



Vlaams
Parlement

ingediend op **447** (2014-2015) – Nr. 1
22 juli 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Willem-Frederik Schiltz en Yasmine Kherbache

over de nieuwe overkappingsstudie die de stad
heeft laten uitwerken voor de Antwerpse ring
en de opdracht gegeven aan de intendant voor de
overkapping van de 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 Ceyskens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

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

INHOUD

I.	Uiteenzetting over het overkappingsonderzoek van Antwerpen	4
1.	Inleiding	4
2.	Onderzoek strategische overkappingen	5
2.1.	Onderzoeksvragen	5
2.2.	Methodieken	5
2.3.	Onderzoeksgebied.....	6
2.4.	Onderzoek BAM	6
3.	Conclusies en aanbevelingen	6
3.1.	Groeimodel	6
3.2.	Strategische locaties: bevolking.....	8
3.3.	Strategische locaties: ruimte	10
3.4.	Strategische locaties: prioriteiten.....	12
3.5.	Aanbevelingen van de stad Antwerpen	12
II.	Bespreking.....	13
1.	Vragen en opmerkingen van commissieleden.....	13
2.	Antwoorden van de sprekers	17
3.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	21
III.	Toelichting door minister Ben Weyts over de opdracht aan de intendant	22
IV.	Bespreking.....	24
1.	Vragen en opmerkingen van commissieleden.....	24
2.	Antwoorden van minister Weyts.....	26
3.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	27
	Gebruikte afkortingen	36
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 9 juli 2015 een gedachtewisseling over de nieuwe overkappingsstudie die de stad heeft laten uitwerken voor de Antwerpse ring en de opdracht gegeven aan de intendant voor de overkapping van de ring.

Aan de gedachtewisseling werd deelgenomen door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en door een delegatie van stad Antwerpen bestaande uit: Kitty Haine, programma-expert Groene Singel AG VESPA; Ward Van Aerschot, projectleider bij het team ontwerpend onderzoek van de stad Antwerpen; Heidi Vandenbroecke, expert GIS en ruimtelijke analyse stad Antwerpen en AG VESP; en Hardwin De Wever, directeur stadsprojecten AG VESPA.

De presentatie van Antwerpen is als bijlage opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De vergadering werd voorgezeten door eerste ondervoorzitter Dirk de Kort.

I. Uiteenzetting over het overkappingsonderzoek van Antwerpen

Kitty Haine: Het overkappingsonderzoek van de stad Antwerpen met betrekking tot strategische overkappingen werd uitgevoerd door AG VESPA in samenwerking met de dienst Stadsontwikkeling van de stad Antwerpen. Het bouwt voort op de inzichten waartoe wij samen met de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek en de Universiteit Gent zijn gekomen in het eerdere overkappingsonderzoek van 2012.

1. Inleiding

Het onderzoek van 2012 besloot dat er vandaag en op middellange termijn een probleem is in de ringzone op drie vlakken: luchtkwaliteit, geluidsbelasting en stedelijke ontwikkeling. In de studie van 2012 is een analyse gemaakt van de impact van een grootschalige overkapping op die problematiek. Daaruit blijkt dat een overkapping een positieve impact heeft, maar dat zij geen totaaloplossing biedt voor luchtkwaliteit, geluidsbelasting en stedelijke ontwikkeling.

Daarvoor werden vier oorzaken aangehaald. De aansluitingscomplexen waren in die studie niet overkapt, waar de radiale hoofdwegen E313, E19 en A12 op de ring aansluiten. Dat zijn zones met veel omwonenden, daar bleven de problemen.

Als tweede oorzaak noemde de studie de concentratie van luchtverontreiniging die ontstaat aan de tunnelmonden bij het maken van een overkapping. Zolang er geen toereikende technologieën zijn om die lucht te zuiveren, blijft dat een problematiek waarmee we te maken krijgen in alle overkappingsprojecten.

Als derde oorzaak werd erop gewezen dat naast de ring ook de Singel en de invalswegen heel belangrijke geluidsbelasting veroorzaken, omdat de ontvanger daar op heel korte afstand van de bron woont. Zelfs na het wegnemen van de ring als geluidsbron in de stad blijven daar heel veel mensen wonen die een grote geluidsbelasting moeten verdragen.

Een laatste oorzaak heeft meer betrekking op de ruimte. Niet enkel de ring vormt een barrière tussen de Antwerpse binnen- en buitenstad, maar ook de Singel, het spoor en andere ontwikkelingen zoals waterzuiveringsinstallaties en technische installaties. Die vormen barrières tussen de nieuwe publieke ruimte op de

overkapping en de dichtbevolkte buurten met grote groentekorten aan de zijde van de binnenstad.

Daarnaast analyseerde het onderzoek van 2012 de tunnel- en wegveiligheid. Het besluit was dat de complexiteit van de Antwerpse ring groot is en dat we geen alternatief hebben in het netwerk. Als we dit naast de Europese tunnelrichtlijnen leggen, blijkt een grootschalige overkapping niet mogelijk. De overkappingsmogelijkheden waren beperkt of zo goed als onbestaande.

Vanuit die inzichten besluit het overkappingsonderzoek van 2012 dat de meest haalbare en de meest efficiënte piste om de leefbaarheid in de Antwerpse ringzone te verhogen, bestaat uit drie maatregelen. Een eerste maatregel is het realiseren van korte overkappingen op strategische locaties. Waar de problemen het meest urgent en het grootst zijn, daar zouden we op korte termijn door middel van overkappingen al een oplossing kunnen bieden.

Een tweede maatregel is de combinatie van het Masterplan 2020 en bijkomende maatregelen om de Europese NO₂-norm te halen. Het onderzoek in 2012 laat duidelijk zien dat we met het Masterplan 2020 die NO₂-normen nog niet halen en dat we dus bijkomende maatregelen nodig hebben om de uitstoot en emissies te verminderen. We moeten dan denken aan lage-emissiezones, rekeningrijden enzovoort.

Een derde maatregel zijn de bijkomende geluidsmaatregelen. Daar waar we nog niet kunnen overkappen, moeten we denken aan geluidsmaatregelen in de zin van overkappingen, landschappelijke geluidsdammen enzovoort.

Dat was het maatregelenpakket dat als besluit van het overkappingsonderzoek van 2012 naar voren werd geschoven.

Tegelijkertijd met de goedkeuring van het onderzoek werd de opdracht gegeven om alvast op de eerste maatregel, namelijk de strategische overkappingen, als stad verder te bestuderen. Het ligt binnen de kennis en de bevoegdheid van de stad om daarop verder te werken. Dat is dan ook het onderwerp van de studie die vandaag voorligt.

2. Onderzoek strategische overkappingen

2.1. Onderzoeksvragen

Het onderwerp van vandaag is het onderzoek naar strategische overkappingen en prioritaire locaties. Als we daarover nadenken, komen we automatisch op twee onderzoeksvragen.

De eerste onderzoeksvraag is: is er een groeimodel mogelijk waarbij we strategische overkappingen maken op korte termijn zonder een grootschalige overkapping te hypothekeren? Als het antwoord ja is, is een logische tweede vraag: wat zijn de meest prioritaire locaties?

2.2. Methodieken

Hoe zijn we te werk gegaan? Het doel was een kader te creëren voor de selectie van de meest prioritaire locaties. We hebben daar twee onderzoeksmethodieken op los gelaten. Enerzijds hebben we gebruikgemaakt van GIS-analyses. Dat zijn computersimulaties waarbij wordt gekeken op welke locatie er welke impact is op omwonenden en voorzieningen op verschillende disciplines, namelijk lucht, geluid en groen. Heidi Vandenbroecke zal daar straks op ingaan.

Een tweede methodiek is ontwerpend onderzoek. Bevolking is de invalshoek van de GIS-analyses. Bij het ontwerpend onderzoek zijn we ruimtelijk gaan kijken. Wat zijn de meest strategische locaties als we kijken door de bril ruimtelijke samenhang, ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de open ruimte? Daar heeft Ward Van Aerschot op gewerkt.

2.3. Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied gaat van de Kolonel Silvertoplaan in het zuiden richting de tunnels Albertkanaal.

De zuidelijke knoop hebben we buiten beschouwing gelaten omdat het Agentschap Wegen en Verkeer een onderzoek voert naar een volledige herstructurering van die knoop.

2.4. Onderzoek BAM

Parallel aan het onderzoek van de stad heeft ook BAM een overkappingsonderzoek opgestart. De focus van dat onderzoek ligt op tunnelveiligheid en het wetgevend kader. Het onderzoeksgebied is kleiner en is dat van de Oosterweelverbinding, ongeveer vanaf de E313 naar het noorden.

De inzichten uit dat onderzoek hebben we wel meegenomen in onze studie.

3. Conclusies en aanbevelingen

Het onderzoek naar strategische overkappingen heeft geleid tot vier conclusies en drie aanbevelingen voor de intendant die binnen het Vlaamse proces wordt aangesteld.

3.1. Groeimodel

De eerste conclusie heeft te maken met het groeimodel: strategische overkappingen kunnen op korte termijn een eerste stap zijn in afwachting van een grootschalige overkapping. Hoe komen we tot dat besluit? In het overkappingsonderzoek van 2012 was duidelijk op basis van de wetgeving tunnelveiligheid dat er een probleem was om een grootschalige overkapping op de bestaande ring te realiseren. Dat had vooral te maken met de complexiteit van de ring. Er werd gesteld dat zonder verregaande veiligheidsmaatregelen, zonder vereenvoudiging van de ring en zonder een volwaardig verkeersalternatief, de overkappingsmogelijkheden zo goed als onbestaande waren.

3.1.1. BAM-onderzoek

Het onderzoek dat BAM parallel met ons onderzoek heeft opgezet, geeft daar eigenlijk nieuwe inzichten in. Die willen we meenemen in dit onderzoek. Het interessante dat zij in hun onderzoek hebben gedaan, is dat ze de Nederlandse en de Belgische omzetting van de Europese Tunnelrichtlijn hebben vergeleken voor de Antwerpse ring. Wat kunnen we daaruit besluiten? Er zijn grote verschillen tussen de overkappingsmogelijkheden voor de Antwerpse ring als we de Belgische of de Nederlandse omzetting van diezelfde Europese Tunnelrichtlijn toepassen.

Het projectgebied dat BAM heeft bestudeerd, gaat vanaf de E313 naar de tunnels onder het Albertkanaal tot de Groenendaallaan. In de Belgische wetgeving is de Europese Tunnelrichtlijn zeer stringent omgezet in de 10 secondenregel. Belangrijk daarbij is de afstand die een voertuig tegen maximumsnelheid in 10 seconden vóór een tunnel aflegt. In die zone mag er geen verandering van

rijstroken zijn. Dat geldt voor alle tunnels langer dan 500 meter. Als we die Belgische wetgeving toepassen, introduceert BAM een geschakelde overkapping, namelijk afgedekte secties van maximum 450 à 500 meter, die worden afgewisseld met openingen van minimum 150 meter. Dat is het maximum dat we binnen de huidige Belgische omzetting van die Europese Tunnelrichtlijn op de ring zouden kunnen realiseren.

Als we de Nederlandse regelgeving toepassen, zien we in diezelfde projectzone dat de Nederlandse omzetting van die Europese Tunnelrichtlijn leidt tot een tunnel van circa 2100 meter tussen de E313 en de tunnels onder het Albertkanaal.

De specialisten die hebben meegewerkt aan die studie zijn ervan overtuigd dat de Nederlandse omzetting van die Europese Tunnelrichtlijn niet onveiliger is dan de Belgische omzetting. De Belgische omzetting is stringenter, maar zeker niet veiliger.

BAM heeft naar analogie met hoe ze in Nederland werken een QRA-analyse uitgevoerd, een model dat door Rijkswaterstaat wordt gebruikt. Zij hebben zowel die tunnel van 2100 meter als die geschakelde overkapping, die afgedekte en open secties op de ring heeft, onderworpen aan die veiligheidsanalyse. Wat blijkt daaruit? Ze kunnen beide systemen onder de veiligheidsnorm krijgen, maar daaraan zijn er wel een aantal randvoorwaarden verbonden.

Ten eerste ga je heel vergaande ingrepen moeten doen in de tunnel zelf. Je moet dus zeer sterk inzetten op tunnelveiligheidstechnieken. Dat heeft hoge kosten tot gevolg en vergt ook dat we tunnelveiligheidstechnieken die state-of-the-art zijn in Antwerpen moeten toepassen.

Daarnaast zeggen ze ook dat er voor de tunnel van 2100 meter nader onderzoek nodig is in verband met de efficiëntie van die systemen, dus watermistssystemen in combinatie met extractieventilatie.

Voor de geschakelde overkapping stellen ze dat de secties beperkt moeten blijven tot maximum 450 meter voor de brandveiligheid. Bij een ernstig incident zal er ook een grote impact zijn op slachtoffers in die tunnels. Ten slotte sluiten ze uit dat er op dergelijke overkappingen wordt gebouwd. Ze krijgen de overkappingen en de tunnel onder de veiligheidsnorm, maar ze krijgen die niet langer onder de veiligheidsnorm wanneer we ook nog op die tunnels bouwen. Dat wordt dus uitgesloten.

Wat maakt het in Antwerpen nu zo moeilijk om die veiligheidsnormen te halen? In de huidige situatie is het moeilijk omdat we full ADR hebben – de gevaarlijkste transporten rijden over onze ring in Antwerpen – en er ook zeer hoge intensiteiten – veel mensen – aanwezig zijn op de ring.

BAM krijgt de tunnels onder de veiligheidsnorm, maar de conclusie luidt dat, mocht er een alternatief zijn voor een deel van het ADR-verkeer of mochten we de intensiteiten op die ring kunnen verminderen, we minder potentiële slachtoffers zullen hebben bij een incident, minder noodzakelijke veiligheidsmaatregelen zullen moeten nemen en minder kosten zullen moeten maken. Met andere woorden, mochten we een alternatief hebben in het netwerk voor een deel van het verkeer of een deel van het gevaarlijk verkeer, dan zouden we eenvoudigere, veiligere en goedkopere tunnels kunnen bouwen. Maar met het ADR-verkeer en de huidige intensiteit kunnen we ook de veiligheidsnorm halen. Zo besluit de analyse.

3.1.2. *Conclusies uit het BAM-onderzoek*

Uit de studie van BAM die parallel met onze studie is gemaakt, concluderen we dat strategische overkappingen op korte termijn al een eerste stap kunnen zijn in een groeimodel naar een grootschalige overkapping. In een eerste fase zouden overkappingen tot 450 meter op de plekken waar de leefbaarheidsproblemen rond de ring het meest urgent zijn, op korte termijn een oplossing kunnen bieden.

In een tweede fase zouden we kunnen doorgroeien tot het maximummodel dat mogelijk is binnen de huidige Belgische wetgeving, namelijk een geschakelde overkapping met stukken van maximaal 450 meter en daartussen minimale openingen van 150 meter.

Ten slotte zouden we verder kunnen doorgroeien naar een grootschalige overkapping wanneer de Belgische omzetting van de Europese Tunnelrichtlijn is aangepast richting de Nederlandse omzetting van die Europese Tunnelrichtlijn. Dan kunnen we de openingen tussen die geschakelde overkappingen ook dichtmaken. Hoe sneller we die omzetting van de Tunnelrichtlijn naar Nederlands voorbeeld hebben, hoe sneller we meer flexibiliteit krijgen in de overkappingsmogelijkheden voor Antwerpen. De conclusies die we in onze studie overnemen, zijn onder het voorbehoud dat die nieuwe inzichten van de studie van BAM worden bevestigd door de Vlaamse overheid.

3.1.3. *Conclusies groeimodel*

Wat besluiten we met betrekking tot het groeimodel? Een groeimodel is mogelijk zonder het verkeerssysteem van de Antwerpse ring drastisch te wijzigen en zonder grootschalige overkappingen op die ring op termijn te hypothekeren. Op voorwaarde van aanpassingen van het wetgevende kader en bij voldoende publieke middelen kunnen we systematisch doorgroeien naar een grootschalige overkapping van de ring, naar een resultaat dat dus eigenlijk gelijk is aan een grootschalige overkapping van de ring of dat benadert of evenaart.

Het antwoord op de eerste vraag is dus ja. We hypothekeren een grootschalige overkapping niet.

De logische volgende vraag is dan wat de prioritaire strategische locaties zijn waar we in Antwerpen de grootste leefbaarheidsproblemen of ruimtelijke problemen aantreffen. Waar moeten we starten? We zullen twee invalshoeken bekijken om te zien wat die strategische locaties het best zijn. Heidi Vandebroecke zal u door de eerste invalshoek, de invalshoek bevolking loodsen.

3.2. Strategische locaties: bevolking

Heidi Vandebroecke: Er zijn wel degelijk plaatsen waar een strategische overkapping met betrekking tot geluid, lucht en groen voor een belangrijk deel van de bevolking een meerwaarde kan creëren (zie voor plattegronden de presentatie).

3.2.1. *Problemen*

In 2012, tijdens het eerste onderzoek, hebben we vastgesteld dat er een probleem is met de omgevingskwaliteit in de ringzone. Dat geldt voor lucht en geluid. Heel de zone scoort hoger dan 60 decibel. Wat luchtkwaliteit betreft, merken we dat heel wat inwoners boven de NO₂-norm van 40 microgram zitten.

Hetzelfde geldt voor groen. We beschikken over heel wat geijkte methodes om vast te stellen of mensen al dan niet over voldoende groen in hun woonomgeving beschikken. De rode vlekken op de kaart wijzen op zones waarin de inwoners eigenlijk buiten het bereik van groen wonen. Dat geldt vooral voor de binnenstad: een woonomgeving met hoge dichtheid waar weinig mogelijkheden zijn om nog nieuw groen te creëren. Op dat vlak is er daar duidelijk een probleem.

3.2.2. Analyse

We hebben dat vanuit de invalshoek van het geluid geanalyseerd. In samenwerking met de Universiteit Gent hebben we een theoretische invloedzone voor geluid van een korte overkapping afgebakend en hebben we heel de ring gescreend. We weten op welke plekken we met een strategische overkapping het hoogste aantal inwoners zouden bereiken. Uit het theoretisch model dat ons is bezorgd, blijkt dat de lengte van de overkapping eigenlijk de diameter van de invloedzone vormt. Als we dit op de kaart projecteren, zien we op welke plekken we een effect bereiken als het om 250 meter of om 500 meter gaat. Als het om 250 meter gaat, kunnen we slechts op een beperkt aantal plaatsen inwoners binnen bereik krijgen. Bovendien gaat het slechts om maximaal 330 inwoners. Indien het om 500 meter gaat, wordt de invloedzone opmerkelijk groter. We kunnen dan meer volk bereiken. In dat geval hebben we op meer strategische plaatsen een invloed. Het gaat dan maximaal om 1200 inwoners.

Wat lucht betreft, hebben we met VITO samengewerkt. Op basis van het vorig overkappingsonderzoek hebben we luchtmodelleringen gecreëerd. Op basis daarvan is dan een theoretische contour bepaald.

Het is in dit verband belangrijk op te merken dat we met een positieve en twee negatieve invloedzones zitten. Aan de tunnelmonden komt de onzuivere lucht weer vrij. We moeten de mensen optellen waarop dit een positieve invloed heeft. Daar moeten we dan weer de mensen aftrekken waarop dit een negatieve invloed heeft. We hebben die analyse voor overkappingen van 250 meter en 500 meter uitgevoerd. We hebben vastgesteld dat de invloedzones pas een significante meerwaarde opleveren indien de overkapping 500 meter beslaat.

Wat de luchtkwaliteit betreft, is het belangrijk te schuiven en de meest strategische locaties te zoeken. Op die manier kunnen de plaatsen met negatieve gevolgen in zones vallen waar minder mensen wonen. Hierdoor wordt de negatieve invloedzone het kleinst. Met een overkapping van 500 meter gaat het om een maximale netto positieve invloed van ongeveer 600 inwoners.

Ook met betrekking tot de groentekorten en lokale voorzieningen hebben we een soortgelijke screening uitgevoerd. Gevoelige voorzieningen zijn onder andere kinderkribbes, scholen, speelpleinen of sportterreinen. Uit de screening blijkt welke voorzieningen binnen de invloedssfeer van een eventuele overkapping zouden vallen. Met een overkapping van 500 meter zouden zo bijvoorbeeld maximaal zeven voorzieningen binnen de positieve invloedzone voor geluid vallen.

We weten dat er heel wat groentekorten zijn. We hanteren hiervoor de norm die op het niveau van de Vlaamse overheid is uitgewerkt. Die norm is in het Milieurapport Vlaanderen terug te vinden. Een wijkpark van minstens 5 hectare heeft een invloedzone van 800 meter. Om na te gaan hoeveel inwoners we met de creatie van nieuw groen op een overkapping binnen bereik kunnen halen, hebben we dit op heel de ringzone geprojecteerd. De conclusie is dat er wel degelijk strategische plekken zijn. Die plekken zijn echter sterk afhankelijk van de locatie. Om een significante meerwaarde voor de bevolking tot stand te brengen, hebben we minstens 450 tot 500 meter overkapping nodig.

3.2.3. *Weging*

De weging is ook belangrijk. Het gaat niet enkel om het aantal omwonenden in de ringzone, maar ook om de mate waarin ze worden belast. Het is belangrijk na te gaan of die mensen nu al dan niet in een belaste zone wonen. De vraag is ook of ze al dan niet een groot tekort aan groen hebben. We moeten ons daarbij ook afvragen welke eventuele mogelijkheden er zijn om op bepaalde plaatsen andere maatregelen dan een overkapping te nemen.

We hebben die weging eerst met betrekking tot geluid uitgevoerd. Uit de projectie op de kaart blijkt dat er een gelijkmatige geluidbelasting in heel de ringzone is. We kunnen niet stellen dat bepaalde plekken minder dan andere worden belast. De hele zone is immers in sterke mate overbelast.

We hebben wel rekening gehouden met het aantal inwoners die in hoogbouw wonen. Die mensen kunnen we immers enkel door middel van een overkapping een beter geluidsklimaat bieden. Voor mensen in laagbouw kunnen andere maatregelen, zoals geluidsdammen of overkragingen, worden genomen. De mensen in hoogbouw wegen dan ook zwaarder door. Naast de eventuele optrekking van een volledige tweede gevel, vormt voor hoogbouw een overkapping eigenlijk de enige mogelijkheid om het geluid naar beneden te halen. Bovendien halen we in die theoretische invloedzone een geluidsvermindering met 3 tot 10 decibel. Dat is aanzienlijk.

Ook met betrekking tot de luchtkwaliteit hebben we dit opnieuw op de kaart geprojecteerd. Het gaat, voor alle duidelijkheid, om de luchtkwaliteit na realisatie van het Masterplan 2020. We hebben vastgesteld dat er in het centrale en het noordelijke deel na de realisatie van het Masterplan 2020 nog steeds een sterke overschrijding zal zijn. In het zuidelijk deel zitten we na de realisatie van het masterplan grotendeels onder de norm. Op basis van de weging kunnen we daar besluiten dat een overkapping in het zuidelijk deel vanuit de discipline luchtkwaliteit minder strategisch is.

Uit de groenkaart blijkt duidelijk dat vooral het centrale en het noordelijke deel het meest nood hebben aan bijkomend groen. Op basis van die insteek concluderen we dat het strategischer is om wat betreft groentekorten voor die segmenten in overkappingen te voorzien.

3.2.4. *Conclusie*

We hebben al die invalshoeken in een matrix samengevoegd. Om alle cijfers in detail te kunnen analyseren, is hier een tabel aan verbonden. Op de grafiek is te zien dat de score op het vlak van luchtkwaliteit negatief kan zijn. Dat betekent dat meer mensen in de negatieve dan in de positieve invloedzones wonen. We hebben ook een projectie en een weging met betrekking tot geluid uitgevoerd. Die weging houdt rekening met wie al dan niet in hoogbouw woont. Wat groen betreft, kennen we het aantal inwoners in bereik. In de weging is rekening gehouden met de inwoners die nu nog een tekort hebben. Die mensen hebben immers meer nood aan nieuw groen.

We hebben ook voor de voorzieningen aangegeven wat de positieve of negatieve invloed is. Deze matrix is een eerste insteek voor de eventuele keuze van strategisch prioritaire locaties, eventueel in een doorgroeimodel.

3.3. Strategische locaties: ruimte

Ward Van Aerschot: Naast de invalshoek bevolking is er de invalshoek ruimte. De twee belangrijkste conclusies van dit deelonderzoek leren ons dat overkappingen

gen wel degelijk bijdragen tot de ruimtelijke samenhang – dat is: de verbinding creëren tussen binnen- en buitenstad aan de Antwerpse ringzone – en de kwaliteit van de open ruimte.

3.3.1. *Probleem versnippering*

Ruimtelijk bekeken zijn de belangrijkste problemen in de ringzone de gebrekkige samenhang en de kwaliteit van de publieke ruimte aan de bruggen die binnen- en buitenstad verbinden, de vraag of het aantal bruggen volstaat om een voldoende fijnmazig netwerk te hebben en de versnippering van de ringzone door de snelweg en ander infrastructuurwerken. Naast de Schelde is die ruimte het tweede belangrijke ecologische netwerk in en rond de stad.

3.3.2. *Analyse*

Op de kaarten wordt duidelijk wat het verbindend effect is van bestaande bruggen tussen binnen- en buitenstad (zie presentatie). Vandaag is er al een behoorlijk fijnmazig netwerk, dankzij de dertien radiale bruggen. Maar er zijn nog altijd zones waar bijkomende verbindingen welkom zouden zijn. Op de tweede kaart worden de mogelijkheden van extra bruggen of een overkapping voor het verbinden van bewoners en voorzieningen die in de buitenstad liggen, weergegeven.

Een voorbeeld van het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande radiale bruggen wordt momenteel uitgewerkt ter hoogte van de Schijnpoortweg. Daar wordt een groene stapsteen aangelegd die ervoor zorgt dat er een beter ecologisch netwerk ontstaat en zo een aangename verbinding mogelijk wordt tussen de binnen- en de buitenstad, en bijvoorbeeld ook een betere toegang tot het Sportpaleis biedt. Een ander voorbeeld is het project Prinsenbeek in Breda. Het gaat om korte overkappingen – ongeveer 100 meter lang – die ervoor zorgen dat de twee berm langs de snelweg met elkaar worden verbonden en een aaneengesloten groene ruimte wordt gecreëerd. Die ingrepen hebben wel een impact op de ruimtelijke samenhang, maar geen invloed op de lucht- en geluidskwaliteit.

Ongeveer 90 procent van de publieke ruimte in de ringzone haalt meer dan 60 decibel, ongeveer 30 procent van die publieke ruimte zit boven de NO₂-norm. Geluidsbermen kunnen landschappelijk worden ingeplant.

Overkappingen zorgen voor de verbetering van de verbinding tussen binnen- en buitenstad en de verbetering van de lucht- en geluidskwaliteit, maar ook voor een uitbreiding van de groene ruimte.

Afhankelijk van de locatie zal dat andere effecten hebben.

Zo zijn er twee overkappingen met een effect op stadsdeelniveau: ter hoogte van de parkencluster rond het Middelheimpark aan de E19-knoop en aan de knoop E313 aan het Rivierenhof. Die groene ruimtes op stadsdeelniveau zullen dankzij de overkapping worden verbonden met de binnenstad. Een dergelijke overkapping zou ook de aaneenschakeling van groene ruimtes van het Rivierenhof en dergelijke kunnen verbinden met de Schelde.

Er zijn plekken aan parken die vandaag in de Groene Singelruimte liggen en dankzij overkappingen kwalitatief zouden verbeteren en zelfs erg zouden vergroten. Mastvest, Wolvenberg en Brilschans zijn voorbeelden ervan. Voorts zijn er overkappingen mogelijk die langs berm langs de snelweg liggen die vandaag te smal zijn, maar zo groter worden en een rol op buurtniveau zouden kunnen vervullen.

En dan zijn er nog drie locaties, topkantoorlocaties, die vooral op projectniveau belangrijk zijn: Cultuurpark Antwerp Expo, Post X aan het station van Berchem en de locatie ter hoogte van Sportpaleis en Lotto Arena. Heel specifiek wordt bekeken hoe die plaatsen zich ontwikkelen en hoe een overkapping daar een rol kan spelen.

Dat is nu heel sterk gefocust op de overkapping van de ring zelf, maar daarnaast zijn er in de zone van de Groene Singel nog een aantal barrières waarnaar moet worden gekeken. Een voorbeeld is het ringspoor: in het zuidelijke deel ligt dat verdiept. Komt daar een overkapping langs te liggen, dan kunnen we bekijken of het spoor kan worden meegenomen in een overkapping of worden opgevangen door het bijplaatsen van een aantal voetgangers- en fietsverbindingen. In het noordelijke deel ligt dat ringspoor op een talud, dus daar moeten we kijken naar een extra doorboring van dat talud.

3.4. Strategische locaties: prioriteiten

Kitty Haine: Als we die twee invalshoeken (bevolking en ruimte) bijeenzetten, dan zien we dat er vanuit het oogpunt van de bevolking wel degelijk locaties zijn die strategischer zijn dan andere, waar we voor omwonenden en voorzieningen een significant grotere meerwaarde halen dan op andere locaties. Het onderzoek van Ward heeft anderzijds er de aandacht op getrokken dat je, afhankelijk van waar je een overkapping zet in die ringzone, op een ander niveau ruimtelijk gaat werken. Ook daar zijn er meer strategische locaties, die een veel grotere impact hebben dan andere.

Welke locaties prioritair zijn, is sterk afhankelijk van de invalshoek die je kiest. Dat is ons vierde besluit wat de prioriteiten betreft.

Onze analyse is dat die strategische locaties bestaan, maar nu is het aan het beleid om daar verder mee om te gaan. Welke weging geeft men aan omwonenden, ruimte, geluid, luchtkwaliteit? Wat zijn de belangrijkste prioriteiten en op welke manier maakt men dan een selectie binnen die selectie en het onderzoeksmateriaal die we in ons onderzoek al naar voren schuiven? In 2012 is berekend wat de impact is van een grootschalige overkapping op geluid, op luchtkwaliteit, op groentekorten. Het is duidelijk dat we op een beperkt aantal locaties langs die ring een groot aandeel van die berekende totale meerwaarde van een grootschalige overkapping kunnen realiseren. Dat sterkt ons dus wel in het idee dat er prioritaire locaties zijn om aan te pakken.

Het college heeft kennis genomen van deze studie en bezorgt ze aan de Vlaamse Regering, voor de procesaanpak die de Vlaamse Regering heeft aangekondigd en het werk dat de intendant met betrekking tot de leefbaarheid van de ringzone zal uitvoeren. Naast het onderzoeksmateriaal geeft de stad Antwerpen ook drie aanbevelingen mee voor dat onderzoek.

3.5. Aanbevelingen van de stad Antwerpen

3.5.1. *Bijkomend onderzoek nodig van het wetgevend kader en de mogelijkheden betreffende verkeers- en tunnelveiligheid*

Een eerste aanbeveling is dat bijkomend onderzoek en bijkomende standpunten noodzakelijk zijn met betrekking tot het wetgevend kader en de mogelijkheden inzake verkeers- en tunnelveiligheid. Het overkappingsonderzoek van BAM heeft heel nieuwe inzichten opgeleverd ten opzichte van het onderzoek van 2012 over de overkapbaarheid van de Antwerpse ring. Dat lijkt heel erg interessant te zijn voor de ring, zeker voor wat we op korte termijn zouden kunnen doen. Er is

echter wel nood aan een bevestiging van die mogelijkheden met betrekking tot dat groeimodel op de Antwerpse ring.

De stad geeft voorts de belangrijke aanbeveling dat er, parallel aan het werk van de intendant, meer onderzoek nodig is naar het vereenvoudigen en verkeersveilig maken van die Antwerpse ring.

3.5.2. Selectie van strategische overkappingen binnen een groeimodel

Een tweede aanbeveling betreft de selectie en uitwerking van een aantal strategische overkappingen als eerste stap binnen dat groeimodel. Op basis van een screening op het vlak van bevolking, van een screening op het vlak van ruimte leveren wij de eerste onderzoeksresultaten.

Het lijkt ons raadzaam om daar voort op te studeren en een selectie van prioritaire locaties te maken waar dat kan worden gerealiseerd, als een eerste stap naar die grootschalige overkapping.

3.5.3. Bijkomend onderzoek naar een gedifferentieerd maatregelenpakket voor de verbetering van de leefbaarheid van de ringzone

Een derde en toch ook wel belangrijke aanbeveling is de volgende. Het onderzoek betrof een van de drie maatregelen die uit het vorige overkappingsonderzoek kwamen, namelijk enkel de strategische overkappingen. Men mag niet vergeten dat twee andere maatregelen eveneens als erg belangrijk naar voren werden geschoven voor de leefbaarheid van de Antwerpse ringzone. Daarover is bijkomend onderzoek nodig is.

Eenzijds zijn dat de bijkomende maatregelen om de NO₂-normen in Antwerpen te halen, dus het uitwerken van ingrepen zoals lage-emissiezones, rekeningrijden enzovoort. De studie van VITO van 2012 was daar duidelijk over: de beste manier om de luchtkwaliteit in Antwerpen te verbeteren, is ervoor zorgen dat de emissies gewoon niet worden uitgestoten. Dat scoorde beter dan de grootschalige overkapping in de berekeningen.

Anderzijds mag men tevens niet vergeten geluidsmaatregelen te treffen. Men kan op korte termijn heel wat mensen een beter geluidsklimaat geven.

Daarbij kwamen vanuit deze analyse nog de quick wins: het al opwaarderen, herinrichten, verbreden en eventueel toevoegen van bruggen in het netwerk, om de ruimtelijke samenhang tussen binnen- en buitenstad te verbeteren.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van commissieleden

De voorzitter: Ik dank u voor deze deskundige toelichting en geef nu de kans aan onze commissieleden om vragen te stellen. Die vragen zullen slechts gedeeltelijk kunnen zijn: ik had immers verwacht dat er vandaag ook een politieke vertegenwoordiging van de stad aanwezig zou zijn om ermee van gedachten te wisselen.

Björn Rzoska: Ik heb uiteraard de studie online bekeken. Voorzitter, misschien zal er af en toe wel eens sprake zijn van een vraag met een politieke connotatie, maar ik kijk uit naar uw verklaring daarover.

Ik heb vastgesteld dat uw studie dateert van 19 juni 2015. Ze stond toch sinds 19 juni op de website. U verwijst naar de eerste overkappingsstudie van 2012. Tussen 2012 en 2015 is er heel wat veranderd. Waarom hebt u geen rekening gehouden met de alternatieven, die nu toch wel duidelijk naar voren zijn gekomen? Waarom hebt u dezelfde oefening gemaakt? Ik stel vast dat u zeer sterk gebruikmaakt van de aannames van BAM. Er wordt regelmatig verwezen naar de parallelle overkappingsstudie. Ook in de synthesesnota heb ik dat duidelijk teruggevonden.

Kunt u eens duidelijk aangeven wat de onderzoeksopdracht was? Wat waren daarvan de contouren? Mocht u zich enkel beperken tot het bestaande of het BAM-tracé of bevatte de onderzoeksopdracht van de stad Antwerpen een breder kader?

U verwijst in uw analyse naar het Breda-model. Wij hebben daar de foto's van gezien. Maar er is ook het Maastricht-model. Hebt u dat bekeken? Nu doet u uitspraken over waar er eventueel kan worden overkapt op het bestaande BAM-tracé. Maar u draait de vraag niet om. De onderzoeksvraag had omgekeerd moeten zijn: hoe kunnen we gaan voor een maximale overkapping, zonder ons vast te pinnen op de minimale strategische mogelijkheden? Ik spreek liever over fragmentoverkappingen of zelfs dekseltjes.

We hebben hier vorige week verschillende presentaties gekregen. Vooral die van Dirk Avonts heeft mijn aandacht getrokken. U hebt het over de luchtkwaliteit. De analyse van Dirk Avonts toonde aan dat enkel een maximale overkapping daar een antwoord op kan bieden. Hij noemde dat het Venturi-effect. Dirk Avonts kon zeer goed wetenschappelijk onderbouwen dat een gedeeltelijke overkapping niet zoveel opbrengt. De luchtvervuiling komt nog altijd uit de tunnel. Met statistisch onderzoek kan worden aangegeven waar dan die vervuiling neervalt. Ik heb de indruk dat uw dekseltjesmodel te weinig rekening houdt met het Venturi-model.

Hebt u bij de totstandkoming van deze studie contacten gehad met diegenen die alternatieven op tafel hebben gelegd? Ik heb het niet over één specifiek alternatief, ik stel mijn vraag zeer breed.

De volgende vraag is voor mij fundamenteel. In het model dat u naar voren schuift, zegt u dat u de aansluitingen niet kunt overkappen. Zie ik dat verkeerd? Want er zijn modellen waar de aansluitingen, doordat ze op een andere plaats zijn aangelegd, wel kunnen worden overkapt.

In uw bruggenmodel, dat ik dan maar het Breda-model zal noemen, kan er nooit sprake zijn van het verleggen van de Singel. Die kunnen we er niet meer bovenop aanleggen aangezien je daar met een kaas met gaten zit en die structuur niet kan worden aangepast.

Hebt u gekeken naar de alternatieven voor de verkeersstromen? U focust nogal op de omzetting van de Tunnelrichtlijn. Als we daar het Nederlandse model toepassen, zo zegt u, zullen we daar meer kunnen overkappen. Maar dan blijven die weefbewegingen wel bestaan. En het zijn die weefbewegingen, aldus toch heel wat specialisten, die vaak voor heel wat problemen zorgen op de ring. Door de Tunnelrichtlijn om te zetten in een Nederlands model, verhelpt u structureel niet veel aan dat probleem. Dan gaat u meteen het probleem zelf overkappen, denk ik dan bij mezelf. Hebt u de alternatieven bekeken om de verkeersstroom op een andere manier te organiseren?

Ik had de indruk dat ik de R11bis opnieuw zag opduiken in de conclusies. Corrigeer mij als ik verkeerd ben.

Annick De Ridder: Ik was niet aanwezig bij de afweging wie de stad heeft gestuurd om deel te nemen aan deze gedachtewisseling. In de pers en de communicatie van een week geleden heb ik gezien dat het lokale bestuur zeer uitgebreid in debat is gegaan en daar zelf bij aanwezig was. Misschien is nu de vraag gesteld om een technische toelichting te hebben? Ik lees daarin niet echt een andere analyse aangezien ze het hele debat uitgebreid lokaal hebben gevoerd. Ik denk niet dat het de keuze was om hier vandaag 'piepken duik' te spelen of bewust niet aanwezig te zijn.

De voorzitter: De vraag die wij van hieruit hebben gesteld bij de regeling van de werkzaamheden, was dat er effectief mede een politieke afvaardiging was om hier mede de toelichting te geven. Het was niet de bedoeling dat het een louter technische toelichting zou zijn. Ik merk dat we nu enkel een technische toelichting krijgen. Vandaag kan ik bepaalde vragen niet stellen aan deze mensen.

Annick De Ridder: Voor mij is dit een belangrijke studie, die ook een eerste manier is om los te komen van het puur ideële beeld van 'we zullen wel en we willen wel', die in de praktijk betekent dat de stad Antwerpen daarmee bezig is en een deel van het werk van de Vlaamse Regering op zich neemt door zelf de studies uit te voeren. Waarvoor dank. Het is heel belangrijk dat dit signaal wordt gegeven en dat het niet enkel bij woorden blijft.

Björn Rzoska vroeg of bepaalde aansluitingen en invalswegen niet kunnen worden overkapt. Ik denk dat men zich heeft geconcentreerd op een onderzoeksgebied tussen de Silvertoplaan en het begin van de Oosterweeltunnels, en dat een deel, bijvoorbeeld voor invalswegen of zone Linkeroever, bijkomend kan worden onderzocht. Moet die deelstudie nog worden uitgevoerd? Wordt er nog naar anderen gekeken om bijkomend overkappingsonderzoek te doen? Moeten we het zo analyseren dat alles wat niet wordt besproken, niet kan worden overkapt? Dat zou een beetje te kort door de bocht zijn.

Een andere vraag wordt vaak geschraagd met voorbeelden en vergelijkingen zoals Madrid. Ik heb Madrid en Rio in de vorige legislatuur samen met enkele collega's bezocht. Die vergelijking betreft een heel andere situatie. Dat ging over de derde of de vierde ring die vanuit een andere insteek is overkapt. Hebt u andere buitenlandse voorbeelden, die wel realistisch zijn en gelukt zijn, om ons mee te vergelijken? Op welke manier kunnen we ons daar iets bij voorstellen? Kunt u ons andere internationale voorbeelden aanreiken?

U had het over het verschil tussen de Nederlandse en Belgische omzetting van de Europese regels, de befaamde 450 of 500 meter en de 2100 meter in Nederland. U maakt dan een lijst van de vereisten waaraan de tunnels zouden moeten voldoen om conform en wettelijk in orde te zijn. Daarnaast zegt u dat, mits een alternatief voor het deel ADR, er een deel van de maatregelen worden geschrapt. Ik lees over toxische vloeistoffen, plasverdamping, maar ik weet niet over welke maatregelen u het hebt. Het is belangrijk dat u zegt dat als de intensiteiten dalen, we ook met minder veiligheidsvoorwaarden kunnen die aan een tunnel worden gesteld. Kunt u daar een toelichting bij geven? Het lijkt vreemd dat u zegt dat dit de vereisten zijn voor zoveel wagens, en als het onder een kritisch aantal wagens daalt, het minder streng is. Dat lijkt me kortetermijndenken, want dan houdt u geen rekening met toenemende trafieken.

U overloopt de sterktes en zwaktes en de opportuniteiten op verschillende vlakken zoals geluid, groenvoorziening enzovoort. U zegt vooral: dit is de ring, en dat zijn de cruciale zones. Mag ik het zo lezen dat dit ook voor alle alternatieven geldt? Als men alternatieve overkappingen voorstelt, zal men ook bepaalde pijnpunten naar voren kunnen schuiven en zal men gelijkaardige analyses

hebben. U zegt dat bijvoorbeeld geluid de grootste winst zou zijn in Noord en het centrum, aangezien geluid en groentekort in de zuidrand beter zijn. Kunnen die analyses ook worden doorgetrokken in andere plannen? Dat lijkt me wel zo te zijn, als ik mijn mening mag geven.

U maakt in de studies wel voorafnames, maar in uw conclusie schuift u wel alles opnieuw naar de intendant. U zegt dat die en die gebieden om die en die redenen cruciaal of prioritair kunnen zijn, maar u laat het vrij want het is de opdracht van de intendant. U zou kunnen zeggen dat een bepaald gebied voor geluid beter is, maar inzake ontwikkelingen of andere flankerende gegevens zal toch een keuze worden gemaakt voor een ander aspect.

Willem-Frederik Schiltz: Het is niet evident om een deelopdracht te integreren in een totale aanpak. Dat begrijp ik wel. Los van de omzetting van de EU-richtlijn die anders zou kunnen waardoor een overkapping wel mogelijk kan zijn, zijn er nogal wat kosten omdat er veiligheidssystemen moeten worden geïnstalleerd. Dat is ons bekend. U maakt gewag van de hoge concentratie van ADR-transport en vooral de hoge densiteit ervan. In de aanbevelingen komt dat naar voren.

Als de ring met andere woorden anders wordt ingericht, kan een deel van die extra kosten worden verminderd. En inderdaad, u stelt een zeer pertinente vraag, mijnheer Rzoska. Waarom zijn enkel de nieuwe inzichten meegenomen van het onderzoek van nv BAM van 2014 en niet van de andere onderzoeken? We hebben vorige week een rijke schare aan onderzoeken te zien gekregen: Vectris, VITO en dergelijke. Zelfs de presentatie van professor Dirk Avonts bood opmerkelijke vaststellingen, die niet als oppositiepraat kunnen worden weggezet, met name het opzuigeffect. Als je werkt met een dodo, en de wind erover passeert, zorgt die voor een natuurlijke extractie van fijn stof.

Ik ben heel verheugd dat u deze input overmaakt aan de intendant. Er zijn intussen heel wat studies gebeurd. Op een bepaald moment moet iemand die studies samenbrengen en er dan met ons verder aan de slag mee gaan.

Yasmine Kherbache: De studie draagt zeker bij aan een ernstige discussie over de overkapping, een thema dat in Antwerpen enorm leeft. De eerste overkappingsstudie benadrukte dat, als we op het vlak van gezondheid en leefbaarheid een effectieve vooruitgang willen boeken, we moeten gaan naar een grootschalige, maximale, volledige overkapping.

Deze tweede studie bouwt voort op de conclusies van de eerste overkappingsstudie van 2012. Een belangrijke conclusie is dat de overkappingsmogelijkheden worden bepaald door de onderliggende structuur. Als een herstructurering van de ring de overkapping vergemakkelijkt, waarom is dat dan niet overwogen? We discussiëren niet over lichtzinnige ingrepen. Ze gaan heel veel geld kosten en heel veel tijd vragen. Het is aangewezen om a priori de verschillende opties op tafel te leggen en het probleem aan de bron te remediëren: dat is de onderliggende verkeersinfrastructuur van de ring. Waarom werden daar geen alternatieven onderzocht, die intussen wel op tafel liggen?

Björn Rzoska gaf al aan dat in heel het overkappingsonderzoek altijd wordt gewezen op de tunnelmonden die knelpunten zijn: daar wordt al de uitstoot geconcentreerd, het luchtklimaat verergert daar. Met hoeveel tunnelmonden zitten we als we uitgaan van het voorstel dat uit de studie komt, namelijk de deelse overkapping, de strategische overkapping of de verkapte overkappingen? Dat worden er heel veel. Er zijn afwegingen gemaakt wie er schade van ondervindt en wie erbij wint. Maar is het globaal wel wijs om die keuze te maken, gelet op de grote negatieve effecten op lokaal niveau?

Ik heb de indruk dat men heeft geprobeerd om een grootschalige overkapping op een of andere manier gerealiseerd te krijgen met de uitgangspunten die op tafel liggen. Dat zou dan kunnen als men vertrekt van de Nederlandse omzetting van de Tunnelrichtlijn. Maar dat is ingewikkeld en het gaat veel geld kosten, stelt de studie. Dat is intellectueel dan ook eerlijk. Is daar een indicatie van? Is berekend wat het betekent om een complexe verkeersinfrastructuur toch te proberen te overkappen?

Er zijn misschien alternatieven. Er is aangegeven dat er bij de studie ook rekening is gehouden met inzichten uit andere studies. Dat is goed. Met zo veel mogelijk inzichten rekening houden zorgt voor een betere onderbouwing. Er wordt verwezen naar de BAM-studie. Waarom is er geen rekening gehouden met de andere studies, onder andere de Ringlandstudies, die heel wat inzichten kunnen meegeven, over de bouw van tunnels, de effecten van bepaalde overkappingen, de ruimtelijke impact en dergelijke? Het kader waarbinnen u mag onderzoeken, is een politieke keuze. Maar dan nog is de vraag waarom er geen rekening is gehouden met Ringland, want die studies geven inzichten in verschillende elementen die van belang zijn bij overkapping.

De voorzitter: Ik heb aan de secretaris gevraagd om de uitnodiging er nog eens bij te halen. De mail is verstuurd op maandag 29 juni, gericht aan het college van de stad Antwerpen: "Geacht college, in opdracht van de commissievoorzitter, Lies Jans, en de eerste ondervoorzitter, Dirk de Kort, meld ik u dat de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op donderdag 9 juli 2015 een gedachtewisseling zou willen houden met een of meer vertegenwoordigers van de stad Antwerpen over de recente studie die de stad heeft laten uitvoeren met betrekking tot een overkapping van de ring. Op dezelfde gedachtewisseling zal de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts, antwoorden op de vragen over de opdracht die is uitgeschreven voor de intendant voor de overkapping van de ring. Kunt u mij laten weten of u bereid bent deel te nemen aan genoemde gedachtewisseling en wie de vertegenwoordigers zullen zijn die het woord zullen voeren op de commissievergadering?".

Ik vond het belangrijk dat ook een politieke vertegenwoordiger aanwezig was om te weten op welke wijze de opdracht tot stand is gekomen en hoe de opdracht is toevertrouwd aan AG VESPA. Is dat omdat er binnen AG VESPA heel veel expertise en knowhow aanwezig is? Als we het jaarverslag toegestuurd krijgen van AG VESPA, dan merken we dat er heel veel expertise aanwezig is in verband met gedelegeerd bouwheerschap, ontwikkelingen van vastgoedprojecten. Dat zou een reden kunnen zijn waarom die opdracht aan hen is toevertrouwd. Is die opdracht vertrokken vanuit het college van de stad of vanuit het stuurcomité van BAM? Dat is een politiek stuurcomité waarin ook vertegenwoordigers zitten van de stad Antwerpen zelf en van de Vlaamse Regering. Met het bepalen van de uitgangspunten van de studie zijn duidelijke standpunten ingenomen die de wijze waarop de studie is gevoerd, voorts bepalen.

U voelt wel de irritatie.

2. Antwoorden van de sprekers

Hardwin De Wever: Ik ga dieper in op de context waarin de studie tot stand is gekomen. Die vraag blijft terugkomen. Na kennisname van het overkappingsonderzoek in 2012 is toen door het college van burgemeester en schepenen de opdracht gegeven om verder te studeren op een van de drie voorgestelde maatregelen, met name de strategische overkappingen. Dat onderzoek is in een stroomversnelling gekomen bij de oplevering van het rapport van BAM in september 2014 met nieuwe inzichten over tunnelveiligheidsnormen. Met die inzichten zijn we aan de slag gegaan in opdracht van het college om te kijken wat

overkapbaar zou zijn op de ring en hoe dit zou kunnen leiden tot een groeimodel voor de hele ring.

In die zin spreekt de studie zich niet uit over de mobiliteit van de ring of andere scenario's. We zeggen wel dat hoe eenvoudiger het systeem op de ring is, hoe goedkoper de overkappingen zullen zijn omdat ze gemakkelijker te realiseren zijn. Dat is de context van de studie. We hebben die studie opgeleverd begin juni en voorgesteld aan het college op 19 juni. De afspraak met het college was ook heel duidelijk dat we dat eerst ter kennisname aan het college zouden presenteren vooraleer ermee naar buiten te komen om dan in debat te gaan met het werkveld en de externe experts.

Kitty Haine: Een vaak terugkomende vraag is of de resultaten niet erg afhankelijk zijn van het verkeerssysteem waarvoor we hebben gekozen. Ik hoor vaak zeggen dat de studie geënt is op het BAM-tracé. Tijdens een GIS-analyse en een ruimtelijke analyse worden via een computersimulatie theoretische invloedzones langs de ring voor luchtkwaliteit en geluid afgegaan en gekeken op welke plekken hoeveel mensen worden bereikt. Dat staat los van het verkeerssysteem dat daaronder zit. De volledige ringzone wordt gescreend. Of daar nu een stedelijke ringweg, doorgaande ringweg of een bestaande ringweg op zit, speelt in dergelijke analyse geen rol. Er wordt een analyse gemaakt van op welke locatie hoeveel mensen worden bereikt, wat de prioritaire locaties zijn en waar de leefbaarheidsproblemen het grootst zijn.

Er was ook een vraag over andere steden. We hebben in het eerste overkappingsonderzoek van 2012 een hele analyse gemaakt van de verschillende steden die met overkapping bezig waren. Dat was een ruimtelijke analyse, maar ook een benchmarking. Daarin is nagegaan hoelang de steden erover deden, wat dergelijke projecten kostten enzovoort. Het besluit was dat het heel gevaarlijk is om die analyse te maken. Er zijn schijnbare gelijkenissen, maar er zijn ook belangrijke verschillen. Madrid bijvoorbeeld heeft vier ringwegen, waarvan er één overkapt is over een lengte van 8 kilometer. Er moet ook naar de randvoorwaarden worden gekeken, zoals het vrachtverkeer, ADR-verkeer enzovoort. We zien gelijkenissen met Antwerpen, maar ook heel belangrijke verschillen. We zijn terughoudend om te zeggen dat een bepaald model van een andere stad zomaar kan. Antwerpen is uniek en moet een unieke behandeling krijgen. We hebben een enorm complexe ring met een enorm complex probleem. Met welke stad willen we dan wel vergelijken?

Op de Ronda de Dalt in Barcelona werken ze ook met strategisch overkappen. Ze zijn daar systematisch gestart met een aantal overkappingen op de meest urgente plekken. Ze breiden dat systematisch uit. Eigenlijk komen daar nog jaarlijks nieuwe overkappingsprojecten op tafel in nieuwe wijken. Ook in Parijs zijn ze op een soortgelijke manier bezig. Daar is zelfs een bureau dat op diezelfde manier, met GIS-analyses en dergelijke, analyseert wat de meest prioritaire plekken zijn. Het overkappen van de ring wordt daar dus systematisch uitgebouwd. Als je gewoon kijkt naar de strategie die in deze studie zit, ligt die meer in de lijn van Parijs en Barcelona. Maar wij zijn heel voorzichtig. Je moet de Antwerpse ring zeker niet vergelijken met de ring in Barcelona of de ring in Parijs. Wat verkeerssystemen, intensiteit, ADR en overkappingsmogelijkheden betreft, is het dan toch weer anders.

Een vraag die heel vaak terugkwam, ging over het Venturi-effect en de lezing van professor Avonts. Heidi zal die vraag beantwoorden.

Heidi Vandenbroecke: Zoals gezegd, hebben wij in het overkappingsonderzoek van 2012 met VITO de luchtmodellen al echt laten doorrekenen. Dat zijn net dezelfde modellen als in alle andere onderzoeken waarnaar hier ook al een paar

keer is verwezen. VITO gebruikt dus altijd dezelfde modellering. Daaruit zijn onze theoretische contouren ontstaan. Ze zijn ontstaan op basis van een model, maar we drukken die nu theoretisch door. Er is wel degelijk rekening gehouden met dat effect, in de zin dat ze die uitstoot gelijkmatig verdelen naar die tunnelmonden. Daarom is het zo belangrijk dat we effectief heel duidelijk de groene en rode zones – ellipsen – op de kaart zetten. We moeten die mensen ook berekenen in die rode of negatieve invloedzones. We zijn uitgegaan van het worstcasescenario, zonder voldoende afzuigsystemen en dergelijke. Allicht moeten die rode ellipsen veel beter kunnen. VITO volgt op wat op dit vlak technologisch verandert. Ook daar nemen we telkens de laatste bevindingen mee.

Momenteel staan de luchtzuiverende technieken echter nog niet voldoende op punt. We hebben dat gedubbelcheckt met hen. Het is dus een heel terechte vraag. Maar het Venturi-effect zit wel degelijk in de resultaten van onze studie. Als we de negatief beïnvloede inwoners van de positief beïnvloede bewoners aftrekken, zijn we echt wel heel juist in het aantal mensen dat we al dan niet positief of negatief beïnvloeden. Het komt er bovendien ook op aan – zoals door VITO in het overkappingsonderzoek van 2012 aangegeven – om de tunnelmonden zo te construeren dat die negatieve stroom zo veel mogelijk boven de infrastructuur blijft en dus niet de mensen beïnvloedt die er net rond wonen.

Bovendien gaan we voor kortere overkappingen en zijn de negatieve ellipsen daardoor kleiner. Naarmate de overkapping groter wordt, bereik je uiteraard meer mensen, maar wordt in verhouding die negatieve ellips langs weerszijden veel groter en vallen op hun beurt meer mensen in de negatieve invloedzone. Het is dus altijd een afweging en een zoeken naar de juiste plekken waar die negatieve ellipsen in die zones vallen, bijvoorbeeld zo veel mogelijk boven de infrastructuur.

Kitty Haine: Als we meer tunnelmonden hebben, hebben we dan ook niet meer problemen? VITO is een bureau dat zowel voor Ringland studies heeft opgeleverd als voor de stad en de plan-MER. Ze hebben daarover in alle studies consequent hetzelfde gezegd. Zolang je ervan uitgaat dat emissies niet worden afgebroken of gezuiverd, komen ze terug aan de tunnelmonden. Hoe langer de tunnel, hoe groter de negatieve invloedzones. Hoe korter de tunnel, hoe kleiner.

Tunnelmonden zijn plekken die je heel goed moet ontwerpen. Maar als de tunnels korter zijn, heb je kleinere negatieve zones, waardoor het door het ontwerpen van de tunnelmonden in principe gemakkelijker wordt om de negatieve of slechte luchtkwaliteit boven de infrastructuur te houden. In de laatste studie die VITO voor Ringland heeft gemaakt, maken ze een heel nieuwe analyse rond de zuiveringstechnieken. Hoe groter de pluimen zijn die aan de zijkant uitkomen, hoe belangrijker het is dat je die zuivering gaat doorvoeren.

Ik hoorde Stijn Janssen zeggen wat wij in onze studie hebben gezegd, namelijk dat die tunnelzuiveringstechnieken nog in hun kinderschoenen staan. We verwachten daar heel veel van. Ten opzichte van onze studie in 2012 is er al veel gebeurd. Dat zien we in de analyse die ze voor de studie van Ringland hebben gemaakt met het voorbeeld van Australië. We kunnen alleen maar hopen dat er de volgende jaren nog meer doorbraken zijn qua innovatieve technieken.

In onze studie hebben we op aangegeven van VITO nog geen rekening gehouden met het zuiverend effect of de mogelijkheden tot het zuiveren van de luchtkwaliteit. In die zin is het een worstcasescenario. Als we kunnen zuiveren, zullen we alleen maar beter scoren en wordt het inplanten van overkappingen, groot dan wel klein, alleen maar gemakkelijker, omdat je geen negatieve invloedzones hebt.

In 2012 hebben we een berekening gemaakt van de kostprijs. Die berekening is gebeurd door Witteveen+Bos. Ze hebben verschillende constructietechnieken op de ring bekeken. Ze zijn vooral ingegaan op de constructietechnieken die voornamelijk werken met hanteerbare en prefabelementen, om zo min mogelijk overlast te hebben op de ring en op het functioneren van de ring.

De analyse die ze maken, is dat we voor een basissnede van de bestaande ring, moeten rekenen met 40 miljoen euro voor 250 meter voor het maken van de constructie. Daarbij moeten we 15 miljoen euro per 250 meter rekenen voor de tunnelveiligheidstechnieken. Op die manier komen we voor een overkapping van 500 meter, het maximale dat vandaag mogelijk is binnen de Belgische wetgeving, op een grootteorde van 110 miljoen euro voor een overkapping. De kanttekening daarbij is dat als we een alternatief hebben voor een deel van het verkeer of een deel van het ADR-verkeer, de tunnels goedkoper, veiliger en eenvoudiger kunnen worden uitgevoerd.

Die kostprijsberekeningen gaan uit van een gronddekking van 30 centimeter. Daarop kun je een graspartij of een verharde ruimte zetten. Als je uitgaat van een gronddekking van één meter, kun je daarop lage beplanting of bomen zetten. Witteveen+Bos heeft voor die verschillende constructietechnieken uitgerekend wat de meerprijs is. Gemiddeld ligt die 12 procent hoger dan de basisprijs voor een basisoverkapping van de ring.

Ward Van Aerschot: Ik zal al even antwoorden op de vraag over de overkapping van de aansluitingscomplexen en de op- en afritten. In theorie kan elke locatie op de ring, behalve de aansluitingen, worden overkapt. Dat heeft te maken met het maaiveld. Een auto moet de tunnel in en uit kunnen rijden. Voor elke overkapping zullen er locaties met emissies zijn.

Daarnaast zijn de aansluitingscomplexen, bijvoorbeeld waar de ring aan de E313 aansluit, gedeeltelijk overkapbaar. Dat is niet in het onderzoek opgenomen. Die infrastructuur zou, net als de knoop in het zuiden, kunnen worden aangepast en zelfs volledig onder de grond kunnen terechtkomen.

Wat het aantal aansluitingscomplexen betreft, denk ik dat er veertien sleuven zijn. De Antwerpse ring telt heel wat verspreid liggende op- en afritten. Dat betekent sleuven in een richting. Het klassiek Hollands complex telt vier sleuven. Verdeeld over ons onderzoeksgebied zijn het er veertien.

Hardwin De Wever: Er is daarnet gevraagd of het onderzoek hiermee ophoudt. Het college van burgemeester en schepenen heeft duidelijk beslist dat de studie aan de Vlaamse Regering wordt overhandigd. Het debat moet daar onder leiding van de intendant, die nog moet worden aangesteld, worden gevoerd. Het stadsbestuur en AG VESPA hopen natuurlijk een bijdrage aan het debat te kunnen blijven leveren. We hebben immers heel wat terreinkennis opgedaan. We hebben ervaring met de projectwerking in de stad. Voorlopig hebben we van het college echter niet de opdracht gekregen dit verder te bestuderen.

Ward Van Aerschot: In de eerste fase kan de Singel niet op de geschakelde overkapping komen te liggen. We zullen in eerste fase de meest strategische locatie zoeken. Indien de Europese Tunnelrichtlijn zou worden aangepast of indien alternatieven in het netwerk zouden worden gevonden, zou het in de tweede fase een grootschalige overkapping kunnen worden. In de laatste fase zou de Singel dan op het dak kunnen komen. De vraag is natuurlijk of dit al dan niet wenselijk is. Onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

Kitty Haine: Er is tevens een vraag gesteld over de vreemde relatie tussen de intensiteit en het ADR-verkeer. Zo werkt de QRA, die ook door de Rijkswaterstaat

wordt gebruikt. Eigenlijk is er een relatie tussen de kans dat een bepaald ongeluk gebeurt en het aantal mensen dat op dat ogenblik aanwezig is.

Als er veel gevaarlijke transporten zijn en er zijn meestal veel mensen aanwezig, is het moeilijker de veiligheidsnorm te halen. Indien het aantal gevaarlijke transporten gelijk blijft en er veel minder mensen in de tunnel aanwezig zijn, is het gemakkelijker de veiligheidsnorm te halen. De veiligheidsnorm slaat op de relatie tussen het aantal slachtoffers en de kans dat een incident gebeurt.

In se kunnen beide een oplossing bieden om gemakkelijker de veiligheidsnorm te halen. Met een lagere intensiteit zijn er minder mensen aanwezig. Er kunnen ook minder gevaarlijke transporten zijn. Het gaat natuurlijk om een theoretische correlatie tussen twee zaken die met de veiligheidsnorm verband houden. Wat de tunnelveiligheid betreft, wordt die correlatie wel door Rijkswaterstaat gehanteerd.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Björn Rzoska: Ik neem het de sprekers niet kwalijk dat ze de politieke vragen niet kunnen beantwoorden. Ik vind het alleszins verhelderend dat de context duidelijk is geschetst. Er is aan de hand van een aantal computermodellen binnen de huidige context en toestand gewerkt.

Wat de internationale vergelijkingen betreft, is naar Breda verwezen. Dat was voor mij een trigger om zelf een aantal voorbeelden aan te halen. Ik heb een voorbeeld gezien dat momenteel wordt uitgevoerd en waarvan ik het potentieel zie. Ik vind het belangrijk dat dit wordt erkend.

Ik hoop dat de innovatie tijdens de komende discussies een rol zal spelen. Als ik het goed heb begrepen, is daar rekening mee gehouden. Dit maakt echter geen deel van het model uit. Ik neem dat niemand kwalijk.

Ik besef dat Antwerpen een unieke stad is. Ik ben zelf geen Antwerpenaar. Ik erken echter dat Antwerpen een unieke stad is. Een unieke stad heeft ook een unieke oplossing nodig. Op dat punt verschillen we misschien van mening.

Yasmine Kherbache: Ik vond de toelichting zeer verhelderend. De context waarop de studie is gebaseerd, is toegelicht. Volgens de eerste overkappingsstudie was het duidelijk dat een aanpassing van de onderliggende infrastructuur noodzakelijk is om tot grootschalige overkappingen te kunnen overgaan. Dat spreekt voor zich. In de tweede studie is hiermee geen rekening gehouden. Die studie vertrekt vanuit de bestaande structuur en gaat na hoe ver we dan kunnen geraken. Ik vraag me af of ik het allemaal goed heb begrepen. Klopt het dat de conclusie van de eerste studie standhoudt, maar dat hier niet op is voortgebouwd?

Kitty Haine: Volgens mij klopt dat gedeeltelijk. We hebben echter ook gewoonweg op een bepaald ogenblik nieuwe inzichten gekregen. De stad is natuurlijk niet de wegbeheerder. Dat is niet onze bevoegdheid. Onze administratie omvat ook geen wegontwerpers. Die mensen zitten bij het Agentschap Wegen en Verkeer.

Voor de eerste studie hebben we input van de Vlaamse tunnelmanager en van de Vlaamse administratie gekregen. Die input heeft ons doen besluiten dat de grootschalige overkappingsmogelijkheden op de bestaande ring haast onbestaande waren. Parallel hiermee hebben we in 2014, tijdens de uitvoering van deze studie, van BAM nieuwe inzichten gekregen. BAM is, samen met een aantal op het vlak van tunnelbouw gerenommeerde buitenlandse studie bureaus en met

een Nederlandse specialist ter zake, tot andere inzichten gekomen. De bestaande ring is eigenlijk wel overkapbaar, al vereist dat een aantal maatregelen.

Nadat we in 2014 de studie van BAM hadden ontvangen, hebben we een collegiale brief verstuurd. Ook nu zeggen we in onze aanbeveling aan Vlaanderen om de zaak te onderzoeken en een standpunt in te nemen. De stad ontving die twee informaties of inzichten; het is nu aan het andere Vlaamse niveau om klaarheid te scheppen. Als stad hebben we ons daarom toegespitst op wat we wel heel goed kennen: de stad, de ringzone, en de plekken waar mensen wonen en voorzieningen zich bevinden. Dat is onze bijdrage: waar zijn de meest strategische plekken en de meest urgente leefbaarheidsproblemen in Antwerpen en rond die ring.

Yasmine Kherbache: Ik zou die discussie graag met minister Weyts willen voortzetten. Hij is bevoegd voor de herstructurering van de ring. Ik hoorde u ook zeggen dat hoe eenvoudiger het verkeer op de ring wordt georganiseerd, hoe veiliger en eenvoudiger kan worden overkapt. Zeker, ook met een complex georganiseerd verkeer kan iets worden verwezenlijkt, al zijn daar voorwaarden aan verbonden. Dat moet verder worden onderzocht. Maar het onderzoek over het alternatief is niet gebeurd. Het is belangrijk dat wél te doen, want het is fundamenteel: als we het veiliger, eenvoudiger en goedkoper kunnen via een herstructurering van de ring, dan mogen we die kans niet laten liggen.

Annick De Ridder: Ik heb me lang ingehouden, maar toch iets over dat laatste. Het is behoorlijk ironisch dat we na tien of vijftien jaar omzwervingen terug bij het oorspronkelijk concept van de stedelijke en doorgaande ringweg zijn beland. Daarin was in de oorspronkelijke plannen voorzien. Uiteindelijk liet de vorige Vlaamse Regering – waar u deel van uitmaakte – dat model los, want men vreesde dat dit extra verkeer naar de stad zou brengen en dat het niet zou volstaan om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Dat mag toch ook eens worden gezegd.

Willem-Frederik Schiltz: In de politiek is er wel meer dan ironie, voortschrijdend inzicht of oude inzichten die terug valabel schijnen te worden. Alleszins denk ik dat het zeer relevant is dat deze studie wordt gevoegd bij het totaalpakket aan studies dat op de tafel van de intendant ligt. Wanneer – zoals de Vlaamse Regering heeft beslist – de uitvoering van het project in fases zal verlopen, zal het interessant zijn om na te gaan of sommige fases eerst aan bod kunnen komen. Maar ik denk niet dat we daar nu op moeten ingaan en beter met de minister de discussie over de intendant voeren. Ik dank de sprekers alvast voor de adequate toelichting bij onze vragen.

III. Toelichting door minister Ben Weyts over de opdracht aan de intendant

Minister Ben Weyts: De procedure loopt, en ik ben gehouden aan de wet op de overheidsopdrachten. Ik zal met enige omzichtigheid die procedure toelichten.

In het algemeen zijn er twee fases wat de intendant betreft. In een eerste fase worden kandidaturen met een oproep ingezameld. We werken met een aanstelling volgens een overheidsopdracht om de onafhankelijkheid van de intendant en zijn team te kunnen waarborgen, en ook om een beroep te kunnen doen op een brede expertise van diegene die het wordt en van het team dat op de tweede lijn staat. Ten slotte laat dat ook toe om de expertise van de intendant en zijn team flexibel in te zetten.

De gunning verloopt volgens een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Fase 1 van de opdracht bestaat uit het opstellen van een ambitienota. De inhoud van de volgende fases hangt natuurlijk samen met de inhoud van die ambitienota. Het is daarom erg belangrijk dat de precieze inhoud van de opdracht met de inschrijvers wordt gespecificeerd.

Hoe zit het met de timing, en wat is al ondernomen en welke stappen moeten nog worden gezet? Op 8 juni 2015 is de overheidsopdracht gepubliceerd. Die call is dus gebeurd. Op 9 juli – vandaag dus – is de deadline voor de indiening van kandidaturen. Zo-even is mij bevestigd dat er wel degelijk kandidaten zijn. Gelet op de wetgeving kan ik niet zeggen wie, maar het zijn er vijf.

Tegen 17 juli willen we een eerste selectie van de kandidaten verrichten, op basis van hun credentials met betrekking tot de begeleiding van complexe infrastructuurprojecten. Die selectiecommissie bestaat uit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, AWV, Ruimte Vlaanderen en de stad Antwerpen. Ik heb begrepen dat het in al die gevallen gaat over de leidend ambtenaar in kwestie, wat ons toch ook een discussie bespaart.

Eind juli komt men tot een selectiebeslissing, tot een goedkeuring van een selectievoorstel, ook door de Inspectie van Financiën, tot het meedelen van die beslissing aan de kandidaten en het bezorgen van een bestek voor de opdracht aan de geselecteerde kandidaten. In augustus en september zouden de offertes door de geselecteerde kandidaten worden ingediend, zouden er de onderhandelingen zijn tussen de inschrijvers en de aanbestedende overheid, met finaal de gunningsbeslissing. Dat zijn alle stappen die nog voor ons liggen.

Wat het opdrachtverloop betreft: de eerste fase is het opstellen van een ambitienota, met een visie en doelstellingen voor het hele projectgebied van de R1 en ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's en leefbaarheidsmaatregelen voor deelgebieden. In een tweede fase is er een marktbevraging met betrekking tot de ruimtelijke masterplannen voor de deelgebieden. In een derde fase voorzien we in een selectie door een politiek stuurcomité van prioritaire projecten, op basis van de ingediende masterplannen. Ik kom daar straks even op terug. In een eventuele fase vier is er de uitvoering van de prioritaire projecten.

We zijn ons daarbij bewust van enkele kritische succesfactoren van de opdracht: het maatschappelijk draagvlak voor die leefbaarheidsprojecten, de praktische uitvoerbaarheid ervan en de betaalbaarheid en terugverdieneffecten ervan. De looptijd wordt voorlopig geschat op vier jaar. Dat moet echter worden gespecificeerd met de inschrijvers.

In een eerste fase, die we vandaag hebben afgerond, werden de kandidaturen op basis van een call ingezameld. De tweede fase is die van het bestek en de offerte. De geselecteerde kandidaten krijgen dan het bestek toegestuurd dat momenteel voor advies voorligt bij de Inspectie van Financiën.

De kandidaten zullen, naast de overkappingsstudies van de stad Antwerpen, ook studies van BAM en van diverse actiegroepen toegestuurd krijgen als bijlage. De studies in opdracht van BAM zijn: de Leidraad Integrale Aanpak Masterplan (LIAM) van 2002, de Groene Singel, de plan-MER Oosterweelverbinding van 2014, de RoTS-quickscan met betrekking tot de vertunneling van de ring van 2014 en de AWV-studie in het kader van de plan-MER A102-R11bis.

De studies van de stad Antwerpen zijn: het Beeldkwaliteitplan Groene Singel, het onderzoek naar de overkapping van de Antwerpse ring in 2011-2012 en het onderzoek naar de overkapping van de Antwerpse ring dat hier is voorgesteld.

Tot slot zijn er natuurlijk ook de studies van de actiegroepen, van Ringland, van de Ring van A, in het kader van de plan-MER van de Oosterweelverbinding 2014 en de plan-MER A102-R11bis. Er is de studie van A-Ring, in het kader van de plan-MER A102-R11bis. Er zijn de studies van Antwerpen Hogerop en Borgerhout voor mensen. Dat zijn dus heel wat studies die de intendant voorgeschoteld krijgt.

Met betrekking tot het bestek kan ik nog niet te zeer in detail gaan, maar ik kan u wel zeggen dat we uitgaan van de ambitie om, vertrekkend van de Oosterweelverbinding, een overkapping van de volledige ring te realiseren. Dat is een uitermate complexe opdracht, waarbij we de technische randvoorwaarden goed in beeld moeten trachten te brengen. Op dat vlak zijn er natuurlijk heel wat vragen te stellen voor de geselecteerde intendant, die ook vanuit zijn ruimtelijke opdracht toegang heeft tot alle informatie en vragen kan stellen aan alle overheidsdiensten die in heel deze kwestie een rol spelen. Naast veiligheidseisen, tunneltechnische eisen en het in kaart brengen van harde randvoorwaarden, zoals de kruisende infrastructures, zullen AWV en BAM toch moeten bekijken op welke manier het onderliggende verkeerssysteem kan worden vereenvoudigd, net om die ambitie van een volledige overkapping te realiseren. De aanpak van de intendant moet natuurlijk ook prioriteiten vastleggen.

Wel kunnen we alvast in het najaar de spade in de grond steken om de ring ter hoogte van de Schijnpoort verdiept aan te leggen en de voorwaarden te creëren om het viaduct van Merksem af te breken en daar al de overkapbaarheid te realiseren. Ik denk, ik hoop dat we met deze aanpak, met het zo snel mogelijk selecteren en aanduiden van een intendant, in heel deze kwestie stappen vooruit kunnen zetten, zoals we dat, denk ik, sinds september met deze Vlaamse Regering hebben gedaan.

IV. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van commissieleden

Björn Rzoska: Minister, ik had ook gezien dat die procedure vandaag afloopt. U zegt daar niet veel over te kunnen zeggen, maar ik heb toch een vrij cruciale vraag. Ik grijp terug naar de bespreking van de achtste voortgangsrapportage over het Masterplan 2020, die op 11 juni 2015 heeft plaatsgevonden¹. Ik heb nog eens de beelden van de commissie bekeken. Toen was u nogal beslist over de opdracht van die intendant. U had het daarnet over het hele projectgebied van de R1, met maximale overkapping als doel, maar toen hebt u in de commissie ook gezegd dat in september was beslist het Oosterweeltracé overkapbaar te maken. Die intendant kon de facto dus enkel de overkapping van het Oosterweeltracé bekijken. Ik heb het opgeschreven: hij moest zoeken naar de ideale combinatie van een verbeterd Oosterweeltracé en overkapping.

Dat was dus de initiële opdracht, dacht ik. Nu heb ik de indruk dat u het opentrekt. Tenzij ik mij totaal vergis. Bij Willem-Frederik Schiltz – maar hij zal straks voor zichzelf spreken – was er toch wel wat ongerustheid omdat u op 11 juni 2015 de opdracht van die intendant nogal opsloot in het besliste Oosterweeltracé. Is dat nog altijd de scope?

U hebt het nu over bijlagen. De intendant gaat heel wat bijlagen krijgen, waaronder ook de alternatieven van Ringland. Is er dan een bijsturing gebeurd van de opdracht? Of lees ik dat verkeerd?

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/5.

Als er geen bijsturing is gebeurd van de opdracht, blijven we zitten op de discussie die we toen hebben gevoerd. Er zijn verklaringen geweest in de media. We hoeven daar niet flauw over te doen. Daar zag ik toch ook enig verschil tussen wat u daarover vertelde en wat een aantal anderen daarover verklaard hebben. Ik durf bijna zijn naam niet meer uit te spreken, maar Bart Somers heeft daar toch wel een aantal straffe verklaringen over afgelegd. Wat hem betreft, moesten die alternatieven mee in de scope van de intendant zitten. Daar heb ik op dit moment geen duidelijkheid over. Zit dat nu mee in de scope van de intendant, ja of neen? En als het erin zit, moeten we dan de procedure niet opnieuw voeren? U zegt dat u al gelukkig bent met vijf kandidaten. Ik kan mij voorstellen dat een aantal kandidaten die de opdracht hebben bekeken, hebben afgehaakt op het feit dat u de opdracht hebt opgesloten binnen het Oosterweel-tracé. Dit parlement verdient het om daar een duidelijk antwoord op te krijgen, zodat we weten of die intendant met een ruime blik de alternatieven kan meenemen in de scope van zijn opdracht.

Yasmine Kherbache: Het is van belang dat die intendant in alle openheid zijn studiewerk kan doen, en dat hij daar ook alle ruimte voor krijgt. Het pleidooi om duidelijkheid te creëren over de scope van zijn onderzoek is fundamenteel. Er zijn straffe verklaringen geweest, onder andere van Bart Somers. Maar minister, u was daarin toch ook wel lichtjes voluntaristisch – of anders ben ik zeer optimistisch – in die zin dat u aangaf ook Ringland de hand te reiken om samen te bekijken hoe we op de beste manier een maximale overkapping kunnen realiseren.

Minister, krijgt die intendant de ruimte om in zijn oplossingen ook de bestaande tracés bij te sturen? Zodat hij door middel van bijlagen niet alleen wordt geïnformeerd over welke inzichten er allemaal bestaan, maar die inzichten ook effectief zal meenemen en oplossingen uitwerken die dan ook wel bijstellingen veronderstellen van het bestaande tracé dat nu wordt gezien als beslist beleid?

Als men naar een maximale overkapping wil gaan en een effectieve realisatie, dus niet alleen studeren en plannen, is het van belang dat men nu geen stappen zet die dat onmogelijk zullen maken of in ieder geval bemoeilijken. Het eerste wat moet gebeuren, is vermijden dat men nu stappen zet die een maximale overkapping bemoeilijken of onmogelijk maken. Is het dan ook niet van belang dat in de lopende procedures de overkapping effectief wordt verankerd? Dat is nu niet het geval. Dan is men gewoon opnieuw aan het studeren, zonder te realiseren. Ik denk, minister, dat u daar toch ook een pleitbezorger bent om zo ver mogelijk te geraken met die overkapping. Maar dat vraagt een verankering van de overkapping in de lopende procedures.

Caroline Bastiaens: Minister, ik heb u heel duidelijk de te volgen procedure horen toelichten, van waar we nu staan tot hoe we kunnen komen tot een intendant, en wat dan het verdere proces en de opdracht van de intendant zal zijn. Daarbij hebt u heel duidelijk aangegeven wat de ambitie is. Die ambitie is inderdaad de overkapping van de volledige ring. Daarbij hebt u aangegeven dat het een van de eerste opdrachten van de intendant zal zijn om, zodra hij geselecteerd is, de ambitienota op te maken. Daarin moet hij de opdracht specificeren. Wat bedoelde u daarmee: de opdracht specificeren?

U zei ook dat het de opdracht van de intendant zal zijn om een aantal randvoorwaarden te bepalen. Kunt u daar wat specifiek over zijn? De intendant zal ook de prioriteiten moeten bepalen. We kregen een toelichting van de studie van de stad waarin een aantal opportuniteiten heel duidelijk worden aangegeven. Ik mag er toch van uitgaan dat de studie van de stad, met de kennis die de stad aanreikt aan de intendant, zal worden meegenomen?

Bij de opsomming van een aantal kritische succesfactoren, die inderdaad heel duidelijk waren, hebt u gezegd dat we denken aan een looptijd van vier jaar. Wat bedoelt u daar precies mee?

Willem-Frederik Schiltz: Minister, op een vorig ontmoetingsmoment heb ik inderdaad mijn bezorgdheid uitgesproken omdat er op dat moment wat ruis is ontstaan in de pers, meer bepaald met betrekking tot de uitgestoken hand naar de actiegroepen. Ik herinner me dat u in de commissie duidelijk hebt gemaakt dat het de bedoeling is dat de intendant met een open vizier de mogelijkheden en alternatieven mee in beschouwing kon nemen. Ondertussen is er een aanbesteding gelanceerd waarop enkele kandidaten hebben ingetekend. Nu komt de specificering van de opdracht.

Aangezien het bestek vrij open was, neem ik aan dat dat ook in de opdracht zo zal blijven en dat de hele overkapping van de ring kan worden onderzocht. Minister, u hebt altijd te kennen gegeven dat u het Oosterweeltracé prioritair vooropstelt. Ik neem aan dat we daar verder niets in moeten dichttimmeren, en dat er niet moet worden beknibbeld op punten en komma's of wijzigingen om een volledig beeld te krijgen. Ik neem aan dat de politiek uiteindelijk zal beslissen en dat we ten minste alle opties die op tafel liggen, grondig moeten kunnen laten bekijken en vergelijken door de intendant.

Dirk de Kort: We hebben vroeger kennis kunnen nemen van het bestek van 8 juni. Minister, op 11 juni hadden we de bespreking van de achtste voortgangsrapportage Masterplan 2020 en uw toelichting. Zijn er nog wijzigingen aangebracht aan het bestek dat toen is gepubliceerd?

2. Antwoorden van minister Weyts

Minister Weyts: Er is een onderscheid tussen de call, het inroepen van degene die is geïnteresseerd in de opdracht die in ruime termen is geformuleerd, en het bestek. Het bestek komt na de selectie. Dat is de vaste procedure in zulke opdrachten.

Wat is de opdracht? Dat is de realisatie van een overkapping van de volledige ring, vertrekkende van de Oosterweelverbinding. De looptijd is vier jaar. Het gaat over een optionele fase van procesbegeleiding van de werken, daarom zeg ik dat het kan worden bepaald samen met de uiteindelijk geselecteerde intendant. Het gaat over de duur van zijn job.

Welke zijn de prioriteiten? De keuze gaat over waar eerst werk te maken in functie van een afweging die de intendant suggereert. Dat is ook een deel van zijn taak.

Ik betreur de zoektocht naar tegenstellingen, naar de exegese van woorden, waarbij je de indruk krijgt dat men bezig blijft met het zoeken naar argumenten om toch maar alles van tafel te vegen. Start from scratch, herbeginnen. Het vertrekpunt is wel degelijk de Oosterweelverbinding omdat het probleem hoogdringend is. Terugkeren naar alternatieven en weer vier jaar studeren en allerhande procedures doorlopen, neen, dat gaan we echt niet doen: een nieuw RUP, een nieuw uitvoeringsplan ... De problematiek is dermate dringend dat we zo snel mogelijk vooruit moeten kunnen gaan in plaats van alles weer van tafel te vegen of on hold te zetten: 'wacht even, we doen er nog een jaar bij of misschien wel meer'. Dat is niet de bedoeling. Er is ook een democratisch draagvlak. Dat blijf ik herhalen tot spijt van wie het benijdt. Twee derden van de kieskring Antwerpen ondersteunt dit regeerakkoord via zijn vertegenwoordigers.

Sinds september hebben we verschillende obstakels weggewerkt. We hebben stappen vooruit gezet. We hebben de dading met Noriant, dat als een zwaard van Damocles boven ons hoofd hing, weggenomen.

Er was de discussie over de financiering, waarvan de Vlaamse Regering heeft gezegd dat ze haar verantwoordelijkheid en die factuur wou opnemen. Dan was er ook de issue van de leefbaarheid. Ook daar hebben we een duidelijk engagement genomen. De actiegroepen zijn er terecht en succesvol in geslaagd die bezorgdheid naar voren te schuiven. Die bezorgdheid wordt ook beantwoord door de Vlaamse Regering. We staan niet alleen open voor die bezorgdheid, we hebben ook de vaste ambitie om de factuur op te rapen voor de Antwerpse mobiliteit en tegemoet te komen aan de bezorgdheid inzake leefbaarheid. Dat wil zeggen: een overkapping van de volledige ring realiseren. Dat is wetenschap. Hoe, wat, waar, wanneer, waar prioritair, dat is een job van de intendant. Gelukkig zijn er vijf kandidaten, en ik hoop gedegen kandidaten.

Waarschijnlijk zal ik al te voluntaristisch en positief zijn, dat kan allemaal best, maar Antwerpen is toch een uniek probleem dat een unieke behandeling verdient. Wel, ze krijgt die unieke behandeling van de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering wil de miljarden euro's die nodig zijn uittrekken, en tegemoetkomen aan de vragen met betrekking tot de leefbaarheid. Laat ons die kans grijpen. Ik garandeer die ambitie zoals ik ze heb verwoord, net als de betrokkenheid van de actiegroepen bij het werk van de intendant. Mijn vraag is alleen: kunnen we nu vooruitgaan? We zijn nog nooit zo ver geraakt als vandaag. Kunnen we nu – gelet op die gegevens, de ambitie en de opdracht van de intendant om een overkapping van de volledige ring te realiseren, vertrekkende van de Oosterweelverbinding – alstublieft vooruitgaan?

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Björn Rzoska: Minister, ik ben een beetje ontgoocheld door uw antwoord. Het stoort me dat u zegt dat er zijn die blijven zoeken naar argumenten om dingen van tafel te vegen. Dat is zeer gemakkelijk. Het verpakt zich misschien in een lekkere oneliner, maar die maskeert niet dat u niet de openheid hebt om de alternatieven op een volwaardige manier te laten bekijken door de intendant. En dat is mijn enige vraag over de intendant. Alles staat of valt met hoe u de opdracht inkleurt. Dat was ook de discussie op 11 juni 2015. En die opdracht is nog steeds zeer beperkend. Hij of zij moet vertrekken van de Oosterweelverbinding.

U antwoordt niet op een cruciale vraag. Op het moment dat de intendant tot de analyse komt dat er betere oplossingen zijn dan het Oosterweeltracé, krijgt hij dan de ruimte om dat bij te sturen of zelfs fundamenteel om te gooien? Het antwoord is zeer duidelijk neen. Ik blijf ook zoeken naar de beste oplossing voor de stad Antwerpen. Mensen schuiven op dit moment modellen naar voren die veel aantrekkelijker zijn dan wat u en de Vlaamse Regering als het grote project naar voren schuiven. Ik had gehoopt, en met mij heel wat mensen, dat die intendant wel degelijk de opdracht zou krijgen om met een breed vizier te kijken. Wat mij betreft, gaat het uiteraard ook over het project waarvoor u gaat, maar wel op een gelijkwaardige manier met andere alternatieven die op tafel zijn gelegd.

Ik had gehoopt, en zo hebben ook andere collega's het verwoord in de commissie op 11 juni, dat de intendant de hand ging zijn, uw hand, richting de verschillende actiegroepen. Dat was ook de vraag van de verschillende actiegroepen, om de intendant de ruimte te geven, als die tot de conclusie komt dat er een beter alternatief is, ook als het een alternatief tracé betekent. U hebt nu zeer duidelijk

antwoord gegeven dat hij die ruimte niet krijgt, minister. U maakt er een politiek spel van. Het is jammer.

Mijnheer Schiltz, ik heb het antwoord zeer goed beluisterd. Als u in het verslag en het filmpje van 11 juni kijkt naar uw vragen, die ik meer dan terecht vond, moet u zich opnieuw zorgen maken. Ik denk niet dat er tegemoetgekomen is aan uw vraag.

Yasmine Kherbache: Minister, het is jammer dat u vorige week niet bij de toelichting van de verschillende actiegroepen kon zijn. Want dan had u gehoord dat bij geen enkele van de alternatieven wordt gepleit voor oplossingen die meer tijd vragen, duurder zijn of een absoluut tabula rasa inhouden. Alle goede inzichten die we hebben na zeventien jaar nu, moeten we meenemen.

Een van die fundamentele inzichten, die we opnieuw hebben gehoord bij de tweede overkappingsstudie, is dat we de ring moeten saneren. Dat staat als een paal boven water. Het is geen goede oplossing om zomaar een probleem te overkappen. Daarom wordt er systematisch voor gepleit om de verkeersstromen beter te organiseren op de ring.

Men moet ook zoeken naar snellere oplossingen. Een van de lopende procedures, minister, is de aanleg van de A102. Het zou een zeer grote stap vooruit zijn om zo veel mogelijk doorgaand verkeer uit Limburg, het Ruhrgebied en de Kempen van de ring te halen. Ik heb het over versnellen, niet vertragen, minister. Maak alstublieft geen karikatuur van een discussie die we ten gronde willen voeren omdat we het probleem belangrijk vinden. Licht het nu op tafel om dat belangrijke onderdeel te versnellen, in het onderzoek van de intendant?

Daarover heb ik het ook als ik het heb over het aanpassen van de procedures, om de overkapping te verankeren. Dan moet u ook de fasering herbekijken. Het is niet eerst het aanleggen van de Oosterweelverbinding dat de overkapping dichterbij zal brengen. Het zorgt ook niet voor minder verkeer op de ring.

Ik pleit ervoor om het debat intellectueel eerlijk te voeren, geen karikaturen te maken en niet te antwoorden met platitudes. We zullen ons ook proberen te beheersen. We vragen om de intendant alle ruimte te geven. Op die manier willen we komen tot een snellere en betere oplossing. We willen de procedures zeker niet verlengen. Vorige week werd door de ingenieurs aangegeven dat de uitvoering van de verschuiving van de locatie van de derde Scheldekrusing kan tegen 2022. Het gaat niet om het vertragen van de boel maar om het verbeteren van de bestaande strategie.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag, tenzij de platitude dat we de boel willen vertragen. Niemand wil dat. Integendeel, we willen versnellen en verbeteren. Willen we een effectieve overkapping garanderen, dan zullen de procedures aangepast moeten worden. Zo niet, houden we de mensen iets voor want de lopende procedures laten dat niet toe. Het is van fundamenteel belang om de ring te saneren. Prioriteer de aanleg van de A102 en zorg er dan voor dat er een totaaloplossing komt voor de overkapping van de ring waarbij ruimte wordt gegeven aan de intendant om rekening te houden met alternatieven.

Caroline Bastiaens: Minister, ik ben blij met uw voluntarisme. In dit dossier is dat noodzakelijk. Na al die tijd moeten we vooruit en dingen realiseren. Ik merk nu cynisme en ongeloof dat we effectief vooruit kunnen gaan met het dossier en de stad een oplossing en toekomst kunnen bieden. Voor mij moet die oplossing bestaan uit twee elementen: een oplossing voor de mobiliteit en de leefbaarheid. Het ene gaat hand in hand met het andere. Wanneer we een oplossing kunnen geven aan de mobiliteitsknoop, zetten we al heel belangrijke stappen voor de

leefbaarheid. Willen we ambitieus zijn op het vlak van leefbaarheid, dan moet ook de mobiliteit worden aangepakt

Ik onthou dat u de ambitie hebt om te werken aan de mobiliteit, wat we al langer wisten. U wilt effectief werk maken van de overkapping van de ring. Als ik u goed heb begrepen, zullen we binnen vier jaar kunnen starten met stukken te overkappen. Het is belangrijk dat we onze ambitie om leefbaarheid aan mobiliteit te koppelen, zichtbaar maken voor de Antwerpenaar die er zo hard om vraagt.

Annick De Ridder: Mevrouw Kherbache, u verwijst naar de actiegroepen en zegt dat niemand heeft gepleit voor duurdere oplossingen, meer tijd en het verlengen van procedures. U zegt dat u niet wilt vertragen, maar versnellen en verbeteren. Wie houdt de mensen iets voor? Denkt u oprecht dat als alles terug naar af wordt geschoten en de tracés opnieuw moeten worden bestudeerd, u daarmee de overkapping 1 minuut dichterbij brengt? Ik zal u zeggen wat er dan gebeurt. Als u opnieuw begint over de tracékeuzes, dan komt er niets.

In het project Ringland moet er een onderscheid worden gemaakt tussen een prachtig idee van overkapping dat iedereen omarmt, niet het minst de minister en de Vlaamse Regering, en het vervoerstraject, het verkeerstechnische model en de tracékeuze. Ik was ook aanwezig vorige week. We hebben gehoord dat er nog heel veel cruciale vragen zijn waarop geen antwoord kan worden gegeven, meer bepaald op vlak van het verkeerstechnische, de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Ik ben niet bereid om alles op de helling te zetten, om nog eens vijf jaar te studeren en dan over x aantal jaar vast te stellen dat het eigenlijk niet kan. Dan hebt u de overkapping eigenlijk onmogelijk gemaakt.

Laat ons nu het prachtige compromis omarmen waarbij men na vijftien jaar studiewerk aantoont dat vertrekkende van de Oosterweelverbinding de overkapping stap voor stap kan. Er wordt geld vrijgemaakt om het oplossen van de files te verzoenen met een oplossing voor de leefbaarheid. Dat is exact wat in de opdracht staat. Er wordt vertrokken vanuit Oosterweel, men gaat kijken op welke manier strategische punten het beste kunnen worden overkapt met als betrachting de overkapping van de volledige ring. We zijn ervan overtuigd dat dit kan.

Yasmine Kherbache: Laten we er geen dovemansgesprek van maken. Mevrouw De Ridder, u hebt gewoon niet geluisterd naar wat ik heb gezegd. Ik pleit voor sneller en beter. Natuurlijk geloof ik dat! Ik leg zelfs oplossingen op tafel. Ik heb het over de lopende procedure A102. U kunt die versnellen. De vorige legislatuur heeft de instrumenten daarvoor klaargemaakt.

Laten we dat vooral doen. Ten eerste helpt het namelijk om de files aan te pakken op de ring. Het saneert dus de ring om de overkapping op die manier te vergemakkelijken en meer mogelijk te maken. Ten tweede ben ik – op dat vlak ben ik misschien wat voluntaristisch – blij te lezen dat u zegt, minister, dat u geen fanaticus bent. Ik begrijp dus dat u pragmatisch bent. Dat vind ik een goede houding, zeker in zulke dossiers. Fanatici horen niet thuis rond de tafel, want op die manier helpen we het dossier zeker niet vooruit.

Wat vaststaat, is dat, ook vorige week, duidelijk is gemaakt dat er een aantal zeer grote problemen op ons afkomen als het gaat over de uitvoering van de Oosterweelverbinding. U gaat daar licht overheen. De actiegroepen hebben aangegeven dat de juridische problemen groot zijn. U zegt dan: "See you in court". Dat klinkt stoer.

Annick De Ridder: U moet mij correct citeren. Ik heb gezegd dat de actiegroepen hier komen met de boodschap 'See you in court'. Ik heb dat niet gezegd.

Yasmine Kherbache: Dan hebt u hen fundamenteel verkeerd geciteerd. Want al maanden waarschuwen ze en pleiten ze voor een reparatie. Ze zeggen dat ze niet naar de Raad van State willen. Maar alsjeblieft: houd rekening met die grote problemen en procedurele fouten. De Vlaamse Regering heeft in het verleden al meermaals reparatiedecreten ingediend. Op dat vlak hebben ze dus hun verantwoordelijkheid genomen. Ze hebben grondige studies op tafel gelegd die wijzen op fundamentele problemen. Als je blind blijft voor die problemen, rijd je naar een muur. Dat is verantwoordelijkheidszin, mevrouw De Ridder! Dat hebben ze gedaan.

Ik pik het dus niet dat u op dat vlak continu karikaturen maakt van mensen die ernstig bezig zijn met dat dossier. U zegt dat het weer vijf jaar studeren wordt. Neen, dat is niet wat er wordt gezegd. Er liggen allerlei inzichten op tafel. Er lopen procedures die kunnen worden versneld. Er zijn ook elementen die je al kunt realiseren in verband met het vrachtverkeer. Hoe vaak heb ik nu al niet gezegd dat je het vrachtverkeer ook voor een stuk van de ring kunt halen, waardoor je de verkeersveiligheid bevordert, er minder verkeer is op de ring en je 8000 vrachtwagens van de ring kunt halen? U blijft daar Oost-Indisch doof voor. Het is onrustwekkend dat u op die manier naar zo'n dossier kijkt.

Laten we inderdaad in alle ernst, intellectueel eerlijk en constructief, met alle dossiers op tafel kijken wat we kunnen doen, hoe we de procedures kunnen versnellen en de oplossingen dichterbij kunnen brengen. Maar laten we vooral niet doof en blind blijven voor argumenten die op tafel liggen en het dossier vooruithelpen. Ik denk dan aan een hardnekkigheid in het dossier, alternatieven en oplossingen die niet in overweging worden genomen. Want inderdaad, in al die jaren zijn er effectief bijkomende inzichten. Neem die in overweging. Als u nu blijft vasthouden in die rol, is dat uw keuze. Maar probeer ons niet wijs te maken dat er geen betere alternatieven zijn. Dat is namelijk fundamenteel onjuist.

Björn Rzoska: Mevrouw De Ridder, u viseerde mij in het begin. Het is absoluut niet mijn stijl om te zeggen dat ik niet voor een oplossing ga, alles van tafel schuif en de stilstand rond Antwerpen wil bestendigen. Dat is absoluut niet mijn insteek.

Wat ik wel doe, mevrouw De Ridder – en dat is de manier waarop ik graag aan politiek doe – is kijken naar de inhoud. Ik sluit aan bij wat mevrouw Kherbache zegt. Die mensen hebben verleden week heel wat studies op tafel gelegd. Daar zitten een aantal instellingen tussen die ook in andere studies worden gebruikt en die u niet zomaar naast u kunt neerleggen. Ook rond verkeersmodellen hebben zij wel degelijk gewerkt met modellen die door het Vlaams Verkeerscentrum zijn aangeleverd en waarop de Vlaamse Regering ook een beroep doet op het moment dat ze verkeersmodellen uittekent. U kunt dat niet zomaar opzijshuiven.

Ik dacht dat ik een uitgestoken hand had gezien. Na de discussie in de laatste voortgangsrapportage dacht ik een opening te hebben gezien en gehoord – althans aanvankelijk niet, maar in latere verklaringen wel – om vooral rond die intendant de mogelijkheid te geven om alle oplossingen op tafel te leggen. Ik bedoel daarmee alle oplossingen. Dus ook ik ben oplossingsgericht.

En wat lees ik in het bestek? Daarnet heeft de minister gezegd dat het bestek niet is bijgestuurd. Op bladzijde drie staat heel duidelijk, onder het tweede bolletje, de randvoorwaarden: "Er is geen impact op de prioritaire realisatie van de Oosterweelverbinding. De realisatie van de Oosterweelverbinding is prioritair en wordt niet afhankelijk gesteld, noch gekoppeld aan de aanpak van de studie of de realisatie van de overkappingen.". Ik had gehoopt dat die stringente voorwaarden, die beperkende voorwaarden, zouden worden opengebroken.

Jammer genoeg krijgen wij en vele Antwerpenaars vandaag het volgende antwoord: "Nee, die andere oplossingen zullen we niet op tafel leggen. We blijven halsstarrig vasthouden aan één oplossing.". Ik vind dat jammer. Dat is niet uw verantwoordelijkheid nemen, maar uw verantwoordelijkheid wegschuiven.

Caroline Bastiaens: Mevrouw Kherbache, ik onthoud vooral dat u opportuniteiten ziet in reparatiedecreten. U weet dat ik helemaal geen voorstander ben van stellingenoorlogen of het over en weer gooien van verwijten.

Mevrouw Kherbache, u hebt het over Oost-Indische doofheid. U hebt blijkbaar heel lang geleden al een aantal voorstellen op tafel gelegd die vrachtwagens van de ring zouden weghalen.

Volgens mij verwijst u naar het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Ik zou graag willen dat dit zou werken. Uiteindelijk hebben we vorig jaar of twee jaar geleden een proefproject uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat dit niet het gewenste effect heeft. Ik zou het graag willen. Indien dit een toveroplossing zou zijn, zouden we dit, ondanks alle mogelijke bezwaren die hiertegen kunnen worden gemaakt, zeker hebben gedaan. We hebben het geprobeerd. Het effect is niet wat we zouden willen.

U hebt het ook over de snelle realisatie van de A102 gehad. Omvat dit dan de realisatie van de tweede spoortoegang? U pleit er graag voor vrachtwagens van de ring weg te halen. U pleit voor een multimodaal model en voor de modal shift. Ik ben daar ook een grote voorstander van. Volgens mij is de realisatie van de tweede spoortoegang hiervoor essentieel. Ik vrees dan ook dat de snelle realisatie van de A102 niet heel realistisch is. U zult dit ook moeten toegeven.

Willem-Frederik Schiltz: Minister, wanneer het kan en wanneer er aanleiding toe is, ben ik een man die vertrouwen wil schenken. Ik heb dat vorige keer gedaan. U hebt dat vertrouwen correct beantwoord. Ook nu toont u een zekere openheid. De krampachtigheid met betrekking tot dit dossier lijkt een beetje te lossen. Ik ben blij dat we elkaar hebben kunnen vinden met betrekking tot de figuur van de intendant. De objectivering van een aantal zaken zou de spanning met betrekking tot dit dossier wat kunnen wegnemen. Dat we met betrekking tot de timing geen tijdverlies willen oplopen, staat voorop. Volgens mij zijn we het daarover allemaal eens. U doet dat goed, zij het met voorzichtige stapjes.

Er is echter een Vlaams volksvertegenwoordiger die de zaken steevast extreem scherp stelt. Dat is niet evident. Volgens u gaan we prioritair van de Oosterweelverbinding uit. Ik begrijp dat. Dat plan ligt er en we gaan na wat we met dit plan kunnen. Er is een zekere openheid. We kunnen hier en daar nog wat aanpassen. We hoeven daar nu nog geen uitspraken over te doen. Het belangrijkste is dat we eerst inventariseren wat op tafel ligt, wat mogelijk is en op welke manier we de overkapping van de volledige ring tot stand kunnen brengen.

Mevrouw De Ridder, u hebt bijna verklaard dat het de Oosterweelverbinding of niets zal zijn. Ik vind dat moeilijk. Ik vind het niet fijn dat u een aantal kritische, maar constructieve bedenkingen van de oppositie op die manier van de tafel veegt. Ik vind dat geen fijne werkwijze.

Dit dossier is te belangrijk. Eigenlijk mogen we al lang geen politieke discussies meer voeren. We moeten discussiëren over de vragen hoe we voor een zo belangrijke stad de beste oplossing kunnen vinden en hoe we de welvaartscreatie van de Antwerpse haven op de beste manier kunnen garanderen.

We kunnen dit immers maar een keer. Zodra die verbinding er is, beschikken we niet over een volgende legislatuur om het nog eens opnieuw te doen. Dan is er geen reparatiedecreet meer. Dan is het geen beslist, maar uitgevoerd beleid.

Minister, ik blijf mijn vertrouwen in u vestigen. De signalen die ik vanuit de interkabinettenwerkgroepen opvang, zijn hoopgevend. Ik hoop dat we dit debat of dit rondje bekvechten kunnen besluiten. Ik hoop dat u, zoals het een groot staatsman betaamt, het motto 'put your money where your mouth is' zult hanteren. Ik hoop dat uw teksten over de opdracht van de intendant de openheid die u hebt gecreëerd en de uitgestoken hand die u hebt aangekondigd perfect zullen belichamen.

Annick De Ridder: Aangezien mevrouw Bastiaens al een deel van mijn antwoord heeft gegeven, zal ik niet in herhaling vallen. Ik wil nog wel een punt over de bottleneck aan de Frans Tijsmanstunnel toevoegen.

Mevrouw Kherbache, de studie heeft aangetoond dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel geen oplossing biedt. U hebt het ook over de A102 en over de hier onrechtstreeks aan verbonden R11bis gehad. De MER-studie loopt. U blijft ernaar vragen die procedure te verkorten. Die procedures moeten echter worden gerespecteerd.

Ik herhaal dat vijftien jaar studiewerk heeft aangetoond dat een nieuwe oeververbinding noodzakelijk is. De Oosterweelverbinding is doorheen alle studiewerk met betrekking tot alle aspecten als beste optie naar voren gekomen.

Het is geen oplossing naar de stedelijke ringweg en de doorgaande ringweg terug te grijpen. Dat is het oud beleid en het oud studiewerk. De vorige Vlaamse Regering is hier duidelijk op teruggekomen. Toen is verklaard dat dit geen goede oplossing zou zijn.

Ik herhaal de boodschap die ik daarnet al heb verkondigd. Ringland heeft een prachtig idee in verband met de overkapping. Indien u denkt dat we alles opnieuw van nul zullen bestuderen en de tracés volledig zullen herbekijken, begraaft u meteen ook de overkappingsidee.

We moeten de handen in elkaar slaan en een oplossing voor het fileprobleem zoeken. We moeten een oplossing vinden of de ring heraanleggen om er niet enkel voor Antwerpen, maar voor heel Vlaanderen voor te zorgen dat de files eindelijk van de baan zullen zijn. We moeten dit met een overkapping gepaard laten gaan. Dit is een oplossing voor de leefbaarheid. We zijn ervan overtuigd dat dit kan.

De intendant zal een belangrijke opdracht moeten vervullen. We hebben daar het volste vertrouwen in. Ik heb uiteraard ook alle vertrouwen in de minister en in de opdracht die hij zal geven. Hopelijk zullen we in het najaar snel duidelijkheid krijgen en zal die man of vrouw dan met zijn of haar team aan de slag kunnen gaan.

Yasmine Kherbache: Mevrouw De Ridder, mevrouw Bastiaens, ik stel vast dat jullie mijn voorstel met betrekking tot de Liefkenshoektunnel niet hebben gelezen. Ik heb dat voorstel al herhaaldelijk geformuleerd. Het gaat er niet om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. Het gaat erom het vrachtverkeer naar de Liefkenshoektunnel om te leiden. Voor het havenverkeer kan de tol goedkoper worden gemaakt. Op die manier kunnen we heel wat vrachtverkeer van de ring halen.

Dat staat los van wat hier altijd wordt herhaald. Ik krijg steeds te horen dat dit al is onderzocht. Het gaat dan echter steeds om het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Ik heb echter een heel ander voorstel naar voren geschoven. Ik zal het jullie bezorgen. Ik ga ervan uit dat jullie het zeer grondig zullen lezen en dat we dan ook een correcte discussie zullen kunnen voeren.

Ten tweede nog iets over de A102. De procedure kan wel versneld worden, mevrouw De Ridder. Er kan meteen overgestapt worden op een project-MER, er is in die reservatiezone voorzien. Het is iets waarover u kunt beslissen. Waarom doet u dat dan niet? Mevrouw Bastiaens zegt dat we dan ook over andere dossiers een beslissing moeten nemen. Mij niet gelaten dat de discussie daarover gevoerd wordt, maar los daarvan is iedereen het erover eens dat de A102 een cruciale rol speelt in het saneren van de ring. Laten we dus vooral beslissen om die procedure te versnellen.

Ten slotte, ik had het over de reparatie van de MER. Ik weet dat er voor reparatiedecreten een hele traditie is bij de CD&V. We hebben eruit geleerd dat ze het beste vermeden worden en dat we het beste van bij de aanvang correcte procedures volgen. Ik heb het hier over de reparatie van de MER. Dat hebben we in het verleden ook al gedaan. Het is ook wat vorige week werd bepleit om problemen bij de Raad van State te vermijden. Het lijkt me een opportuniteit waarmee ook de overkapping van de ring geïntegreerd kan worden in de lopende procedures.

Lode Ceysens: Mevrouw Kherbache, ik wil toch heel even inpikken op wat u zegt, want u stelt het zo formeel, maar we moeten deze discussie hier zeker niet verder voeren. U zegt dat reparatiedecreten een traditie zijn van de CD&V. We hebben vorige legislatuur inderdaad een aantal reparatiedecreten ingediend. Ik heb dat persoonlijk gedaan samen met uw stadsgenoot en goede collega Bart Martens.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Kherbache, uw alternatief werd een tijdje geleden ook voorgelegd aan de administratie en die heeft er ook op geantwoord met betrekking tot de bezwaren vanuit Europese hoek. Het gaat immers om een essentiële Europese transportcorridor.

Wat we wel op vrij korte termijn kunnen doen om het tracé aantrekkelijker te maken, is werken met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat hebben we nu ook gerealiseerd. We hebben heel dat stuk vrijgesteld van tol, niet alleen de tunnel zelf, maar ook de aanrijstukken van het hele tracé en zelfs van het verlengde ervan, de N49. Hierdoor wordt het tracé aantrekkelijker. Dat is volgens mij een heel concrete positieve maatregel.

Mijnheer Rzoska, voor het verslag: u verwacht oproep met bestek, want als het goed zit, hebt u het bestek nog niet kunnen inkijken. Dat hoort zo. Eerst doen we een oproep, dan gebeurt de selectie en dan volgt het bestek. Dit is gewoon formeel een verschil. Ik weet dat het een complexe procedure is, maar we volgen hier gewoon de regels van de wet op de overheidsopdrachten.

Mevrouw Bastiaens zei heel terecht dat we moeten vermijden dat we na die jarenlange discussie volledig voeding geven aan cynisme en berusting: het zal wel, ze blijven maar discussiëren en studeren en procederen daar in Brussel, en ook in Antwerpen. Er is een absolute bekommernis. Ik wil op het gevaar af opnieuw ten prooi te vallen aan exegetische, nogmaals herhalen wat ik daarstraks heb gezegd over de discussie over de Oosterweelverbinding en eventuele aanpassingen en de verwijzing naar een quote van me over de combinatie van een overkapping en een verbeterde Oosterweelverbinding.

Ik herhaal nogmaals wat ik daarstraks letterlijk heb gezegd: "Naast veiligheids-eisen, tunneltechnische vereisten en het in kaart brengen van harde randvoorwaarden zoals kruisende infrastructures, zullen AWV en BAM moeten bekijken op welke manier het onderliggende verkeerssysteem kan vereenvoudigd worden om de ambitie van een volledige overkapping mogelijk te maken."

Om maar te zeggen dat er een ambitie is om die overkapping te realiseren. We vertrekken van de Oosterweelverbinding omdat het de snelst mogelijke manier is om vooruit te kunnen gaan, omdat er een draagvlak voor is, omdat de procedures zijn doorlopen en omdat het als beste uit de 'beauty contest' is gekomen.

En als er problemen zijn, dan is er de vaste wil om die op te lossen. Noem het dan voluntarisme, maar dat is de lijn die we in dezen willen volgen. Houd er toch even rekening mee dat men van op een afstand met grote ogen naar deze discussie kijkt, ook vanuit mijn regio, de Vlaamse Rand. Men kijkt met grote ogen naar de bereidheid van de Vlaamse Regering om miljarden op tafel te leggen en om dan ook nog eens tegemoet te komen aan de wens inzake overkapping. Er zijn veel plaatsen waar men dat zou willen, gelooft u me vrij.

Yasmine Kherbache: Even inpikkend op uw voluntarisme: bent u bereid om een vraag te stellen aan Europa, om ons voorstel voor te leggen? We hebben alleen een juridische analyse van BAM. Die zegt dat we moeten opletten, dat het niet discriminatoir mag zijn. U weet dat ik heel goed weet dat niets discriminatoir mag zijn. Dat klopt, maar dat wil niet zeggen dat we het niet kunnen doen, een trajectomleiding of een verplicht traject voor vrachtverkeer. Het bestaat al. Natuurlijk moeten de randvoorwaarden gerespecteerd worden. Bent u bereid om die vraag te stellen aan en/of samen te zitten met de Europese instanties om daar klaarheid in te scheppen? Alle mogelijke pistes die sneller tot een oplossing leiden, moeten we toch grondig onderzoeken? Een juridisch advies van BAM is op dat vlak onvoldoende.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag of we ook werk zullen maken van het versnellen van de procedure voor de aanleg van de A102.

Björn Rzoska: Minister, u zegt dat het bestek de volgende stap is. Ook ik ben een volutarist. Mag ik er dan van uitgaan dat u toch nog het bestek gaat aanpassen aangezien u zegt dat het de volgende fase is en dat u de harde randvoorwaarden – en ik heb er daar één van voorgelezen – gaat aanpassen?

Minister Ben Weyts: Nogmaals, en een herhaling van wat ik heb gezegd: eerst is er een oproep gelanceerd, vervolgens een bestek gemaakt, en dat bestek ligt nu bij de Inspectie van Financiën. Na een eerste selectie van de kandidaten – op basis van hun credentials – kunnen we dat bestek bezorgen. Het bestek is er dus.

Ik heb u gezegd dat ik u vandaag, gelet op de wet op de overheidsopdrachten, geen volledige inzage kan geven. De hoofdopdracht is, vertrekkend van de Oosterweelverbinding, de realisatie van een overkapping van de volledige ring. Dat heb ik gezegd.

Ik heb mijn administratie al verschillende keren de Europese piste laten onderzoeken. Ze zijn er formeel in.

De procedure van de A102 loopt. Ik ben geen ruimtelijk expert en zeker geen expert in procedures, maar ik weet wel dat je moet opletten met het intentioneel versnellen van procedures in functie van de nietigheid. Waar de ene voor is, is de andere tegen. Ik weet niet of het een goede oplossing is om net je ambitie te realiseren en sneller tot een afronding van de procedure te komen.

Björn Rzoska: Voorzitter, ik zou vragen dat op het moment dat het dan procedureel kan en de Inspectie van Financiën haar werk heeft afgerond, we het nieuwe, mogelijk bijgestuurde, bestek opnieuw ter beschikking krijgen, liefst met het advies van de Inspectie van Financiën.

De voorzitter: Ik heb uit het antwoord van de minister begrepen dat het dan kan worden overgezonden en bezorgd aan de commissieleden.

Yasmine Kherbache: Minister, vraag aan uw administratie hoe men de procedure kan versnellen. Men heeft dat ook gedaan voor de procedure voor de aanleg van de N60, binnen het wettelijk kader uiteraard. In de vorige legislatuur heeft men dat ook als extra instrument gemaakt. Het is dus perfect mogelijk.

Ik denk dat het ook echt geen kwaad kan om naar de Europese instellingen te stappen en de vraag te stellen. De administratie kan dat ook perfect doen, en dan hebben we meteen wat klaarheid.

Lies JANS,
voorzitter

Willem-Frederik SCHILTZ
Yasmine KHERBACHE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AG VESPA	Autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadsprojecten in Antwerpen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
dodo	dicht-open, dicht-open
EU	Europese Unie
GIS	geografisch informatiesysteem
MER	milieueffectenrapport(age)
NO ₂	stikstofdioxide
QRA	quantitative risk analysis
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek