan mobiliteit, dan mogen we die leefbaarheid en de volksgezondheid niet uit het oog verliezen.

Als het gaat over volksgezondheid is er een vraag die me al even intrigeert. In de Ringlandkrant wordt gesteld dat elektrische wagens nog altijd 50 percent fijn stof zullen genereren in de toekomst, terwijl ik altijd dacht dat de elektrische wagens er wel zullen komen en ook de luchtkwaliteit zullen verbeteren. Ik heb uit de plan-MER onthouden dat de uitstoot in de toekomst sowieso drastisch zal verminderen.

Ik heb gekeken naar de studies, onder andere die van Vectris. Los van het feit dat er in de studie van Vectris af en toe appels met peren worden vergeleken, zoals ochtendspits met avondspits of scenario's met A102 en zonder A102, heb ik een aantal vragen. U legt heel sterk de nadruk op het openbaar vervoer. Het Masterplan 2020 voorziet al in heel wat investeringen in het openbaar vervoer, maar u zegt dat dat onvoldoende is. Welke investeringen zijn er dan wel nodig om aan die modal split te geraken? Wat is het kostenplaatje dat daarbij komt kijken?

Jullie hele mobiliteitsconcept vertrekt vanuit de SRW/DRW. Dat concept is in het verleden al onderzocht, ook in de studie van TV SAM. Jullie vertrekken van SRW/DRW, maar niet met de strikte scheiding zoals bij TV SAM het geval was. Waarom niet?

Jullie voeren dat vrachtverbod in. Ik blijf daar echt mee zitten. De vrachtwagens die in de stad moeten zijn, moeten toch ook weer op de Bovensingel geraken; of ze moeten omrijden, en dat geeft dan ook weer de nodige impact bovengronds. Dat zal zijn impact hebben op de weefbewegingen. De grote capaciteitswinst zit juist in minder weefbewegingen. Ik geloof dat SRW/DRW grotere capaciteit kan genereren, maar het wringt bij mij. Kunt u het nog eens uitleggen?

De prentjes die u hebt getoond, geven de grote breedte aan die noodzakelijk is voor de verschillende tunnels. Bij Oosterweel zal het een huzarenstuk worden om

de tunnels boven elkaar te realiseren. Er zijn momenteel heel wat hindernissen op de ring in de breedte. Ik denk aan het waterzuiveringsstation, aan de spoorlijn naast de ring. Als we die spoorlijn moeten verplaatsen, heeft dat gigantische kosten tot gevolg. Als het niet hoeft, des te beter.

Ik wil nog eens terugkomen op de betaalbaarheid. We willen inderdaad die schop in de grond; samen met jullie willen we de overkapping van de ring. U sprak over 2 euro. Hoe bent u tot dat bedrag gekomen? Wie zal die eventueel moeten betalen en wanneer? Als mensen moeten betalen voor het gebruik van de infrastructuur, blijkt dat een groot sturend element. We volgen het concept van het sturende, maar 2 euro is veel.

Willem-Frederik Schiltz: Dit is een fantastisch project, geniaal, magnifiek. Het is een moderne vorm van stadsontwikkeling. Het is een zaak van gezondheid, zeer belangrijk, maar ook van moderne stadsontwikkeling en van mobiliteit.

Misschien heb ik me vergist, maar ik dacht dat ik in uw presentaties de ontwikkelingszones zag, niet op de ring maar op de oude Singel, omdat die oude Singel verlegd wordt boven op de ring, en dat daar dan ruimte vrijkomt voor ontwikkeling. Op uw concept hoeven geen gebouwen gezet te worden. Dat is ook niet zo evident qua kostprijs, constructie en dragend vermogen. Kunt u dat toelichten?

Zit het verplaatsen van het pompstation en het kruisen van de metrotunnels ook niet in het BAM-tracé? Ik dacht dat dit sowieso moest gebeuren. Is er met uw tracé een bijkomende complicatie?

Ik deel de vraag van mevrouw Bastiaens over de kostprijs. Dat is een grote bezorgdheid. Ik weet niet of we daar vandaag al uit geraken. Er worden soms cijfers gelanceerd. De eenheidsprijs die wordt gehanteerd bij de berekeningen, dekt die alles? Of zijn er nog bijkomende kosten voor de specifieke verkeerswisselaars?

Mevrouw De Ridder heeft er al op gewezen: als we de volledige ring willen overkappen – en dat moet toch de ambitie zijn –, zal dat meer kosten dan tot nog toe vooropgesteld werd.

Ik denk niet dat we tot het eind van onze dagen met grote vrachtwagens door de stad gaan blijven sjezen. Voorlopig is dat nog wel het geval. Het is niet evident om zo'n drastische modal shift te organiseren. Dat zijn misschien een paar bruggen te ver. Kunt u ons toelichten hoe u de ontsluiting van het vrachtverkeer voor de stadsbediening ziet?

Wouter Vanbesien: De cruciale vraag die ik hieruit haal voor de Vlaamse Regering is een vraag naar openheid. Ik vind het goed en logisch dat er veel technische vragen worden gesteld bij deze presentatie. Dat moet gebeuren vanuit de overweging: er zitten zoveel voordelen in het plan, hoe kunnen we samen met de Vlaamse overheid deze plannen realiseren? Veeleer dan de stelling aan te nemen: we hebben nu al eenmaal beslist voor de Oosterweel; al de rest gaan we proberen van de tafel te houden; en we gaan zoveel mogelijk argumenten vinden om dat te doen. Ik ondersteun de vraag die ik begrijp: geef openheid, onder meer richting intendant, maar het is ruimer dan dat.

Ik heb nog twee vragen aan de sprekers. Het is hier nog niet echt aan bod gekomen: timing. Hebt u daar uitspraken over? Als dit proces zou starten met enthousiasme en de neuzen in dezelfde richting, hoeveel tijd is daar voor nodig? Welk tijdsperspectief heeft dat, wetende dat de Vlaamse Regering zich sterk maakt dat ze in 2022 het lintje gaat doorknippen? Dat is natuurlijk in de

veronderstelling dat alle procedures, juridische en inspraakprocedures, vlekkeloos verlopen.

Mijn tweede vraag gaat over de tol en de voorstellen die daarrond zijn ontwikkeld, en de rare uitspraak van de voorzitter van BAM. Hij zegt dat de tolgelden serieus naar omhoog moeten als we gaan overkappen. Ik heb begrepen dat de Europese richtlijnen zeggen dat tolgelden van tunnels enkel kunnen dienen voor aanleg en onderhoud van infrastructuur, dus niet voor de overkapping. Klopt dat of niet?

Ik wil al direct een ander systeem suggereren. Kan een veralgemeend systeem van rekeningrijden ook worden gebruikt voor investering in infrastructuur? Zou dat niet zowel het probleem van de Europese richtlijnen oplossen als een verkeerssturing tweegbrengen die ruimer gaat dan enkel de Antwerpse ring of regio?

Yasmine Kherbache: Voor mij is deze voorstelling nog maar eens de bevestiging dat met dit project op een vernieuwende integrale manier naar de mobiliteitsproblemen wordt gekeken en dat oplossingen worden geboden op het vlak van leefbaarheid en stadsontwikkeling. Dat laatste is heel specifiek voor het Ringlandproject.

Ik ben blij te horen dat de meerderheid Ringland ook een fantastisch project vindt. Laat ons er alles aan doen om bij elke verdere stap in de procedure Ringland maximaal te realiseren. Ik heb veel duidelijkheid gehoord van de sprekers. Het parlement, de politiek moet ook duidelijkheid creëren. Er is toch een wereld van verschil tussen: we gaan Ringland maximaal realiseren en we gaan maximaal overkappen – lees: strategisch overkappen? Deze gedachtewisseling moet de verwarring uit de wereld kunnen helpen. Er is een verschil tussen maximaal overkappen en Ringland realiseren.

Ten tweede, ik heb het al eens gevraagd, maar het is belangrijk. Willen we de mobiliteit op een goede manier organiseren, dan moeten we zoveel mogelijk verkeer van de ring halen. In de toelichting werd aangegeven hoeveel extra capaciteit Ringland zou creëren. Hoe zien jullie de relatie tussen Ringland en de aanleg van de A102? Die tangent is belangrijk om zoveel mogelijk verkeer van de ring te halen.

Peter Wouters: U vindt het tolgeld van 2 euro zeer weinig. Het is me niet duidelijk. Als een verpleegkundige uit de Kronenburgwijk naar het Middelheimziekenhuis rijdt, betaalt ze dan 2 euro heen en 2 euro terug? Op die manier zit iemand snel aan 1000 euro per jaar aan extra belastingen. Dat is toch een behoorlijke som?

De bedrijfsvoertuigen zijn iets hoger getaxeerd, maar ik ken bedrijven die nu al een meerkost aanrekenen als ze in het Antwerpse moeten komen leveren. Die meerkost komt uiteindelijk ook weer bij de gebruiker terecht, de burger. Ik vrees dat de gewone man waar we het allemaal voor doen, gaat betalen. Gezondheid heeft een prijs, dat weet ik wel, maar het zou wel kunnen tegenvallen.

2. Antwoorden van Peter Vermeulen, Koen Stuyven, Luc Wallays, Bruno Vanvolsem en Stijn Janssen

Peter Vermeulen: Ik begin in Maastricht. Mijnheer Peumans, niets is vergelijkbaar. Daar is 2 kilometer gestapeld, omdat de ruimtelijke context anders is, bij ons is dat niet nodig. In Antwerpen is het vijf keer die 2 kilometer. We hebben gekeken naar de vergelijkbaarheid van de systemen doorgaand en stedelijk. Ik denk niet dat er iemand in Maastricht nog zit te roepen om de

oostelijke omleidingsweg waar men vijftien à twintig jaar over gebakkeleid heeft. Die moest het probleem van de stad oplossen. Men heeft dan de handen in elkaar geslagen en het in de stad zelf gerealiseerd.

Als we vandaag kunnen besluiten dat iedereen het erover eens is dat die overkapping er zo snel mogelijk moet komen, dan zijn wij allemaal nog enthousiaster dan toen we naar hier kwamen. Waarvoor dank.

Ik heb heel veel begrip voor die technische bekommernissen en vragen. Ik neem aan dat het omgekeerde ook geldt. Wie een huis begint te bouwen of een machine in elkaar begint te steken, weet op de dag dat hij eraan begint, niet wat het project in totaal zal kosten en wat de finale weerslag zal zijn. Met de beperkte middelen die we hadden en hebben en het korte tijdsbestek waarin we alles wilden doen, hebben we een bepaald niveau gehaald, maar niet op alle vlakken is alles nu al even duidelijk. Het neemt niet weg dat het concept en het ontwerp zeer concreet zijn uitgewerkt en dat er geen elementen zijn die het extra duur of onuitvoerbaar zouden kunnen maken. Die hoeven het dus ook niet tegen te houden.

Dan kom ik bij de concrete vragen van mevrouw De Ridder. Wat de derde Scheldekruising betreft heb ik reeds gezegd dat de noodzaak voor de overkapping groter is dan de noodzaak voor die bijkomende capaciteit. Als de cijfers het uitwijzen, heb ik er geen probleem mee dat dit project ook wordt gerealiseerd. Wat ik absoluut niet wil, is dat men beslist om door te gaan met de derde Scheldekruising waarmee men dan nog tien jaar zoet is en dat men daarna wel zal zien wat de overkapping zelf betreft. Neen, we moeten het engagement aangaan om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de overkapping. De timing hangt uiteraard niet van ons af. In Madrid heeft een aantredende burgemeester beslist om voor de overkapping te gaan. De dag na de beslissing zijn de studies opgezet en de werken zijn zo snel mogelijk begonnen, en acht jaar later was het project gerealiseerd. Het project was even lang als in Antwerpen, maar veel ingewikkelder want het lag naast een rivier. Ze hebben het in Madrid wel overhaast aangepakt en mede daardoor hebben zij er financieel hun broek aan gescheurd. Dat is dus niet helemaal vergelijkbaar. Als ik met aannemers of ingenieurs over ons project spreek, dan hoor ik dat de overkapping op redelijk korte termijn kan worden aangevat en dat er kan worden doorgewerkt.

Voor de scheiding stedelijke ringweg-doorgaande ringweg en de verdeling van die stromen geef ik het woord aan Koen.

Koen Stuyven: Uit de documenten van het Vlaams Verkeerscentrum hebben we een belangrijk document gehaald, dat terug te vinden is op pagina 43 van de presentatie. Het is een zeer intrigerende tekening omdat ze zeer verhelderend is met betrekking tot de drie soorten verkeer die in rekening worden gebracht. Er is het doorgaande verkeer: dat is het fijne rode lijntje aan de buitenzijde. De oranje lijn geeft het verkeer weer dat vanuit de Antwerpse regio komt en een bestemming in Antwerpen heeft. De lijn heeft een bepaalde dikte: ze komt vrij gelijkmatig vanuit alle radialen toe. Dat deel is goed voor een behoorlijke hoeveelheid verkeer. De groene lijn geeft het interne verkeer weer, de verplaatsingen van Antwerpenaren binnen Antwerpen. Zij doen die verplaatsingen blijkbaar via de ring, waardoor je ook in het centrale deel van Antwerpen een enorme verdikking krijgt van het interne autoverkeer. Dat heeft allemaal te maken met de zeer specifieke ruimtelijke constellatie in Antwerpen, waarbij alle tewerkstelling op de noord-zuidas is georganiseerd, met ook in de toekomst een enorme concentratie in de haven. Die laatste lijn verklaart hoe het verkeer in gescheiden systemen zou terechtkomen.

Laten we de diktes van die lijnen rechtstreeks omzetten in aantallen rijstroken. We krijgen dan een kleine tunnel aan de buitenzijde met een of twee rijstroken voor het doorgaande verkeer. Vervolgens is er een grote, dikke centrale zone nodig voor het bestemmingsverkeer en het lokale verkeer. Tussen de twee modellen zou een zeer onevenwichtig systeem ontstaan. Hierdoor zouden allerlei neveneffecten ontstaan. Zo zou de centrale zone moeilijk bereikbaar worden. Ze wordt letterlijk te breed, met veel te veel rijstroken naast elkaar, wat een afname van de capaciteit betekent. Ondanks het feit dat er zeer duidelijk een verschil wordt gemaakt tussen de stedelijke ringweg en de doorgaande ringweg, wordt toch een hybride model voorgesteld waardoor bijvoorbeeld het bestemmingsverkeer, dat driekwart van de agglomeratie zou moeten doorkruisen, wat langer in de doorgaande ringweg kan blijven. Als we dat doen, krijgen we een veel evenwichtigere spreiding van de verkeersstromen tussen de stedelijke ringweg, waar 70 kilometer per uur mag worden gereden en waar vooral personenwagens zullen rijden, en de doorgaande ringweg, waar toch een deel van de personenwagens zal rijden die een bestemming in de regio en het stadsgewest hebben en die in de buitenste tunnels terechtkomen. De toevoeging van de drie belangrijke knooppunten op de doorgaande ringweg is uiteraard wel een cruciaal element, maar belangrijk is vooral dat die punten direct aansluiten op de stedelijke hoofdstructuur.

Er was ook een interessante technische vraag over de weefbewegingen, waardoor het toch niet langer gaat om een zuiver systeem. Er zullen weefbewegingen ontstaan waarbij personenwagens van de tweede rijstrook doorheen de muur van vrachtwagens rijden. Dat kan gebeuren op afstanden die veel groter zijn dan de ervaringen die mensen nu hebben. Men heeft lange afstanden om die weefbewegingen te kunnen voorbereiden. Dat unieke systeem van die drie punten maakt dat de afstanden daartussen zodanig groot zijn dat die weefbewegingen mogelijk zijn.

Ik heb daarnet, toen er over de Brusselse ring werd gesproken, met verbazing gehoord dat er door lage snelheden minder menging en weefbewegingen zouden zijn. Dat is verkeerskunde die mij niet bekend is.

Op die drie punten komt ook het vrachtwagenverkeer naar boven dat een bestemming heeft in de agglomeratie. Dat zou dan gaan over 10.000 à 11.000 logistieke bewegingen per dag die in de Antwerpse binnenstad een logistieke levering moeten doen. Als ongeveer 15 percent daarvan in het spitsuur toekomt, dan zakt dat cijfer naar ongeveer 1000 vrachtwagens. Wanneer we dan uitgaan van een vrij gespreide logistieke verdeling daarvan over de binnenstad en de rand, dan kunnen we dat getal nog eens door 3 delen en blijven er nog 300 over. Als die dan in twee richtingen vertrekken, dan gaat het nog 150 vrachtwagens in het spitsuur die vanuit dat doorgaande systeem op het lokale netwerk terechtkomen. Dat zijn vrachtwagens en wagens die ook nu al op een zeker moment ofwel op de Singel ofwel op de lanen van Antwerpen rijden.

Wij beschikken momenteel niet over verkeersmodelleringen waarbij de effecten van het Ringlandmodel op het lokale wegennet zijn gesimuleerd. We kunnen daar verstandige aannames over doen en 'educated guesses' over maken.

Op dit moment is er een aanbeveling om te werken met de intendant zodat we niet in een 'tunnelsysteem' geraken waarbij alles via MER-procedures moet worden opgelost. Eigenlijk moet dit worden bijgestuurd in een iteratief proces van ontwerpen. Ook Oosterweel en alle varianten die al zijn gepasseerd in dit dossier, zijn iteratieve processen van bijsturingen.

Peter Vermeulen: Er is gevraagd of de vrachtwagens van Blue Gate dan naar de Plantin en Moretuslei en terug moeten. Op de slide ziet u dat er ook op het

Zuid aanknopingspunten zijn op het doorgaande systeem en wel in alle richtingen. Dat betekent dat alle vrachtverkeer dat van en naar Blue Gate gaat, perfect die knoop zuid kan gebruiken.

Annick De Ridder: Kunnen die vrachtwagens naar Linkeroever?

Peter Vermeulen: Er is inderdaad een inrit in de richting van Linkeroever voor vrachtwagens.

We hebben vroeger ooit iets geschreven over stadsdistributie. Blue Gate is daar een heel mooi voorbeeld van. Het is een plek van waaruit de distributie op een stedelijk geschikte manier verder zal worden verdeeld.

Ook Bpost heeft een zeer interessant project ergens aan de Noorderlaan, dat stadsdistributie op een veel efficiëntere manier organiseert. CityDepot in Hasselt is ook een mooi voorbeeld van hoe distributie in de stad ook op een intelligente manier kan worden georganiseerd. Ik bedacht ooit met iemand van DHL om in Kontich of Wijnegem een aantal verdeelpunten te maken en een soort van intern systeem op te zetten.

We moeten vooral zorgen voor een heldere structuur die aansluit bij de hoofdverdeelstructuur van de stad, en dat is het geval in Ringland en net een pijnpunt in het Oosterweelontwerp.

Luc Wallays: Wat ADR betreft, hebben wij onze mosterd bij de overkappingsstudie van de stad Antwerpen gehaald. Daarin staat duidelijk dat dit geen probleem is en dat de ADR-problematiek counterbaar is. Door de lage intensiteit in de verschillende tunnels is het perfect mogelijk om ADR daar doorheen te krijgen.

Wat de brandweer betreft, zijn wij rigoreus uitgegaan van de veiligheidsnormen die ons zijn meegedeeld. Er was discussie of er een vluchtroute moet zijn om de 100 of 500 meter. Eigenlijk laat Ringland dat allemaal toe. We hebben die ruimte, dus dat kan geen struikelblok zijn om het project te laten doorgaan.

Die 30 centimeter grond waarvan sprake is verdisconteerd over een de totale oppervlakte van Ringland. Men moet er natuurlijk rekening mee houden dat er zal worden gebouwd op Ringland en dat er wegen komen op Ringland. Gemiddeld gaan we voor 30 centimeter. Op andere plaatsen zal dat een meter zijn. Wij zijn dagelijks bezig met grote infrastructuurwerken, en het leuke daaraan is dat men zelfs negatieve prijzen krijgt voor grond. Grondboeren willen van hun gronden af. Er is te veel grond in Vlaanderen. We hebben dan ook voorgesteld om een heuvel te maken met een recreatieve meerwaarde zodat niet alle grond moet worden verdoezeld in havens of op grote bergen.

Momenteel maken we een heuvel op het knooppunt E17-E40 bij Gent, bij het huidige Eiland Zwijnaarde, waar de komende jaren met overschotten grond een berg zal worden gemaakt van 50 meter hoog. Dat kost eigenlijk niets. Grond zal dus nooit een bepalende factor zijn, integendeel, het zal zelfs een faciliterende factor zijn.

Peter Vermeulen: Het is heel duidelijk dat wij niet bouwen op de tunnels. Daar is geen enkele reden voor. We leggen een weg op de tunnels, wat de aansluitingen eenvoudiger maakt. Bovendien moet de gronddekking voldoende zijn. Er kan met reliëf worden gewerkt om voldoende groen en bomen aan te planten, maar dat is absoluut geen probleem. Er is meer dan plaats genoeg naast de tunnels om te bouwen. Daar zijn heel schematische tekeningen van gemaakt.

Toch nog iets over de globale kostprijs. Ik moet eerlijk zeggen dat wij in het begin van dit jaar de ambitie hadden om naast deze studies ook nog bijvoorbeeld een consortium aannemers van Maastricht te vragen om een gedetailleerde doorrekening te maken. Dat is niet gelukt. Ten eerste hebben we daar zelf niet meer de middelen en de tijd voor. We zijn dus voortgegaan op globale ramingen. Bruno Vanvolsem kan daarover iets meer zeggen.

Bruno Vanvolsem: Met ons studiebureau komen we regelmatig in aanraking met infrastructuurwerken. We beschikken dus over benchmarks. Eigenlijk gaat het over cijfergegevens die afgeleid zijn uit gerealiseerde infrastructuurwerken. We hebben ook rekening gehouden met de samenstelling van Ringland, dat wil zeggen met alle tunnelsecties die er zijn met twee, drie of vier rijvakken, met de vluchttunnels, met de lopende meter toeritten, met de rotondes bovengronds, met de bovengrondse wegenis. De grondopvulling was gratis, dat hebben we er niet afgetrokken. We hebben echt rekening gehouden met al die cijfers. We hebben zelfs een marge ingebouwd van 7 percent voor onvoorziene kosten. We hebben dus nog speelruimte binnen het cijfer dat we hebben opgegeven van 3,1 miljard euro.

In die cijfers zit dus alles wat nodig is om het project te realiseren, behalve het projectteam dat het gehele concept moet uitrollen. Ik heb het dan over de vastgoedoperatie die ermee samengaat. Die zit uiteraard niet in de bouwkostprijs.

Wel in de bouwkostprijs zitten alle ingenieursstudies die nodig zijn om dit tot een goed einde te brengen.

Ik ben ervan overtuigd dat het cijfer dat wij gehanteerd hebben, voortvloeiend uit geactualiseerde en geïndexeerde ervaringsgegevens, de toets kan doorstaan. Tijdens een sessie met experts was er iemand die nog voor BAM had gewerkt. Die vond dat we te duur waren, dat we overschat hebben. En ik denk dat dat zo is. We hebben voor de hoofdfactor van de kostprijs, dat is de overkapping, de centrale as, de bovengrens van de benchmarks gehanteerd. De benchmarks zijn intervallen en we zijn bewust op de bovengrens blijven zitten. Het grootste deel van de kostprijs van 3,1 miljard euro bevat 2,3 miljard euro voor de hoofdoverkapping. Er is dus gerekend met een heel royaal budget.

Annick De Ridder: De 25 kilometer?

Bruno Vanvolsem: Ja, de afstanden zijn gekend. Het gaat concreet over de wegenis. Ik heb even snel opgeteld en ik kom aan 33 kilometer.

Annick De Ridder: Hoeveel overkapt u? Als je alle wegenissen optelt, komt dat op 10 kilometer extra.

Bruno Vanvolsem: Ik beaam dat. Ik heb dezelfde berekening gemaakt als u en ik kom op 33 kilometer uit. Ik heb ook de bovenweg meegeteld.

Annick De Ridder: Hoe komt het dan dat u rekent met 15 kilometer overkapping?

Bruno Vanvolsem: Dat is de projectafstand, maar er zijn natuurlijk nog wegenissen. De aantakking op de E34 bijvoorbeeld, is een 'fly under': die gaat onder het project door en gaat dan helemaal langs de binnenkant uitkomen in de tunnel die aan de binnenzijde van de stad zit. Er zijn er zo nog. Voor die 'fly unders' zit ik met een afstand van ongeveer 10 kilometer aan ondergronds geboorde tunnels, de rest zijn tunnels in sleuf en dat verandert de kostprijs: een geboorde tunnel is duurder. We hebben daar allemaal rekening mee gehouden.

Annick De Ridder: Ik zal u zo dadelijk de oplistings van alle wegenissen geven. Voor een maximale overkapping komt het op 25 kilometer – u zegt zelfs 33 kilometer – maar u houdt maar rekening met 15 kilometer. De gap tussen 15 kilometer en 25 kilometer – of 33 kilometer – is volgens u de 'fly overs', waar je eigenlijk ergens onder zit.

Bruno Vanvolsem: De 15 kilometer is de projectlengte.

Peter Vermeulen: Van aan de Kennedytunnel tot aan de Groenendaallaan, dus tot aan Merksem, voorbij Luchtbal: dat is die 15 kilometer.

Annick De Ridder: Ik zal ze eens opsommen, want ik denk dat u de helft van uw project mist. Ik zal ze opsommen ...

Bruno Vanvolsem: Bespaar u die moeite. Mijn excuses dat ik u in de rede val hoor, maar we hebben echt wel aangesloten op de plannen van onze collega's. En elke wegenis die in het project zit, is meegenomen aan de reële kostprijs die we daarvoor menen te kennen. Bovendien hebben we nog 7 percent overschrijdingsmarge ingebouwd.

Peter Vermeulen: Ik wil nog iets zeggen over de hoogte van de tol. Tol of stadsbonus, noem het zoals u wilt. Is 2 euro veel? Wij vinden dat heel weinig. Iedereen vindt het normaal dat de tram vanuit Mortsel of Boechout 3 euro kost om in het centrum van de stad te geraken. Die 2 euro is weinig en levert de cijfers op die u achter mij kunt zien. U ziet ook de terugbetaalbaarheid op dertig jaar, rekening houdend met alle onderhoudskosten, werkingskosten, rente en zo meer. Er is zelfs een overschot. We kunnen dus inderdaad misschien zeggen dat we het iets hoger instellen om er ons hele verhaal van het openbaar vervoer mee te helpen realiseren.

Ik herhaal dat de 2 euro drie dingen doet. De 2 euro beperkt het economisch verlies van de files, dat is al winst op zich. De vervuiler betaalt mee voor de oplossing voor het huidige probleem van de onleefbaarheid van de stad. En rekeningrijden kan helpen sturen op het vlak van congestie, van uitstoot, van 'waar wel' en 'waar niet'. Het lijkt me een heel aannemelijk bedrag.

Het is ook maar een principe. Of het nu rekeningrijden is of een stadsbonus: het is een principe, een manier om erover na te denken. Er kunnen nog heel wat discussies over worden gevoerd, verfijningen worden aangebracht en andere accenten worden gelegd. Ook andere tarieven zijn mogelijk. Van belang is dat wie zich binnen de stad verplaatst, niet betaalt. Mijnheer Wouters, uw verpleegster hoeft zich dus geen zorgen te maken. Als een andere verpleegster bijvoorbeeld naar het ziekenhuis in Gent rijdt en terugkomt, dan betaalt ze één keer 2 euro. Wie doorrijdt, van Lissabon naar eender waar, betaalt ook – maar vrachtwagens betalen meer dan 2 euro.

Bruno Vanvolsem: De stadsbonus is inderdaad iets dat we in het project hebben ingebracht als autofinanciering. We hebben het geprojecteerd over dertig jaar. Maar weet dat we rekenen met een opbrengst die amper het dubbele is van wat de Liefkenshoek-tunnel heden ten dage aan tol opbrengt. Het geeft u een idee van de mogelijke economische impact voor Antwerpen.

De 2 euro stemt toevallig overeen met een inschatting van tijdswinst die je zou kunnen maken door het uitsparen van de files. Denken we aan 'the what's in it for me'-attitude van de automobilist: wat betaal ik en wat krijg ik in de plaats? Die factor stemt overeen met 2 euro, dat werd door Leuvense transporteconomen berekend.

Het concept daarbij is het volgende. We hebben berekend op de trafiek, op het verkeer dat de stad komt inrijden. Enkel het inkomend verkeer hebben we meegenomen tussen 7 en 19 uur tijdens werkdagen, niet tijdens de weekends. Forfaitair hebben we nog een maand afgetrokken voor een zomervakantie of voor andere vakantieperiodes. We hebben wat speelruimte gelaten. Dit is 'food for thought', het is een idee dat we erin hebben gestopt, een haalbaar idee. Het sluit aan bij een vorm van compensatie, van tijdswinst en het sluit aan op de reële gegevens van de trafiek die de stad inrijdt. Het is dus niet echt een tol. Het is een perimeter die rond de stad getrokken wordt – niet al te groot natuurlijk, we willen geen annexaties doen of de stad nog groter maken. Het verkeer dat over een 'cirkel' de stad komt ingereiden wordt gecapteerd, en dat slechts één maal per dag. Er zijn hooguit 220 werkdagen. Een gemiddelde werknemer die iedere dag de stad inrijdt met de wagen en dat niet vermijdt door bijvoorbeeld eens met de fiets of de tram te gaan, betaalt 440 euro. Dat is de kostprijs. In ruil win je tijd.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Matthias Diependaele: Een klein vraagje. Mevrouw De Ridder was net buiten toen u antwoordde op de vraag over de timing. Mijnheer Vermeulen, met veel plezier, echt waar, deel ik uw naïviteit wanneer u zegt dat de timing eigenlijk afhangt van de politieke wil. Dat klopt, ik deel met veel plezier die naïviteit. Maar mocht het waar zijn, dan had Groen in 2000 de schop al in de grond gekregen voor de Lange Wapper. Dat is niet gebeurd. De vraag is eigenlijk hoe lang het nog duurt als u alle procedures achter elkaar hangt die nog nodig zijn volgens de kennis en de bestaande juridische omgeving in Vlaanderen. Ik deel de rekening die u maakt van: de wil is voldoende. Maar ik vrees dat we er daarmee niet gaan komen. De realiteit heeft ons dat jammer genoeg al geleerd.

Peter Vermeulen: Dat het lang duurt, daar zijn we het allemaal over eens. Het duurt veel te lang. We hebben al te veel gestudeerd en een aantal studies hebben te weinig opgeleverd. Er is lang gestudeerd op de Lange Wapper en ik denk dat iedereen er ondertussen van overtuigd is dat het goed is dat die er niet komt. Nadat werd beslist om ondergronds te gaan, hadden wij in 2012, drie maanden nadat de studie van de stad gemaakt was, een concept van gescheiden tunnels. BAM had dat ernstig kunnen bekijken en bestuderen: in dat geval stonden we nu misschien verder. Dat is niet gebeurd, wij kunnen daar niet veel aan doen.

Jan Peumans: Toen professor Bandi Horvat die studie maakte, zei hij dat een tunnel perfect mogelijk was. Ik herinner mij nog zeer goed dat het BAM-voorstel toen 1,2 miljard euro kostte. De tunnel van Horvat kostte 1,8 miljard euro. Dat is 600 miljoen euro meer. Op dat ogenblik werd gezegd dat dat te duur was en dat dat werk niet zou worden uitgevoerd. Dat was toen de redenering. Indien men toen Horvat had gevolgd, dan was het plan al lang gerealiseerd, en dan had dit debat niet meer plaatsgevonden. Maar toen is er nog van alles anders gebeurd. Daar ga ik echter niet meer over uitweiden.

Peter Vermeulen: Op een bepaald moment was er een oplossing voor het viaduct. Dat ging dan weer niet. Dan was er de paperclip. Die is ondertussen ook stillekes opgeborgen. Het wordt tijd dat de Hollandse Knoop en de Oosterweel-knoop in dezelfde kast verdwijnen. Dat is allemaal tijd, tijd, tijd, waarvan ik zeg: "Jammer, maar helaas."

Wat de procedures betreft, zitten wij ondertussen in de MER-studie A102-R11bis. Hoe rapper die studie kan worden afgerond, hoe meer groen licht er kan zijn om effectief aan ons concept te beginnen.

Annick De Ridder: De vraag naar de timing is pertinent. U spreekt nu over de procedures. Maar een deel van mijn vraag betrof ook de verplaatsing van alle kunstwerken. U gaat nogal luchtig door uw plannen. U zegt: "We weten het niet, we hebben geen studies.". Maar in uw huidige plannen hebt u een probleem met de spoorlijn Berchem en met de Schijnpoort. Er zijn een hoop problemen. De ring moet ook verdiept worden. Het is niet een dak op de ring. Volgens mij bent u daar los van de procedures. De heer Diependaele heeft daar terecht naar verwezen. Stel dat u nu terug naar af gaat en nog eens zeven jaar studeert, en dan pas gaat uitvoeren en tien of vijftien jaar bezig bent. Ik begrijp dat u maar drie maanden hebt gestudeerd op dit dossier, maar wij doen dat al vijftien jaar. Het is een zeer pertinente vraag wat de vertraging zou zijn indien we terug naar af zouden gaan en van nul zouden beginnen met een nieuw traject.

Peter Vermeulen: Het gaat over de efficiëntie van de studies. We hebben op drie maanden een concept en we hebben nu na een halfjaar vier studies. Die helpen heel veel dingen vooruit. Dat mag ik alleszins hopen. Een aantal technische zaken zijn een beetje misbegrepen.

Luc Wallays: Wij hebben inderdaad de spoorwegbrug niet aangetast. Voor dat probleem is er een geniale oplossing gekomen. De Singel die we erbovenop leggen, zou tegen de spoorweg botsen. Om dat probleem op te lossen, brengen we ook de Singel ondergronds, gewoon met een tunnel erbij. Zo moeten we de spoorwegbrug niet aantasten. We gaan er netjes onderdoor. Het grote voordeel is dat we de twee natuurgebieden aan elkaar kunnen koppelen. We moeten dus niet verdiepen ten opzichte van de huidige situatie. We hebben ons daar rigoreus aan gehouden. Te meer daar we voor de premetrokokker waarop u alludeert, de tekeningen hebben gekregen van BAM, die voorlagen voor de Hollandse Knoop en voor de Oosterweelverbinding. Die tekeningen hebben we gebruikt vanaf de non aedificandi die BAM hanteert om ons systeem op te zetten. In principe wijken we daar niet van af. BAM gaf aan dat we moesten opletten voor die premetro. Wij hebben ons daaraan gehouden. Wij blijven op dezelfde hoogte.

Annick De Ridder: U zegt dat u vertrekt van de plannen van BAM. Maar uw plan is niet hetzelfde. U zit 20 meter breder, waardoor u uw plannen tussen die bouwwerken daar niet kunt realiseren. Daardoor zult u 3 meter in de lucht zitten, tenzij u de premetro tunnels afbreekt, tenzij u iets doet aan het Sportpaleis, aan het Lobroekdok.

Luc Wallays: Ik kan u geruststellen: dat doen we niet.

Annick De Ridder: Dan zitten we met een structureel probleem.

Luc Wallays: Als dat het geval was, had ik hier niet gezeten.

Annick De Ridder: Ik heb het plannetje bij: zo zien de premetro's eruit. Dit is de doorsnede ter hoogte van Schijnpoort, op exact de locatie van de tunnel. Dat is toch een technisch probleem?

Peter Vermeulen: Zelfs als het waar zou zijn, dan is de uitdaging dat we het oplossen. Dat is met de meeste van die dingen zo. Dat klinkt misschien simplistisch en naïef, maar dat is altijd de opdracht die wij als architect hebben. Er zijn onvoorziene omstandigheden. Daar denk je dan over na, en je zoekt naar een oplossing. Het concept is robuust genoeg om dat soort problemen op te vangen, dat is van bij het begin gebleken met alle vragen die ons werden gesteld.

Ik wil nog iets belangrijks over de capaciteit van de brede ring zeggen. Ik heb in mijn toelichting misschien niet voldoende benadrukt dat dit allemaal samenhangt. Op basis van de Europese Tunnelrichtlijn hebben we een robuust en veilig systeem ontwikkeld. Er komt elke keer een inrit bij. Er wordt een rijvak toegevoegd dat een eind verder weer vertrekt. We hebben dat voldoende robuust gemaakt.

Toen we klaar waren, heeft Vectris ons gevraagd of we niet overdreven. We weten allemaal dat veel verkeer op het onderliggend wegennet er in Ranst afrijdt en binnenwegen zoekt. Het hoofdverkeerssysteem kan het niet trekken. Als het hoofdverkeerssysteem beter zou functioneren, zou die overstroom naar de omgeving er niet zijn. Dat zou zeer positief zijn.

Een andere vraag is of we met een te grote capaciteit geen verkeer naar de stad zouden aantrekken. Ik veronderstel dat niemand ons ervan verdenkt daarop aan te sturen. We willen dat niet. Het heeft allemaal te maken met de capaciteit van de aanvoerwegen. De E34 zal een aanvoerweg blijven. Er is een splitsing en daar wordt beslist wat aan het verkeer naar de stad kan worden toegevoegd. Wij garanderen alleen dat het verkeer niet zal stilstaan op de ring rond Antwerpen of in de tunnels. We moeten het op Linkeroever oplossen. De aanvoer blijft echter de aanvoer. Het systeem zelf zal robuust zijn.

Als de Europese Tunnelrichtlijn naar Nederlands model kan worden geïnterpreteerd, waar nu overigens sprake van is, kan dat misschien betekenen dat we tijdens de hertekening op een aantal plaatsen toch een rijvak kunnen invoegen. Dat zou beter zijn. Wij zijn in dit verband vragende partij. Wij moeten voldoende capaciteit aanbieden. Indien we dat niet zouden doen, zouden we worden buitengedragen voor we iets kunnen zeggen. We bewijzen nu dat de capaciteit meer dan voldoende is. Misschien is het zelfs te veel.

Wij zijn de eersten om het multimodaal systeem met het openbaar vervoer en dergelijke te promoten. Dat is een heel belangrijke aanvulling bij de wijze waarop we dit hebben aangepakt. Hieruit blijkt waar we nu staan en wat de optimalisering op termijn zou kunnen opleveren.

Ik wil nog een technisch detail naar voren brengen. In de studie van de stad Antwerpen staat wat een overkapping zo duur maakt. Het gaat om de breedte van de overkapping. Het is goedkoper twee tunnels aan te leggen dan een dubbel zo brede tunnel. Ook de complexiteit van de aansluitingscomplexen maakt de zak duur, maar dat is dus niet van toepassing met deze eenvoudige aansluiting. We kunnen het niet eenvoudiger maken dan ons systeem.

Mevrouw Bastiaens, wat de elektrische wagens betreft, toont de tekening van VITO aan wat de huidige luchtvervuiling is en welke verbetering de verwachte algemene maatregelen zullen opleveren. In de omgeving van Antwerpen blijft het problematisch.

Stijn Janssen: Ten gevolge van de verbetering van de technologie in verband met de voertuigen kan een verbetering van de luchtkwaliteit worden verwacht. De invoering van de elektrische wagens is hierin meegerekend. We moeten ons echter geen illusies maken.

Volgens de cijfers van de Vlaamse overheid zal 5 percent van de nieuwe wagens die in 2030 worden aangekocht uit elektrische auto's bestaan. Om dat doel te bereiken, zal redelijk wat beleid moeten worden gevoerd. Dat 5 percent van de nieuwe wagens in 2030 elektrische wagens zullen zijn, betekent dat amper 2,5 percent van het volledige wagenpark uit elektrische wagens zal bestaan. De

utopie dat we in 2040 volledig elektrisch zullen rijden, klopt niet. Bovendien blijkt een elektrische aandrijving voor vrachtwagens geen oplossing te bieden.

We mogen van de elektrische voertuigen wel iets verwachten. De Europese Commissie zet in op de nieuwe technologie. Die technologie moet zich echter nog bewijzen. Er woedt momenteel een discussie over de effectiviteit van de Euro 6-normen. Het luchtkwaliteitsprobleem zal echter nog een tijdje meegaan. Ik hoop dat het probleem op termijn zal worden opgelost, maar de komende decennia zijn we er nog niet van af. Dat geldt zeker voor een hotspot als de Antwerpse ring.

Peter Vermeulen: Bovendien blijft het geluid evengoed een probleem. Het is een aspect van de voordelen die we hebben vermeld. Misschien zal er wat verbetering komen. Des te beter. Ik wil hier echter aan toevoegen dat we veel meer in de elektrische fiets dan in de elektrische auto geloven. De elektrische fiets kan het bereik van het voor- en natransport met betrekking tot het openbaar vervoer nog eens drastisch omhoogtillen.

Ik heb gisteren nog een gesprek gehad met de mensen van de stad over het oude verhaal SRW/DRW. Die zijn daar als de dood voor en ik begrijp dat. Toen dat idee eind de jaren negentig voor het eerst werd gelanceerd, was het heel eenvoudig. Er was de ring met de groene berm. Het idee was om het recht te maken en te betonneren met een stedelijke ringweg opzij en doorgaande ringweg in het midden. Dat zou een betonnen woestenij zijn, ondenkbaar en nog veel erger dan vandaag. De stad wil dat systeem vooral niet. Het is maar door geleidelijk aan het andersom te draaien en eenvoudiger te maken, dat duidelijk wordt dat dit kan werken. De studie van Vectris heeft duidelijk aangetoond hoe de verkeersstromen daarin passen. Ik ben een absolute tegenstander van het oude idee van SRW/DRW, maar in dit concept kan het wel functioneren.

De spoorlijn naast de ring blijft gewoon liggen. Er is daar rekening mee gehouden. Het is bijna logisch dat die overkapt zou worden of toch bepaalde stukken. Of dit binnen de kostprijs zit? Het is al duidelijk aangegeven binnen welke marges die is opgemaakt.

Inzake het tolverhaal heb ik al de klemtoon gelegd op sturing. In het verleden tot op vandaag gebeurde het omgekeerde. Voor de Liefkenshoektunnel moet je betalen. Het gevolg is dat het verkeer die tunnel vermijdt. Verkeer dat misschien beter daar zou rijden, belast nu elders de boel. Het verhaal van geen vrachtverkeer door de Kennedytunnel is heel lang meegegaan, maar men is daar gelukkig van afgestapt. Het effect was dat er heel wat omrijdend verkeer zou zijn om de tol van de Oosterweel te betalen. Dat is een averechtse sturing.

De strategische overkapping lijkt ons een strategische vergissing. We vinden zelf dat we met een probleem zitten met de vijf tunnelmonden. Als het met drie of vier kon, vonden we dat beter maar het gaat niet. Een volgende stap is om die vijf op de goede plek te krijgen zodat ze niet meer problematisch zijn.

Stijn Janssen: De meest efficiënte oplossing is ze goed te leggen op plekken waar niemand of alleszins weinig mensen wonen. De filtertechnologie staat momenteel nog in zijn kinderschoenen, maar Ringland zal er morgen nog niet liggen. Verschillende internationale onderzoeksgroepen werken op de ontwikkeling van nieuwe filtertechnologieën. Misschien moet Vlaanderen de ambitie hebben daarop ook in te zetten en innovatief te werken. Door de uitgangen op een slimme manier te organiseren, kunnen we een deel van de problemen waar men internationaal mee kampt, oplossen. Nu wordt in de meeste gevallen de lucht afgezogen in technische kamers buiten de tunnels, daar gezuiverd en opnieuw in de tunnel gepompt of naar buiten gebracht. Dat zijn energie-

intensieve processen die zeer veel geld kosten. Dat is de reden waarom de filtertechnologie vaak wordt afgezet. Ringland biedt mogelijk oplossingen door de filters in de tunnels zelf te zetten en die op een natuurlijke manier deels aan te sturen.

Peter Vermeulen: BAM heeft dikwijls gezegd dat ze een deel zou kunnen overkappen. Ik mag hopen dat ondertussen duidelijk is dat dit een heel andere benadering is. Men wou de Hollandse Knoop aanleggen met alle moeilijke kruispunten en dergelijke en er dan een dekseltje opleggen. Dat is wat oneerbiedig uitgedrukt, maar daar kwam het op neer. Dit geïntegreerd aanpakken, is nog iets anders.

Er was nog een vraag over de A102. Toeval wil dat Stramien samen met Vectris een studie heeft gedaan voor de provincie Antwerpen over de verbreding van het Albertkanaal tot in Wijnegem en de ontsluiting van de bedrijvigheid die daarrond zit aan de noord- en zuidzijde. Dat is het tweede grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen aan het Albertkanaal. We zijn nagegaan wat de A102 zou kunnen betekenen voor de ontsluiting van die bedrijven. Er was al een studie over de A102 van Wommelgem naar Ekeren zonder afrittencomplex halverwege. We hebben aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om dat te berekenen met een op- en afrit ter hoogte van het kanaal. Daaruit is gebleken dat de A102 beter zou worden gebruikt en dat het sluipverkeer in Deurne-Noord, Merksem, Schoten en Wijnegem een pak naar beneden zou gaan. De aanvulling van de A102 vinden we prima. Die mag er voor mij morgen liggen. Dat zal het gemakkelijker maken in de fasering van de werken op de noordelijke helft van de ring. Daar zijn heel veel mogelijkheden. In die zin moet de samenhang van het geheel grondig worden bekeken.

Uit de studie van Vectris is duidelijk gebleken dat de R11bis daarin geen functie heeft. Ik heb begrepen dat heel weinigen nog denken dat dit een oplossing is.

Caroline Bastiaens: Het ging over de vijf of drie knopen. Van de drie knopen zei u dat ze het best gelegd zouden worden op plekken waar geen mensen wonen. De realiteit van de stad is net dat er overal heel veel mensen wonen.

Tegen het oude SRW/DRW zegt u neen omwille van de fly-overs enzovoort. Om in de SRW/DRW te geraken op de vijf knooppunten zullen we ook bovengronds wel wat infrastructuur moeten aanleggen. De infrastructuur die bovenop Ringland zou moeten komen, heeft ook een zekere impact. U hebt gezegd dat u niet beschikt over de juiste cijfers om te kunnen dimensioneren. Die dimensie en impact zijn belangrijk en zullen een zekere omvang hebben. Ik verwijs naar de oude studie. We willen natuurlijk ook dat die kruispunten goed functioneren. Terecht haalt u aan dat hoe beter het werkt in de ondergrond, hoe meer effect er is op de bovengrond met minder sluipverkeer. De vraag is hoe groot die infrastructuur gedimensioneerd moet zijn. Er moet bijzondere aandacht zijn voor de Hollandse knoop. Ook jullie geven aan dat dit een cruciale plek in de stad is. We moeten ervoor zorgen dat er zoveel mogelijk verkeer zo snel mogelijk op het hoger gelegen wegennet terechtkomt. Zit in jullie concept de noodzaak om in alle richtingen te kunnen ontsluiten?

Peter Wouters: Ik heb nog een paar kleine opmerkingen. Ik hoop dat u van Antwerpen geen Bokrijk wilt maken. Ik wil te allen prijze vermijden dat er niemand meer naar Antwerpen zou willen komen, als we de mensen allemaal op kosten gaan jagen om de stad binnen te rijden. Dat zou toch jammer zijn.

U wilt de stadions op Ringland. Daar heb ik toch wat schrik voor. We gaan de kathedraal toch ook niet op Ringland zetten? Laat die stadions dus liggen waar ze liggen.

Annick De Ridder: Bedankt voor de antwoorden, maar ik blijf toch wat op mijn honger zitten – en dan druk ik mij voorzichtig uit. U zegt dat het bestemmingsverkeer langer in het doorgaand model blijft. De afstanden worden op die manier groter. Ik noteer wel dat er weefbewegingen in uw model zitten, wat ongetwijfeld repercussies zal hebben op de 10 secondenregel.

Met betrekking tot de vracht heb ik toch een redelijk verbazende uitspraak gehoord. U zei niet over verkeersmodellen te beschikken over de impact op het lokale net. Dat vind ik eigenlijk cruciaal. Ik zou daar niet minimalistisch over doen. Ik heb het snel zelf gegoogeld, ik geloof dat het duizend vrachtwagens waren. Het gaat erom dat er duizenden vrachtwagens beter niet in het lagere verkeersnet worden gestuurd.

U zegt dat de inrit in de doorgaande koker vanop het Zuid naar Linkeroever en Waaslandhaven wel kan, maar volgens uw plannen kan dat dus niet. Ik zou u toch eens aanraden om dat te bekijken en het in overeenstemming te brengen. Ik verwijs naar de Ringlandkrant, waar je duidelijk ziet dat de oprit enkel de stedelijke verkeerstunnel zal zijn. De oprit naar Linkeroever is er dus niet voor vracht. U kunt dat aanpassen en conform maken en u kunt in die tunnels voorzien, maar daar staat dan natuurlijk wel een kostprijs tegenover.

Dan had ik nog een vraag over het gevaarlijke transport. U zegt dat het wel kan, maar het kan dus niet. De tunnel met die vlucht om de 500 meter in de plaats van om de 100 meter, dat is een van de cruciale punten van de brandweer. Uw antwoord is dan dat dat wel niet zoveel zal kosten. Daar verwachten we toch meer gefundeerde antwoorden of meer gefundeerd studiewerk.

Daar is zeker budgettaire ruimte voor, zegt u? Interessant.

Mijn volgende vraag ging over dat gemiddelde van 30 centimeter. U zegt dat het op andere stukken 1 meter is. Dat is dus wel voldoende om de banen te kunnen trekken en bomen te kunnen zetten. Als het gemiddeld 30 centimeter is, maar op sommige stukken 1 meter, wil dat dan zeggen dat je op andere stukken met 5 of 10 centimeter zit? Ik vind dat raar klinken. Wat de kostprijs betreft, zegt u dat men geld wil geven om grond te komen storten. Ik vind dat u daar toch een beetje luchtig mee omgaat.

Dan was er het punt van de 15 kilometer. Hoe kom ik aan 25 kilometer? Die 15 kilometer, dat zijn degene die u plant op het traject zelf: de hele R1 van de Kennedytunnel tot aan de Jozef Masurebrug, de A12 richting noorden vanaf de tunnelmond van de Bevrijdingstunnel, en dan de E34-E313 tot aan de Stercks hoflei. Maar dan heb je natuurlijk nog alle aansluitingen van en naar de toekomstige snelwegen op de R1, die ook overkapt en ingetunneld zullen worden. En dat is ook 10 kilometer. Samen zit je dus op 25 kilometer. Als u zegt dat daar ook marge voor is, neem ik daar ook akte van, maar dat is wel een verdubbeling van de verwachte inschatting. U spreekt dan over fly-unders, maar dat betekent nog altijd dat de totaalcost bijna verdubbelt, zonder nog rekening te houden met de zonet aangehaalde onderschatte prijs per kilometer.

Het volgende punt betreft Schijnpoot. U zegt dat u vertrekt vanuit BAM, maar dat kunt u gewoon niet doen. U raakt daar niet tussen de kunstwerken, u bent zelf 15 à 20 meter breder. U ligt geprangd tussen de premetro, waterzuivering, Lobroekdok en noem maar op, en u zult daar dingen moeten verleggen om het op het maaiveld te houden. Zo niet, zit u drie meter hoog. Uw antwoord vond ik dan ook lichtjes ontvullend: "Zelfs al is uw kritiek terecht, we lossen het wel op." Dat is een interessant antwoord, maar we zitten toch wel met terechte technische vragen, waar ik graag een antwoord op wil zien.

Met betrekking tot Berchem zegt u zelf de geniale oplossing te hebben. U legt gewoon een tunnel bij. Waarvan akte. Dat is ook heel interessant voor de Singel. Maar dan vergeet u misschien de pijlers en het landhoofd van de brug. Die moeten daar sowieso aangepast worden. Ik weet niet of dat in de kostprijs is inbegrepen.

Het laatste punt gaat over het overkappen van de spoorlijn. Het wordt gewoon doorgetrokken, zegt u. Die prijs zal wel meegenomen zijn, hoor ik ook. Maar daar is een grotere vrije hoogte noodzakelijk, dus je kunt dat dak niet gewoon laten doorlopen over de spoorlijn. Dat is echt wel een serieus studiewerk en het betekent een serieuze uitbreiding als we de overkapping daar ook willen doortrekken.

Ik blijf dus wat op mijn honger zitten. Ik vind het wat jammer dat er wordt gezegd 'we lossen dat wel op' of 'we zullen wel zien' of 'het zal wel meegenomen zijn'. Ik denk dat de aard van de vragen van dien aard is dat we daar een serieus antwoord op mogen verwachten.

Wouter Vanbesien: Mevrouw De Ridder zegt dat ze van haar stoel valt omdat de effecten op het lokale verkeer niet gemodelleerd zijn. De plan-MER Oosterweel modelleert het lokaal verkeer helemaal niet, mevrouw De Ridder. Kijk naar de project-MER die nu ingediend is voor de infrastructuurwerken aan Linkeroever. Lees de kennisgeving erop na. De verschuivingen op lokale wegen gaan ze niet modelleren.

Het is natuurlijk oké om hier de debatfiches van BAM te komen aflezen, maar ik denk dat hier op een zeer korte periode met gereputeerde bureaus heel wat studiewerk verricht is. Uiteraard zullen er nog verdere problemen opgelost moeten worden, maar de oproep aan iedereen hier is om daar mee met een constructieve blik naar te kijken om dat gerealiseerd te krijgen.

Ik wil ook nog een bedenking meegeven over de timing. Er is gezegd dat de timing zal afhangen van de politieke wil. Dat klopt, maar ik denk dat het gecombineerd zal zijn met een maatschappelijk draagvlak, waar jullie aan werken. Het is een van problemen geweest, dat de oplossingen die door de gigantische moloch van BAM naar voren zijn geschoven, nooit de toets van de stedelingen hebben kunnen doorstaan. Als je een politieke wil hebt voor een project dat de stedelingen wel enthousiast maakt, denk ik dat er inderdaad wel een serieuze versnelling in het dossier kan komen.

Willem-Frederik Schiltz: Ik meen mij te herinneren dat BAM voor onvoorziene omstandigheden zowat 210 miljoen euro had begroot, 144 miljoen euro voor bijkomende projectkosten en ook nog een slordige 100 miljoen euro voor rentewijzigingen, koerswisselingen van grondstoffen en dergelijke meer. Het is dus niet zo abnormaal dat de heren en dames van de studie bureaus niet elke potentiële meerkost tot in de puntjes hebben berekend.

Het is logisch dat de impact op de verkeersafwikkeling nog niet is gekend. Het moment komt er nu stilaan aan dat de intendant kan worden geïnstalleerd. De nieuwe taakomschrijving is bijna klaar: misschien dat we ze volgende week al van de minister kunnen krijgen. Het moet de taak van de intendant zijn om samen met jullie de details van de verschillende plannen te onderzoeken en liefst ook na te gaan hoe ze met elkaar kunnen worden verzoend.

Voor mij hebt u alleszins fantastisch werk geleverd. De studies die naar voren zijn gebracht, moeten zeker en vast worden overwogen en onderzocht, zodat de nuttige elementen kunnen worden gebruikt om tot een nog betere oplossing te komen.

Lies JANS,
voorzitter

Yasmine KHERBACHE
Caroline BASTIAENS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
DHL	postbedrijf Dalsey, Hillblom en Lynn
DNA	deoxyribonucleic acid
GECORO	Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening
MER	milieueffectenrapport(age)
SRW/DRW	stedelijke ringweg/doorgaande ringweg
TV SAM	Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek