



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 6
22 juli 2015 (2014-2015)

Verslag

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

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Achtste voortgangsrapportage

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Achtste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Voortgangsrapport Masterplan 2020.....	5
1.	Projecten MOW en BAM	5
1.1.	Inleiding	5
1.2.	Wegenprojecten	6
1.3.	Projecten openbaar vervoer	6
1.4.	Bruggen Albertkanaal	7
1.5.	Royerssluis	7
1.6.	Fietsprojecten	7
1.7.	Overkapping R1	7
2.	De Oosterweelverbinding	8
2.1.	GRUP Oosterweelverbinding-wijziging	8
2.2.	Noriant en projectgebied Linkeroever en Scheldetunnel	8
2.3.	Procedures	9
2.4.	Stedenbouwkundige vergunningen	9
2.5.	Onteigeningen	9
2.6.	Nuts- en afvoerleidingen	9
2.7.	Lobroekdok	10
2.8.	IJzerlaankanaal en IJzerlaanfietsbrug	10
2.9.	Bouwdok Zeebrugge	10
2.10.	Minder hinder	10
2.11.	Quick wins	10
2.12.	Overeenkomsten en protocollen	10
2.13.	Financiering en structurering	11
2.14.	Risicobeheersing	11
II.	Rapport van het Rekenhof	12
1.	Kostprijs 2020	12
1.1.	Nieuwe raming	12
1.2.	Wat opvalt	12
2.	Het Oosterweelproject	12
2.1.	Voortschrijdend inzicht	12
2.2.	Positieve wijzigingen	13
2.3.	Nieuwe risico's	13
2.4.	Budgettaire ruimte	14
2.5.	Aanbevelingen	16
3.	Andere projecten	16
3.1.	Algemeen	16
3.2.	Vertraging	16

III. Eindverslag bemiddeling Vlaamse ombudsman over GRUP Oosterweel- verbinding-wijziging	17
1.1. Bemiddeling en Raad van State	17
1.2. Oosterweeldossier	17
1.3. Aanbevelingen	18
IV. Bespreking	18
1. Vragen en opmerkingen van commissieleden	18
2. Antwoorden ministers en sprekers.....	24
3. Aanvullende opmerkingen	29
Gebruikte afkortingen	32
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
Bijlage 1: Presentatie van Bert De Bondt en Jaak Polen	
Bijlage 2: Presentatie van Jan Debucquoy van het Rekenhof	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 11 juni 2015 de achtste voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/4). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

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

Het verslag van het Rekenhof over de achtste voortgangsrapportage werd uiteengezet door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/5).

Vlaams ombudsman Bart Weekers gaf toelichting over zijn eindverslag van een bemiddeling op vraag van enkele sprekers over het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging.

Op de vragen van de leden werd, naast de sprekers, geantwoord door Ben Weyts, minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn; Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie; Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw; Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn; en Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De presentaties van Bert De Bondt en Jaak Polen, en van Jan Debucquoy zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be te raadplegen.

I. Voortgangsrapport Masterplan 2020

1. Projecten MOW en BAM

Bert De Bondt geeft een toelichting over de projecten onder verantwoordelijkheid van het beleidsdomein MOW en over alle BAM-projecten uitgezonderd de Oosterweelverbinding.

1.1. Inleiding

Het voortgangsrapport werpt een licht op de evolutie sinds de voorgaande rapportage van 27 november 2014². Zowel het thema overkapping als de Oosterweelverbinding komen uitgebreid aan bod. Het rapport is gebaseerd op projectfiches die als bijlage aan het rapport zijn toegevoegd. Waar er nieuwe feiten te melden zijn over projecten zijn er fiches bijgevoegd.

Een tweede bijlage, een overzichtstabel, geeft de stand van zaken van elk project. De indicatieve planning van de Oosterweelverbinding, bijlage 3, geeft op basis van de voorbereiding van elk onderdeel van het project een zo correct mogelijke prognose van timing en kostprijs. En ook van de quick wins van het Masterplan 2020 is er een overzichtstabel.

¹ In de huidige zittingsperiode krijgen de documenten met betrekking tot deze voortgangsrapportage alle het stuknummer 63 (2014-2015). In de vorige zittingsperiode was dat het zelfde nummer: 63 (2010-2011).

² Zie: *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/1-3.

1.2. Wegenprojecten

Met betrekking tot dynamisch verkeersmanagement kan gemeld worden dat de eerste fase van het wegvakmanagement op de R2 wordt afgerond; en de tweede fase is recent gestart. In mei 2015 werd de laatste hand gelegd aan wegvakmanagement voor de E19 tussen Loenhout en Brasschaat. Ook tussen Vorselaar en Ranst op de E34 wordt dat vlak na de zomer 2015 uitgebouwd.

Voor de E34/E313 verwacht men eerstdaags een goedkeuring van het plan-MER. Dan kan het RUP worden voorbereid, gevolgd door het project-MER en de aanvraag van de vergunningen.

Voor de A102/R11bis is in de plan-MER een doorrekening gebeurd van een rist alternatieven door het Verkeerscentrum. Men wacht voor de doorrekening van het door Ringland ingesproken alternatief op door hen aan te leveren detailinformatie over de concrete invulling van het concept voor een berekening op basis van alle correcte parameters.

In het Waasland zijn er diverse projecten. De aanbesteding voor het plan-MER voor de parallelweg E17 (Sint-Niklaas-Kruibeke) gebeurt in 2015.

De R4-Oost omvat verscheidene deelprojecten, waarvoor de spreker verwijst naar het volledig overzicht in het rapport. Het complex Langerbruggestraat is van start gegaan. Heel wat kruispunten worden in een pps-formule gerealiseerd. De ondersteuning door een studiebureau is zoals eerder aangekondigd, ook gestart. Een nieuwe aanbesteding voor het project-MER loopt.

Van de evolutie voor de N49 zijn alle details te vinden in het voortgangsrapport.

In het dossier van de Spaghettiknoop (Knoop Zuid) is een ondersteunende studie en een technische voorstudie begonnen medio 2014. Die moeten worden afgerond, met focus op een goede ruimtelijke inpassing en met oog voor leefbaarheid. Zodra de studies voltooid zijn, kan de project-MER-procedure meteen worden ingezet. De studies moeten de nodige input daarvoor leveren en houden rekening met alle ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving: op het Zuid, de Kennedytunnel enzovoort.

De doortrekking van de N171 is in uitvoering.

1.3. Projecten openbaar vervoer

Het project Brabo 1 is afgerond, zoals al eerder gemeld. Het voortgangsrapport levert een aantal cijfers over de effecten. Het aantal reizigers blijkt meer dan verdubbeld. 40 percent ervan is nieuw op het traject en afkomstig van autoverkeer en fietsverkeer dat intussen overstapte op het traject Mortsel-Boechout.

Voor Brabo 2 lag in maart 2015 een beslissing over een gunning voor bij de raad van bestuur van BAM. Bij de Raad van State is een schorsingsverzoek ingediend, maar dat is recent verworpen. Dat is nog niet opgenomen in het voortgangsrapport. De vergunning werd ook aangevochten en ook dat schorsingsverzoek is verworpen. Het maakte wel dat de vooropgestelde start in april 2015 niet werd gehaald. Ook die projecten kunnen nu verder.

Voor de tramtrajecten Mortsel-Edegem-Kontich en Antwerpen Kiel-Wilrijk tot aan het in- en uitrittencomplex E19 wordt een studieopdracht toegewezen na het bouwverlof van 2015.

Het voortgangsrapport omvat tevens nog een aantal minderhindermaatregelen met focus op het in gebruik nemen van de open helling Turnhoutsepoort. Dat maakt het mogelijk infrastructuur optimaler te benutten. Het belang ervan als minderhindermaatregel is besproken in de werkgroep impactmanagement. BAM doet alle voorbereidende werkzaamheden en leidt het impactmanagement en coördineert mee. Van het vele voorbereidende onderzoek zijn fiches opgenomen in de voortgangsrapportage. Het zijn geen projecten van het Masterplan 2020 dat in 2010 werd goedgekeurd, maar men achtte het belangrijk ze toch op te nemen.

1.4. Bruggen Albertkanaal

De werken aan de spoorbruggen zouden afgerond moeten zijn, stelt de spreker.

De brug Deurne-Bal zat in eerste instantie in het pakket pps-bruggen, maar wordt gerealiseerd met FFEU-middelen om het te versnellen.

Een andere brug, die van Oelegem II, is als gevolg daarvan toegevoegd aan de pps-projecten. De opdracht voor een ondersteunend studiebureau is intussen gegund. Voor uitvoering mikt men op 2016-2020.

1.5. Royerssluis

Over de Royerssluis is een stuurgroep met ambtelijke vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen gehouden. Na de MKBA en aanvullende studies blijkt er een duidelijke voorkeur voor een 36-meter-variant. Het GHA engageert zich ertoe eventuele meerkosten voor de variant op te nemen.

Een belangrijk aandachtspunt blijft de afstemming tussen Royerssluis en de Oosterweelverbinding.

1.6. Fietsprojecten

BAM doet meer dan alleen de Oosterweelverbinding. Er is impactmanagement en ook een aantal bruggen van het Albertkanaal worden door BAM gerealiseerd.

Daarnaast zijn er fietsprojecten. Een overzicht van de BAM-projecten fietspaden die in uitvoering zijn, zit in het rapport. De uitvoering verloopt gefaseerd. Detailinformatie staat in de fiches.

Een aantal fietspaden worden uitgevoerd of voorbereid door het beleidsdomein MOW. Vaak liggen ze aan lokale wegen en dan is het na het opstellen van startnota's, met inbegrip van flankerende maatregelen en inrichting en na goedkeuring daarvan, aan de lokale wegbeheerder om verdere maatregelen te nemen en de projecten door te zetten. Wommelgem nam zo het initiatief om een deel van de Gordel Randgemeenten op te nemen en voorts heeft de provincieraad de fietsostrade goedgekeurd langs de spoorlijn Lier-Antwerpen.

1.7. Overkapping R1

Een nieuw item in het voortgangsrapport is de overkapping van de ring. Er zijn heel wat leefbaarheidsprojecten in de zone rond de R1. De studieopdracht voor het aantrekken van een intendant voor de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zone is gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen. Een belangrijke randvoorwaarde bij de studie is een sterk gedragen visie over de lange termijn en voorstellen van concrete stappen voor de realisatie. De realisatie van de Oosterweelverbinding blijft prioritair en mag niet afhankelijk worden gemaakt van de overkapping of andere oplossingen die de intendant aanreikt. De technische mogelijkheden inzake

veiligheid zijn mee bepalend voor wat overkapt kan worden. Verkeersveiligheid en tunnelveiligheid moeten mee in rekening worden gebracht. Belangrijk in de studie zijn leefbaarheid, verkeers- en tunnelveiligheid en stedelijke kwaliteit.

De projectstructuur zal een stuurgroep omvatten met de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen. De procesregie komt in handen van de intendant. Daarnaast wordt een brede klankbordgroep opgezet, met een brede range van maatschappelijke actoren, buurtbewoners en sociale partners om het nodige draagvlak te zoeken voor de uit te werken oplossing.

De intendant maakt een ambitienota op waarin de doelstellingen en ambities voor het hele project zijn opgenomen. Daarin worden ook prioritaire deelgebieden afgebakend, rekening houdend met de leefbaarheidsindex, terugverdieneffecten, maatschappelijk draagvlak en kostprijs. Dat was gepland voor 2015 maar de kans is reëel dat het pas in 2016 aan de orde komt.

Ontwerpteams moeten dan ruimtelijke masterplannen opstellen voor die deelgebieden. Ze werken ook de bijbehorende ruimtelijke ontwikkelingen uit.

Tunnelveiligheid blijft een belangrijk punt. In dat verband is verduidelijking nodig en is het mogelijk dat er nog wetgevend werk nodig is om de Europese Tunnelrichtlijn correct om te zetten en te interpreteren. Een quickscan van technische haalbaarheid en veiligheid voor de prioritaire deelgebieden is noodzakelijk.

Vanaf 2017 gaat men aan de slag met een concreet project en het vergunningstraject. Ook de voorbereidingen voor stedelijke valorisatie en ontwikkeling kunnen dan worden aangevat. Uitvoering mag worden verwacht in 2020, stelt de spreker.

Wijk Dam kan een uitzondering op de timing zijn omdat er met de Oosterweelverbinding al een aantal voorbereidingen zijn getroffen. Zo zijn de afbraak van het viaduct van de R1 in Merksem, de IJzerlaanbrug, de sanering van het Lobroekdok en ook het verbreden van de bocht van het Albertkanaal al afgerond. Een ruimtelijk masterplan onder leiding van de intendant zou dan voor die zone ook sneller moeten kunnen.

2. De Oosterweelverbinding

2.1. GRUP Oosterweelverbinding-wijziging

Jaak Polen stelt dat sinds november 2014 de Vlaamse Regering één beslissing nam, met name het definitief vaststellen van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging na advies Raad van State.

2.2. Noriant en projectgebied Linkeroever en Scheldetunnel

De dading met Noriant is in werking getreden sinds 15 december 2014 wegens onvoldoende geboden comfort. De standstill die was overeengekomen met Noriant is opgeheven en er kan worden voortgewerkt, specifiek op projectgebied Linkeroever en Scheldetunnel.

De spreker licht de stand van het ontwerp toe. Voor de rechteroever is een studie-bureau aan het werk. Het voorontwerp van projectgebied R1 wordt in augustus 2015 verwacht. De andere projecten op de rechteroever – kanaaltunnels en de Oosterweelknoop – volgen kort nadien.

Voor Linkeroever is meteen een aanbesteding uitgeschreven voor de aanstelling van een studie-bureau. Dat is afgerond op 22 mei 2015 met de goedkeuring van de gunning door de raad van bestuur. Het studie-bureau is intussen aan de slag.

Het Politieke Stuurcomité heeft gevraagd om naar een bouwvergunning toe te werken voor projectgebied Linkeroever, met inbegrip van quick win 8 (de linkse invoegingen vóór de Kennedytunnel die vaak aanleiding zijn tot turbulentie en ongevallen). Er moet aan de veiligheid gewerkt worden. De ontsluiting van het gebied binnen de E34-E17 wordt er beter van en ook het sluipverkeer in dat gebied hoopt men teniet te doen. Voor de start van de werken mikt men op begin 2017.

De spreker wijst het gebied en de infrastructuurwerken Linkeroever aan op een figuur (zie de slide Infrastructuurwerken Linkeroever in de presentatie van Bert De Bondt en Jaak Polen als bijlage): E34 vanaf de kluifrotonde, aan het verticaal stuk, met de kruising halverwege, ongeveer op de Blancefloerlaan waar de Park and Ride komt. Dan is er een afbuiging naar de Kennedytunnel of de E17, tot even voorbij de Pastoor Coplaan van Zwijndrecht. Vervolgens toont hij een visualisatie van de projecten, met een beeld van de E34 aan noordelijke kant: links bovenaan de kluifrotonde, en verder de weg naar de Charles De Costerlaan zoals die bestaat.

2.3. Procedures

Het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging is definitief vastgesteld. Een bemiddelingspoging van de ombudsman maakt dat de klachttermijn bij de Raad van State verlengd is tot 19 juli 2015.

De kennisgeving voor het project-MER bouwdok Zeebrugge wordt ter inzage gelegd in de loop van de maand juni 2015.

Voor het project-MER Linkeroever en Oosterweelverbinding was de studieopdracht gegund voor beide delen op 22 april 2015. Na rijp beraad werd beslist voor de infrastructuurwerken Linkeroever een afzonderlijk project-MER uit te werken en voor de rest van de Oosterweelverbinding een ander. Het project-MER Linkeroever is ter inzage gelegd vanaf 1 juni 2015.

2.4. Stedenbouwkundige vergunningen

De sloopvergunningen zijn afgeleverd.

Voor de IJzerlaanbrug is de vergunning binnen sinds 19 december 2014.

Voor de voorbereidende werken in de omgeving Schijnpoort is de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd op 15 december 2014, maar nog niet afgeleverd.

Voor het fietspad Hoboken-Hemiksem is de aanvraag gebeurd op 21 januari 2015.

2.5. Onteigeningen

Het onteigeningsplan en het onteigeningsbesluit zijn door de raad van bestuur van BAM goedgekeurd op 27 maart 2015. De onteigeningsmachtiging is aangevraagd. De onteigeningen en het bouwrijp maken van de terreinen liggen op het kritieke pad.

2.6. Nuts- en afvoerleidingen

Nuts- en afvoerleidingen vormen een kritiek onderdeel van de voorbereidende werken op de rechteroever. Die werken zijn absoluut nodig met het oog op de verdieping van de R1 vanaf ten noorden van Antwerpen oost, noordelijk tot voorbij de kruising met het Albertkanaal. De start van de werken is gepland voor oktober 2015. De voorbereidende werken zijn gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst die in november 2014 ondertekend is door BAM, de stad Antwerpen en AWV, hoofdzakelijk met betrekking tot de verdeling van de kosten. Het bestek werd

gepubliceerd op 30 april 2015, de bouwvergunning verwacht men eind augustus. De werken moeten dan in oktober van start kunnen gaan.

2.7. Lobroekdok

De sanering van het Lobroekdok begint najaar 2015. De verwijdering van boten en wrakken stuit op enige moeilijkheden maar loopt.

2.8. IJzerlaankanaal en IJzerlaanfietsbrug

De aanbesteding voor de IJzerlaanfietsbrug en het IJzerlaankanaal is opgesplitst in twee afzonderlijke aanbestedingen: enerzijds het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan, dat vooraf en versneld afgewerkt moest worden ten behoeve van de werken van Brabo 2 en anderzijds de rest van de werken.

De eerste aanbesteding is al gegund en de werken zijn gestart op 8 juni 2015. De gunning van de andere aanbesteding is goedgekeurd op 22 mei 2015 door de raad van bestuur. De start van de werken is te verwachten na het bouwverlof van 2015.

2.9. Bouwdok Zeebrugge

Voor het bouwdok in Zeebrugge, dat nodig is voor de zinkelementen van de Scheldetunnel, wordt een aparte project-MER uitgewerkt. De kennisgeving is aan de adviesverlenende instanties overgemaakt.

2.10. Minder hinder

De Stuurgroep Impactmanagement is van start gegaan onder leiding van minister Ben Weyts op 12 december 2014. Er zijn een rist beslissingen genomen inzake architectuur en structuur van de werken.

De maatregelen die de stuurgroep neemt, hebben betrekking op elk project afzonderlijk, afhankelijk van het project. Voor de afstemming tussen projecten berust de coördinatie bij BAM. Flankerende maatregelen zijn projectoverschrijdend en worden gecoördineerd door stad Antwerpen en BAM. De overkoepelende bereikbaarheidscommunicatie is in handen van de stad Antwerpen. Ook de open helling Turnhoutsepoort behoort tot de minderhindermaatregelen.

2.11. Quick wins

Voor de quick wins is er een evolutieve lijst, vastgeklikt op datum, als bijlage toegevoegd aan het voortgangsrapport. Er zijn negen quick wins uitgevoerd. Nog eens negen bleken na nader onderzoek niet nuttig en worden niet uitgevoerd. Vijftien worden eind 2016 uitgevoerd.

Quick win nummer acht – met de linkse invoegstroken aan de Kennedytunnel – is uitgezonderd omdat die wordt meegenomen in het project Linkeroever, deelproject 1.

2.12. Overeenkomsten en protocollen

Van de stad en de haven was een bijdrage vooropgesteld ten bedrage van 350,3 miljoen euro. Die kan geheroriënteerd worden naar leefbaarheidsmaatregelen in zone R1. Ze hebben te maken met flankerend minderhinderbeleid, met de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, de zuidelijke R1 en eventuele overkappingen en de gebiedsgerichte stedelijke vernieuwingen enzovoort.

De bestaande vier overeenkomsten vervallen pas als de nieuwe in voege treden.

2.13. Financiering en structurering

De concessie aan TLH is niet langer aan de orde vanwege de nieuwe en alsmaar strengere ESR-regels. Eind 2014 is een update gebeurd van de kostenramingen, volgens de standaard systematiek en rekening houdend met optimalisaties die al zijn gebeurd sinds einde 2014 en met de stand van het voorontwerp en de meer duidelijke uitwerking van het project.

De Oosterweelverbinding wordt opgesplitst in vijf deelgebieden. Het scenario met de engineer-and-construct-contractvorm biedt voordelen inzake financiering en inbreng van technische knowhow. Het politieke stuurcomité wil dat er in die zin wordt voortgewerkt. De besprekingen met de Europese Commissie over gedifferentieerde tol over de drie Scheldekrusingen lopen. Er is nog geen uitsluitsel.

Jaak Polen toont een beeld met een duidelijke afbakening van de vijf deelgebieden en de infrastructuurwerken Linkeroever zoals ze als eerste worden aangepakt (zie de presentatie van Bert De Bondt en Jaak Polen, Oosterweelverbinding, als bijlage 1).

2.14. Risicobeheersing

Risicobeheersing is een belangrijk aspect. Jaak Polen sorteert de opdracht in drie families: de planningsrisico's, de niet-technische risico's en de technische risico's.

Bij de planningsrisico's zegt hij dat de project-MER's het kritieke pad bepalen. De voorbereidende werken liggen op het kritieke pad. De onteigeningen en het bouwrijp maken ook, zoals allemaal blijkt uit de indicatieve planning.

Bij de niet-technische risico's horen de vergunningentrajecten. Men heeft immers geen vat op bezwaren en klachten. De dading met Noriant betekent dan weer een risicoreductie.

Ten derde zijn er de technische risico's, die in handen zijn van de studiebureaus voor rechter- en linkeroever. Het moet de bedoeling zijn te komen tot een maximale reductie van de ontelbare technische risico's. Ze worden stuk voor stuk onder handen genomen en afgevinkt. Er worden bijzondere inspanningen geleverd om ze te verminderen of teniet te doen door onder meer milieuhygiënisch onderzoek, sonderingen, archeologisch onderzoek, peilbuizen, waterstandmetingen, aanvaarbescherming ter hoogte van de Royerssluis, en de proefopstelling van de heiproef en de bouwkuip. De heiproeven zijn achter de rug en de bouwkuip is nog bezig. De resultaten zijn interessant, niet louter voor de Oosterweelverbinding maar ook voor de studie van de Royerssluis.

II. Rapport van het Rekenhof

Jan Debucquoy van het Rekenhof feliciteert Bert De Bondt met de achtste voortgangsrapportage, die een actueel en relevant beeld biedt van de technische stand van zaken van Masterplan 2020. De spreker wijst erop dat de eerste voortgangsrapportage precies tien jaar eerder plaatsvond³.

1. Kostprijs 2020

1.1. Nieuwe raming

Voor het Masterplan 2020 is weer een nieuwe raming gebeurd, die intussen afklokt op 7,595 miljard euro. Dat is exclusief de dading van 42 miljoen euro. 5,1 miljoen euro voor afkoop ontwerp en raming was wel opgenomen in de raming.

Het Rekenhof herhaalt al geruime tijd dat de ramingen van de R11bis en de A102 onzeker blijven. De definitieve raming komt er pas na afloop van de plan-MER's.

Het Rekenhof heeft in het overzicht van investeringen niet altijd alle kleine kosten ook opgenomen. Zo gaat het om verrekeningen van afgelopen projecten, nalatigheidsintresten en sommige studies.

Het bedrag omvat altijd een onzekerheidsmarge. Naargelang van de stand van voorbereiding van het project schommelt die tussen 5 en 20 percent.

1.2. Wat opvalt

Opvallend in het globale kostenplaatje is dat het Oosterweelproject iets goedkoper blijkt. Met enige druk op de ingenieurs zorgen probleemoplossend vermogen en technische vindingrijkheid vaak voor goedkopere oplossingen, stelt Jan Debucquoy. Dat wordt duidelijk met de optimalisaties van het Oosterweelproject.

Ook voor Brabo 2 is er een veel lagere raming voor de aankoop van 38 trams. Daarvoor was bij de voorgaande raming nog 408 miljoen euro vooropgesteld, maar de gunning kon gebeuren voor 300 miljoen euro. Het toont aan hoe moeilijk correcte inschattingen zijn. Bij ramingen moet steeds een onzekerheidsmarge van 20 percent ingecalculeerd worden. Er was bovendien heel wat concurrentie en de periode van lage financieringskost speelde mee. De prefinancieringskosten voor aannemers lagen derhalve ook lager.

2. Het Oosterweelproject

2.1. Voortschrijdend inzicht

Het Rekenhof is verheugd over het voortschrijdend inzicht dat het bij de Vlaamse Regering ziet. Men ziet in dat pps niet altijd een wonderoplossing biedt. Op pagina 21 van het rapport van de Vlaamse Regering leest de spreker dat men tot het inzicht is gekomen "dat voor grote en complexe contracten het realiseren van strategische projectdoelstellingen veel belangrijker is dan hoe de financiering in de overheidsboekhouding wordt verwerkt."

Het Rekenhof stipt al jaren aan dat het voor dergelijke projecten moeilijk is financiering te vinden op de privémarkt in het kader van een pps-formule. Het leidde in elk geval tot twee jaar vertraging voor de realisatie van het Oosterweelproject. Dat blijkt ook in de omliggende landen. De overdracht van risico's voor grote en

³ Zie Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) – Eerste voortgangsrapportage, juni 2005 – Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heren Jan Peumans en Jan Penris (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 268/2).

complexe projecten en de financiering door privépartners is zo goed als onbetaalbaar. Als er toch financiering wordt gevonden, dan zijn er onvermijdelijk zeer hoge studie- en voorbereidingskosten. Voor de complexe pps-projecten rijzen vragen bij de value for money.

2.2. Positieve wijzigingen

Positief vindt het Rekenhof voorts dat de Vlaamse Regering een alternatief heeft uitgewerkt voor de pps-structuur door een opsplitsing in vijf deelprojecten die afzonderlijk gegund worden. De financiering wordt geregeld met begrotingsmiddelen, door het verstrekken van leningen van het Vlaamse Gewest aan BAM. Men werkt met een engineering-and-construct-contract. Bovendien blijft de gedifferentieerde tol de ambitie.

De opsplitsing in vijf deelprojecten laat meer concurrentie toe en meer marktwerking, waardoor de prijs gedrukt kan worden. Voordien waren er slechts drie firma's in de running en moest uiteindelijk met één firma onderhandeld worden.

Financiering met begrotingsmiddelen is de facto goedkoper en de contractstructuur is een goed alternatief voor grote en complexe projecten omdat het de risico's van het ontwerp legt bij wie ze het best kan beheeren, met name de aannemer. In het buitenland zijn zeer moeilijk voorbeelden te vinden van projecten ten belope van meer dan 1 miljard euro die met klassieke overheidsmiddelen worden gegund.

Gedifferentieerde tol heeft het voordeel dat in de Btw-richtlijnen duidelijk is welke activiteiten van de overheid onder btw vallen en welke niet. Financiering met tol laat toe de btw te recupereren en verlegt de kost deels naar het federale niveau waar er minder ontvangen wordt. De grote investering wordt uiteindelijk op de lange termijn terugverdiend met tolinkomsten.

2.3. Nieuwe risico's

Er blijven ook risico's aan gekoppeld. Bij financiering met begrotingsmiddelen moeten de middelen binnen de begroting gevonden worden. Het verbaast Jan Debucquoy dat in de toelichting van Jaak Polen het financiële risico niet is opgenomen, aangezien dat door het Rekenhof als grootste risico wordt beschouwd.

Een engineering-and-construct-contract houdt een risico op meerkost in, zo blijkt uit vakliteratuur. Het is essentieel er bij lancering van de opdracht over te waken dat scope, klanteneisen en context stabiel zijn. Bij de start van de werken moet tevens voldoende aandacht gaan naar duurzaam onderhoud en onderhoudsvriendelijkheid. Zo moet erover worden gewaakt dat het de meest voordelige oplossing blijft.

Voor het risico dat met gedifferentieerde tol gepaard gaat, verwijst de spreker naar de toelichting bij de zesde voortgangsrapportage⁴. Differentiatie kan, maar mag ook niet te zeer afwijken. Elke differentiatie moet afdoende onderbouwd zijn. De oplossing die destijds is vooropgesteld, met tol op de Kennedytunnel en bij de te bouwen tunnel de tol heel laag houden, is moeilijk houdbaar.

De problematiek van het maatschappelijke draagvlak blijft een feit voor elk groot project. Hoe breder het draagvlak, hoe minder risico op procedures. Het Rekenhof beveelt aan juridisch nauwgezet te werk te gaan bij het lanceren van de nodige procedures.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/21.

2.4. Budgettaire ruimte

2.4.1. *Kostprijs*

Wat betreft de kostprijs van het Oosterweelproject werd bij de zevende voortgangsrapportage door de minister van Begroting beloofd tegen de volgende rapportage een timing op te stellen en een schema waarin verduidelijkt wordt welk budget in welk jaar wordt opgenomen⁵. Dat is gebeurd. De spreker toont een overzicht (zie de presentatie van Jan Debucquoy, p. 8, als bijlage). Beginnend bij de lopende legislatuur in 2015 met 50 miljoen euro, loopt het bedrag op tot 600 miljoen euro in 2020.

2.4.2. *Vrije beleidsruimte*

Het is de vraag of er binnen de begroting van de Vlaamse Gemeenschap wel voldoende ruimte is voor die financiering. Het antwoord moet in eerste instantie van de Vlaamse Regering komen. Het Rekenhof heeft alvast de meerjarenraming van de Vlaamse Regering bij ongewijzigd beleid bekeken.

De vrije beleidsruimte 2015-2020 zonder besparingen, nieuwe initiatieven, extra fiscale ontvangsten en dergelijke, bedraagt bij de meest recente raming van december 2014 2 miljard euro. Dat is ongeveer het bedrag van de kasplanning voor het Oosterweelproject, met 2,2 miljard euro. De integrale beleidsruimte kan derhalve opgesoupeerd worden.

De omstandigheden zijn sinds die raming evenwel in negatieve zin veranderd, met een inflatie die veel lager is dan geraamd. Bij de laatste begrotingscontrole gold nog als uitgangspunt een begroting in evenwicht, maar begin 2015 was er al sprake van een tekort van 548 miljoen euro. Dat valt nog altijd binnen de Europese normering, maar doorgetrokken naar de volgende jaren, telkens vertrekkend van de basis van het jaar voordien, betekent het dat de 2 miljard volledig op raakt, en dat er zelfs beleidsruimte tekort is.

Het Europees begrotingstraject is gebonden aan Europese normering en afspraken binnen de Hoge Raad van Financiën en het Overlegcomité. Uitgaand van de vooropgestelde begrotingsinspanningen in de volgende jaren, waarbij er voor Europa tijd is tot 2018 en waar de Vlaamse Regering besliste een begrotingsevenwicht na te streven tegen 2017, zou er vanaf 2018 ruimte moeten zijn om het project te financieren. In de veronderstelling van dezelfde groeihypotheses als bij de meerjarenraming van 2014, met name 1,5 percent economische en reële groei en 1,5 percent inflatie of 3 percent nominale groei, komt ruw geschat jaarlijks een beleidsruimte van 300 miljoen euro vrij. Tegen 2020 is er dan 900 miljoen euro vrijgemaakt, wat alsnog niet volstaat om het Oosterweelproject te financieren. Gerekend met de hypotheses voor de potentiële groei, berekend op basis van de gemiddelde groei over de voorbije tien jaar, dan komt men op een reële groei van 1,2 percent, nog lager dus. 0,1 percent minder economische groei, impliceert ongeveer 30 miljoen euro minder aan beschikbaar budget.

2.4.3. *Meerjarenplanning beleidsdomein MOW*

Een andere optie is het project te financieren binnen de middelen van het beleidsdomein MOW, en met name het geconsolideerd budget van het departement, W&Z, De Scheepvaart en De Lijn. Het totale budget belooft dan ongeveer 3 miljard euro. Dat houdt meteen ook in dat heel wat andere projecten in het beleidsdomein moeten sneuvelen.

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, 63/1-3.

Het Oosterweelproject maakt ongeveer 50 percent uit van het budget voor de volgende jaren. De kasbehoefte voor het project is meer dan het jaarlijks budget dat wordt besteed aan het structureel onderhoud van wegen, wegen zelf en infrastructuur ter zake. Jan Debucquoy vermeldt in de marge dat er over de invulling van het investeringsprogramma bitter weinig transparantie is. Men weet voornog niet hoe de 400 miljoen euro worden ingevuld.

2.4.4. Andere prioriteiten Masterplan 2020

Het regeerakkoord noemt ook nog andere projecten uit het Masterplan 2020. Ook dat bemoeilijkt de zaak. Ze zouden prioritair uitgevoerd worden: de R11bis, A102, R4-Oost Gent, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en Brabo 2. Opgeteld uit de fiches van de voorgaande rapportering, komen die projecten op een totaal van 1,9 miljard euro. De timing voorspelt een start in 2017-2018 voor de R11bis en A102. De meeste verbindingen bij de R4-Oost gaan van start in 2018. De verhoging van de bruggen is in uitvoering en de 7 pps-projecten voor die werken zouden starten in 2016. Minstens de beschikbaarheidsvergoedingen moeten in het budget van de Vlaamse Gemeenschap worden ingepast.

Brabo 2 loopt vanaf 2015 en wordt gefinancierd vanuit die 400 miljoen euro. Het gaat evenwel om een pps-project dat nog moet worden goedgekeurd door het INR. Er is derhalve geen zekerheid over. De beschikbaarheidsvergoedingen worden geraamd op 10 miljoen euro jaarlijks en oplopend tot 15 miljoen euro. Mocht het INR beslissen dat het project integraal in de begroting moet worden opgenomen, dan betekent dat een totaalinvestering van 200 miljoen euro. Het project is al gegund.

Het regeerakkoord stipuleert nog dat ook prioritair de studie voor de overige tramverleningen zou worden opgenomen. Die zouden nog eens 307 miljoen euro investeringen vergen, met een studiekost die doorgaans op 15 percent ligt, dus nog eens 46 miljoen euro. Intussen is al een ander project van Masterplan 2020 gelanceerd, dat niet als prioritair is opgenomen: de aankoop van extra trams ten belope van 54,6 miljoen euro. Ook dat moet in het budget worden ingepast.

2.4.5. Europese hulp

De voortgangsrapportage merkt op dat Europa het Oosterweelproject kan helpen financieren. Een mogelijkheid is een lening bij de Europese Investeringsbank. Toen er nog sprake was van een viaduct of brug, voor het referendum, was er een toezegging voor 700 miljoen euro. Daarna en op basis van het Masterplan 2020 kon men rekenen op 1 miljard euro. Van de pps-idee is men afgestapt, waarmee allicht die bron wegvalt.

Europa heeft wel een nieuw fonds opgericht om investeringen te stimuleren: het European Fund for Strategic Investments. Het Oosterweelproject zou voldoen aan de criteria om op die middelen een beroep te doen. Het plan bevat nog heel wat onduidelijkheden en moet nog bekrachtigd worden. Dat gebeurt allicht eind juni tijdens de Europese top, stelt Jan Debucquoy. Het is bovendien nog volop in ontwikkeling.

Uit de laatste stand van zaken maakt de spreker op dat de Europese Commissie stelt dat men voor toekenning van projecten oordeelt op basis van intrinsieke kwaliteiten en niet op basis van een regionale verdeling. Het voorstel wordt beoordeeld door technici van de Europese Investeringsbank. Niet het politieke niveau, noch België beslissen waar middelen naartoe gaan. Het is de bedoeling dat het geld vooral naar privéprojecten gaat. Pps-projecten, noch projecten van de overheid worden juridisch uitgesloten, maar de EFSI-middelen hebben tot doel dat 1 euro Europees geld ook 14 euro privémiddelen genereert. Een hefboomeffect

als het ware. Europese hulp vragen voor het Oosterweelproject maakt volgens het Rekenhof heel weinig kans.

2.4.6. *Financiering haven en stad Antwerpen*

De middelen waarop gerekend werd vanuit de haven en stad Antwerpen, ten belope van 350 miljoen euro, staan on hold. Er zijn nog altijd geen heldere afspraken over de mate waarin bijgedragen wordt voor het Oosterweelproject. De middelen zou men moeten kunnen heroriënteren naar de leefbaarheidsmaatregelen. Ze kunnen alvast niet meer gebruikt worden voor realisatie van het Oosterweelproject.

2.5. Aanbevelingen

De belangrijkste – als ‘goede huisvader’ – aanbeveling van het Rekenhof behelst dan ook dat men vooraleer het startsein van grote projecten wordt gegeven, zich ervan moet vergewissen of de mogelijkheden en middelen effectief voorhanden en beschikbaar zijn.

Projecten dienen aangepast te worden aan de budgettaire mogelijkheden. Die boodschap geeft het Rekenhof mee: voor aanvang van het project moet aangetoond worden dat er budgettaire comfort geboden wordt door middel van prioriteitstelling binnen het investeringsprogramma van het departement MOW.

Voor programma's die een periode van drie jaar overstijgen is een langetermijnperspectief nodig wat betreft het budgettaire financieringspotentieel. Investeringsprojecten dienen aangepast te worden aan de budgettaire mogelijkheden en niet omgekeerd. Jan Debucquoy refereert aan de werkmethode van Defensie als voorbeeld.

3. Andere projecten

3.1. Algemeen

Wat betreft andere projecten geeft het Rekenhof drie algemene bevindingen mee ten opzichte van de zevende voortgangsrapportering.

Er worden nog altijd projecten opgenomen in het overzicht van het masterplan die met pps gefinancierd zouden worden. De keuze voor pps dateert van voor de periode van het verstrengd Europees toezicht. Aftoetsen is riskant. Voor Brabo 2 ligt het project voor bij het INR. Studies zijn opgestart om te bekijken hoe men verder kan voor de R4-Oost, via VIA-Invest, en of het voor de verhoging van zeven bruggen over het Albertkanaal kan met een pps-formule. Ook voor de A102 en de R11bis staat nog altijd pps genoteerd. Algemeen merkt het Rekenhof, mede uit buitenlandse voorbeelden, op dat in de rechtspraak van Eurostat voor wegenprojecten het bijzonder moeilijk blijkt de toets te doorstaan als het gaat om financiering buiten begroting. Uitgesloten is het niet.

3.2. Vertraging

In vergelijking met de voorgaande rapportage valt op dat er telkens vertragingen optreden door onzekerheden, onderlinge afstemming, complexiteit van de projecten en beperkte budgettaire ruimte. Dat heeft dan weer gevolgen voor de kostprijs van projecten. Er worden voorbeelden vermeld (zie de presentatie van Jan Debucquoy, p. 17 en 18), en ook een voorbeeld van versnelde uitvoering. De kostprijs wordt meegegeven.

Opvallend is dat de kostprijs van de brug Wijnegem-Houtlaan merkkelijk lager lag dan de vooropgestelde 16,1 miljoen euro. Jan Debucquoy herhaalt dat het een goed voorbeeld is van een project waarvoor men onder druk van moeilijke finan-

ciering tot een oplossing kwam die goedkoper bleek. De vervanging is gebeurd zonder de bouw van een tijdelijke brug, maar met een wegomlegging. Dat kost aanzienlijk minder.

Voor de Royerssluis is het wachten op een overeenkomst tussen de haven van Antwerpen en het Vlaamse Gewest over de grootte – 27 of 36 meter –, over de wijze van financiering en wie wat betaalt. Bij de verhoging van de Albertkanaalbruggen wijst de spreker nog kort op het grote risico bij het verplaatsen van de hogedrukgasleidingen erlangs. Er zijn fiches toegevoegd voor het afwerken van het metronetwerk van Antwerpen met de Turnhoutsepoort.

III. Eindverslag bemiddeling Vlaamse ombudsman over GRUP Oosterweelverbinding-wijziging

Vlaams ombudsman *Bart Weekers* schreef een eindverslag van een bemiddeling op vraag van enkele insprekers over het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging.

1.1. Bemiddeling en Raad van State

Kamer en Senaat hervormden sinds een jaar de Raad van State-wet. Men wilde onder meer een rechtsfiguur invoeren die kan bemiddelen vooraleer de Raad van State eraan te pas komt. Die bevoegdheid komt al een jaar de ombudsman toe. Burgers kunnen sindsdien gedurende maximaal vier maanden de ombudsman contacteren om in hun zaak een verzoening te verkrijgen en alsnog een zaak voor de Raad van State te vermijden.

De bevoegdheid heeft een bijzonder karakter, stelt Bart Weekers. Als men ze goed opneemt, dan is ze onzichtbaar. Waar er verzoening plaatsvindt, wordt daarover niet gecommuniceerd. Dat kan derhalve ook niet gekwantificeerd worden. Met betrekking tot het examen arts-tandarts mag de ombudsman alvast hopen dat hij een paar verzoeningen heeft gerealiseerd. Een aantal mensen deed hun beklag en nadien hoorde men er niets meer van. De ombudsman communiceerde duidelijk dat hij het tijd vond om de bladzijde om te slaan.

In andere materies werd de ombudsman ook al geconfronteerd met een aantal gevallen: ruimtelijke ordening, mobiliteit en milieu. Van bij aanvang stond het vast dat men strikt bij de corebusiness van verzoening zou blijven en zich niet zou laten gebruiken om als instantie extra argumenten aan te brengen voor de rechtbank. Verzoening met de dreiging van de Raad van State op de achtergrond, is niet meteen de beste uitgangspositie, stelt de ombudsman, maar zijn diensten proberen de democratie waar te maken.

1.2. Oosterweeldossier

Er waren een aantal, twee of drie, mislukte verzoeningen die wel tot de Raad van State zijn geraakt. Midden maart 2015 kwam een vraag om bemiddeling inzake het Oosterweeldossier, dat niet als een doorsneedossier kan worden beschouwd, oppert Bart Weekers. Men verwachtte meteen al dat er geen verzoening zou volgen. Doorgaans begint men dan ook niet aan het dossier, maar de Ombudsdienst vond het zinvol om toch de verzoeningscapaciteit erop in te zetten. Tegelijk vond men dat er een zekere maatschappelijke verantwoording gold om dat niet vier maanden te laten duren, maar het zo snel mogelijk af te handelen. Uiteindelijk nam het een maand en vier dagen in beslag om tot de vaststelling te komen dat er geen verzoening mogelijk was.

Bart Weekers heeft uit zijn ervaring met de aan hem toevertrouwde bevoegdheid alvast iets geleerd. Bij verzoening en onderhandeling moet men de besprekingen voeren met de partijen die in een geding betrokken zijn. De ombudsman

sprak te veel met administraties en te weinig met de politiek, met het beleid. De werkmethode wordt niet herhaald. Als er nog een bemiddelingsvraag komt, zoals in voorliggend geval over een besluit van de Vlaamse Regering, dan heeft de ombudsman het resolute voornemen om met de regering te praten en niet met de administratie.

1.3. Aanbevelingen

Na de verzoeningspoging vond Bart Weekers het zijn opdracht om zijn observaties te melden in de vorm van drie aanbevelingen. Ze zijn gericht op de toekomst, en met name op de nieuwe regels inzake complexe projecten. In zijn eindverslag is uitgebreid opgenomen dat er niks over het verleden wordt gezegd, maar dat er louter vaststellingen zijn gedaan en men naar de toekomst uitkijkt. Dat is volgens de ombudsman eigen aan verzoening en aan zijn opdracht: iets meegeven voor de toekomst.

Die toekomst ligt in het decreet Complexe Projecten, stelt de spreker. Men zit in de fase van de selectie van complexe projecten en wat de overheid daarmee zal doen, wordt opgevolgd. In dat verband heeft de ombudsman drie elementen mee te geven, vervat in de logica dat men in het geval van complexe projecten altijd met beleid bezig is.

In de aanbevelingen 1 en 2 wijst de ombudsman erop dat er zich rond grote en complexe projecten onvermijdelijk een maatschappelijk debat ontspint, waarvan men zich in alle fasen van het proces bewust moet zijn. Het is geen exacte wiskunde en dus moet men te allen tijde bereid zijn aanpassingen door te voeren in de loop van het proces.

Een derde aanbeveling is dat men vervolgens moet weten te overtuigen. Als de overheid een beslissing neemt die een burger als negatief percipieert, dan is het niet zelden de taak van de ombudsman om van buiten de overheid nog eens exact hetzelfde aan die burger te vertellen. De overtuigingskracht zit dan louter in zijn andere positie. Dat betekent niet dat hij geen vertrouwen zou hebben in de administratie of haar kunnen ter zake. Bij grote en/of complexe projecten is die blik van buitenaf evenwel nodig, oppert hij. Die kan de overheid in haar voordeel gebruiken, omdat een extra instantie de eigen visie bevestigt.

IV. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van commissieleden

Wouter Vanbesien wil voor alles zelf antwoorden op een vraag die hij vaak krijgt: waarom de tegenkanting bij het BAM-tracé en de Oosterweelverbinding. Hij noemt twee redenen. Ten eerste gaat het om zware bijkomende verkeersinfrastructuur midden in de stad. De Hollandse Knoop verbindt de ring met het Oosterweel-complex en neemt een grote hap uit de ruimte, met negatief effect voor Merksem, Borgerhout-Dam en Deurne. De ring wordt breder, en komt dicht bij bewoning. Het lid wil dus de stad beschermen.

Ten tweede moeten investeringen van dergelijke omvang in Antwerpen op enthousiasme onthaald worden en gesteund worden door wie betrokken wil zijn. Dat noemt hij een kwestie van bestuursstijl, democratie en open en eerlijk beleid, samen met Antwerpenaren. De heer Vanbesien verwijt het dossier verdoken beleidsvoering en het uitgaan van het eigen gelijk.

Het lid hoopte dat de uitgestoken hand, ook naar Ringland, die de minister beloofde tot resultaat zou leiden, ondanks de eerder ongunstige voortekenen: de aanpak van de plan-MER van de A102 en van R11bis en de manier waarop aan

Ringland een verplichting is opgelegd om het concept uit te werken samen met de Oosterweelverbinding. Omgekeerd gold dat niet. Uit de opdracht aan de intendant blijkt de Oosterweelverbinding heilig, zo concludeert de heer Vanbesien. Uitvoering is een randvoorwaarde.

De internationale oproep voor een intendant gaat uit van een stuk-na-stukbenadering van overkapping en de verhouding met de onmiddellijke omgeving. Ringland hanteert daarentegen een systeembenadering met gescheiden tunnels over het hele traject. Er is een charter opgesteld van alle actiegroepen samen met vijf korte eisen in verband met de intendant. Men vraagt onafhankelijkheidsgarantie, en een onderzoek naar de volledige overkapping en effecten, ook in combinatie met de diverse tracés. Men wil dat het tot kwantitatief vergelijkbare scenario's leidt, de lopende procedures moeten gescand worden op mogelijke voldongen feiten die een belemmering kunnen vormen voor overkapping en de pleitbezorgers van de diverse tracés moeten betrokken worden bij het proces. De geformuleerde opdracht gaat daar tegen in. Is de minister bereid aan voorstellen van de actiegroepen tegemoet te komen inzake de intendant, wat impliceert dat zijn functieprofiel gewijzigd wordt?

Het project-MER Oosterweelverbinding is intussen in opdracht gegeven aan Antea. Waarom is er geen opdracht gegeven om te zoeken naar synergieën?

Wat betreft eerlijke en open procedures, die blijken een risicofactor te zijn, refereert het lid aan de opmerking van het Rekenhof dat pleit voor juridische nauwgezetheid. Voor de werken op Linkeroever is het project-MER recent gestart. Dat is in de voortgangsrapportage te vinden onder het hoofdstuk procedures van projecten team Oosterweelverbinding. In het kennisgevingsdossier staat het Oosterweelproject – de reden voor de werken – er niet bij. In het voortgangsrapport staat duidelijk waarom de werken zo gebeuren: de splitsing van het vergunningentraject zou een gunstige invloed hebben op de timing.

Wouter Vanbesien leest dat als een vrijgeleide om er sneller aan te beginnen, met name in 2017, zoals de minister vooropstelde voor de eerste spadesteek. Het lid vindt het een schizofrene situatie dat er enerzijds in juridische documenten wordt geargumenteed dat het project een eigen finaliteit heeft en dus niks met de Oosterweelverbinding te maken heeft. Anderzijds laat het politieke niveau al projecten rond de Oosterweelverbinding van start gaan. Het neigt naar voldongen feiten die als extra argument kunnen worden gebruikt voor de Oosterweeloptie.

Van minister Schauvliege wil hij weten of het niet politiek en maatschappelijk maar vooral juridisch veel correcter zou zijn het project-MER voor de werken op Linkeroever mee in het project-MER voor de Oosterweelverbinding te behandelen? Dat kan volgens het lid ook in het kader van management van het juridisch risico.

Bij de adviezen van de ombudsman ziet hij terechte verwijzingen naar het feit dat hij vanuit zijn opdracht naar de toekomst kijkt en alleen vaststellingen doet. Het lid moet dan vaststellen dat daarbij opgemerkt wordt dat men in de toekomst het beter anders kan doen. Het gaat dan om een referentiescenario en richtlijnen die ondubbelzinnig moeten worden gedefinieerd. Dat is in de procedure van het GRUP en het plan-MER niet gebeurd, stelt Wouter Vanbesien.

Men zou de maatschappelijk gevoelige aspecten moeten becijferen. Dat slaat op het feit dat de diverse scenario's niet op dezelfde manier zijn berekend. Inzage van het dossier zou volledig moeten zijn. Hoe evalueert minister Schauvliege het rapport? Ziet ze aanwijzingen voor een andere aanpak in de toekomst en wie acht ze verantwoordelijk? Voor volledige inzage lijkt het Wouter Vanbesien evident dat minister Muyters verantwoordelijk is. Hij werd erop geattendeerd, maar corregeerde niet, oppert het lid. Zal men voor het GRUP en het plan-MER nog initia-

tieven nemen om toch nog onderhandelingen te voeren op basis van het rapport? Gaat men naar dialoog met de klagers of wacht men de procedure bij de Raad van State af?

Het project smeekt om een financieel plan, zo stelt ook het Rekenhof volgens Wouter Vanbesien. De financiële realisatie is het meest heikele punt, oppert men. Ook voor het lid zijn investeringen in Antwerpen nodig en gewenst, zij het meer intelligente investeringen. Hij meent dat er zekerheid moet zijn over de middelen. Daarom moet er een plan voorliggen vooraleer de voorbereidende werken aan te vatten. Die kosten ook geld, 155 miljoen euro voor 2015 en 2016, en ze hebben heel wat ruimtelijke consequenties voor Antwerpen. Zo worden groene buffers tussen bewoners en ring over een oppervlakte van meer dan 14.000 m² gekapt, in het kader van de bouwaanvraag voor de heraanleg van de Noordersingel en het verleggen van die nutsleidingen.

Er wordt al veel geïnvesteerd en er is financiële en juridische onzekerheid. Die evolutie kan niet voor het lid. Hoe denkt men in de financiering te voorzien? Vindt de minister het een goede zaak alvast voorbereidende werken op te starten zonder een financieel plan en met al danige effecten?

Wat betreft de timing voor de tramlijn Ekeren-Leugenberg wil het lid weten of die nog gepland is en wat de problemen zijn. Het district Ekeren zou er niet op zitten wachten. Wat is de positie van de Vlaamse overheid?

De verbinding N10-R11 staat niet in het plan-MER, zo stelt men. Is dat MER-plichtig op een andere manier? Valt dat onlosmakelijk samen met de R11bis of wordt ook dat als alleenstaand project beschouwd?

Koen Daniëls is blij dat het Waasland als volwaardig onderdeel wordt meegenomen, ook in de voortgangsrapportage. Het lid vraagt aandacht voor de oostelijke tangent in Sint-Niklaas. De pre-plenaire vergadering is voorzien begin juli. Op de project-fiche leest men dat de werken ten vroegste in 2018 van start zouden gaan. Het lijkt het lid zinvol dat project toch tijdig te starten, aangezien het een deel van het Waasland moet ontsluiten.

Voor de parallelwegen via E34, N49 en E17 is voor die laatste een verschuiving met vijf jaar ingeschreven. Waarom? Het lid stipt aan dat die juist omwille van de oostelijke tangent in Zwijndrecht aantakt op de parallelweg om lokaal en bovenlokaal verkeer te scheiden. In het project-MER is dat wel tot in Zwijndrecht opgenomen.

De oostelijke ontsluiting van de Waaslandhaven moet herbekeken worden in het licht van de verhuis van MSC naar het Deurganckdok, waarschuwt het lid. De timing zou in de knoop kunnen raken. De verhuis brengt heel wat trafiek mee en al is de ontsluiting via het spoor gerealiseerd, ook over de weg komt er heel wat. De parallelweg langs de E34, de N49, zou in die zin volgens Koen Daniëls zeker moeten worden meegenomen. Het Waasland mag geen grote truckstop worden, onderstreept het lid.

Willem-Frederik Schiltz heeft vragen bij de opmerking van het Rekenhof dat stelt dat men voor dergelijke projecten eerst en vooraf moet weten wat het beschikbare budget, de financieringsruimte en -mogelijkheden zijn. Dan pas zou over de realiseerbaarheid geoordeeld kunnen worden. Het lid meent dat men een project van die omvang onmogelijk op het budget van enkele jaren kan inschrijven. Het moet gespreid over zowat 20 jaar. De minister gaf al indicaties in die zin. Het lijkt het lid tevens moeilijk om de inkomsten van de overheid over de volgende 20 tot 25 jaar in te schatten. Hij meent dat men een gemiddelde moet zoeken tussen een onderbouwd financieel plan met zicht op totale kost en jaarlijkse financieringslasten, en de inschatting of het project doorgaat.

Willem-Frederik Schiltz is er ook van overtuigd dat iedereen inziet hoe noodzakelijk het investeringsproject is, juist om kosten te besparen. De negatieve impact van de files op de economie is kolossaal en dergelijke investeringen moeten dus welvaart creëren, wat betreft zuiver economische meerwaarde, maar zeker ook qua leefbaarheid. Hij begrijpt de reikwijdte van de opmerking van het Rekenhof dus niet echt.

Over de uitspraken van minister Weyts is enige deining ontstaan, ook in het licht van de aanstelling van de intendant en de uit te schrijven opdracht. Het lid merkte echter hoe N-VA zich eerst kritisch heeft opgesteld en dan stilaan heeft ontdekt dat het Ringlandconcept fantastische perspectieven biedt en omarmd moet worden. Dat is uitgebreid bevestigd. Een projectregisseur moet de overkapping en het Oosterweeltracé vergelijken en de mogelijkheden beoordelen. Dat moet maximaal; er moet aan de actiegroepen tegemoetgekomen worden en het moet de bedoeling zijn de overkapping te onderzoeken en uit te voeren. Dat is belangrijk voor de stad, zo klonk het. Minister Weyts vond bovendien dat de trofeeënstrijd moet ophouden. Het lid laakt het welles-nietesspel waarop Wouter Vanbesien steevast op aanstuurt, al begrijpt Willem-Frederik Schiltz het wel vanuit de politieke rol die hij te vervullen heeft.

Minister Weyts heeft de verzoenende opstelling recent nog bekrachtigd. Die moet zich dan vertalen in de aanstelling van de intendant. Dan houdt het gekibbel op en moet de focus liggen bij de realisatie van een totaalproject. De aanstelling van die intendant en het uitschrijven van dat bestek zijn cruciaal, oppert de spreker. Kan de minister beamen dat die de verzoening tussen een derde Scheldekruising en de overkapping van de ring zal zoeken?

Joris Vandenbroucke komt terug op wat hij een bijzonder kritisch oordeel van het Rekenhof noemt. Bij het lid doemt dan het beeld op van een bijzonder voluntaristisch regeringsbeleid 'stijl Weyts', dat een investeringsproject lanceert en jaar op jaar moet krabben en speuren om de nodige middelen te verzamelen in de begroting. Er is geen duidelijkheid over de financiën, richt het lid zich tot minister Turtelboom. Zij vertelde in Villa Politica dat men het project jaar na jaar in de begroting zal opnemen en op terugverdieneffecten rekent. Daarbij ging het onder meer om de tolheffingen. Die realiseren zich over een veel langere periode dan die waarin de effectieve investeringen moeten gebeuren en in de begroting worden ingebracht, stelt het lid. Vervolgens bleek de minister ook te rekenen op economische groei en extra inkomsten om een deel van het probleem op te lossen. Welke aanwijzingen zijn er dat in die zin iets kan gebeuren? En om hoeveel gaat het dan?

Wat betreft de aanstelling van de intendant vermeldt de heer Vandenbroucke de 'typische Ben Weytsspeak': men zou niet moeten kijken naar wat de partijen scheidt, maar wel naar wat ze bindt. Het lid vertaalt dat vrij naar de stelling dat de minister bereid is het project Ringland de hand te reiken in zoverre dat past in zijn kraam. Dat vond de minister cynisch, maar de tekst van de opdrachtschrijving van de intendant lijkt toch zijn visie te bevestigen, stelt *Joris Vandenbroucke*.

Uit de randvoorwaarden blijkt dat men op geen enkele manier kan terugkomen op de prioritaire realisatie van de Oosterweelverbinding. Beslist beleid is onherroepelijk. Voorts wordt onder kritische succesfactoren verwacht dat de intendant een visibel en zorgvuldig maatschappelijk proces opzet dat maatschappelijk draagvlak en inzicht beoogt in mogelijkheden en beperkingen van overkapping. Dat proces is door anderen in Antwerpen in de voorgaande jaren met meer succes gevoerd, stelt het lid. Er is groot enthousiasme voor een overkapping. Is het nogmaals opzetten van zo een maatschappelijk proces geen tijdverlies?

De intendant is uiteindelijk met handen en voeten gebonden, stelt het lid. Dat de Vlaamse Regering vraagt om te zoeken naar een haalbaar en betaalbaar project,

lijkt hem logisch, net als de vraag om stappen vooruit te zetten op alle vlakken: verkeersafwikkeling, leefbaarheid enzovoort. Wat voorligt leest hij evenwel als een dictaat over wat de uitkomst moet zijn.

Als de Vlaamse Regering van plan is 3 miljard euro te investeren in een project zonder voorgaande, dan moet het een goed plan zijn. Als het beter kan, dan moet dat ook beter, onderstreept het lid. Hij breekt dan ook een lans voor een eerlijke kans voor het vooropgestelde Ringlandproject en te bereiken wat haalbaar en betaalbaar is.

Caroline Bastiaens onthoudt dat er vooruitgang wordt geboekt. Men staat vooral en lang stil bij het Oosterweelproject, maar men vergeet dat er nog veel meer projecten vervat zitten in het Masterplan 2020 dan de derde Scheldekruising. Uit het verslag van het Rekenhof neemt het lid ook mee dat door nieuwe beslissingen bepaalde projecten versneld zijn en andere goedkoper zijn geworden. Het Rekenhof stelde ook dat een belangrijke financiële herberekening van alle vooropgestelde projecten onvermijdelijk is, maar dat er tegelijk ook mogelijkheden zijn voor Europese financieringsondersteuning.

Wat betreft het dynamisch verkeersmanagement, wil het lid weten of er nog uitbreidingen gepland zijn, gezien de merkbaar positieve effecten in Antwerpen.

Bij Brabo 2 kreeg men te kampen met een kleine vertraging omwille van de juridische procedure. Wanneer mag de start van de werken verwacht worden?

Het verheugt *Caroline Bastiaens* dat de studieopdracht voor de tramverlengingen Mortsels-Kontich en Kiel-Wilrijk concreet zijn geworden. De rapportage wijst uit hoe positief die zijn. Men kijkt uit naar de realisatie en naar uitbreiding van de tramprojecten.

Er is lang stilgestaan bij quick win 8, het schrappen van de linkse invoeging op Linkeroever aan Gazet van Antwerpen, in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming. Het lijkt het lid dan ook goed dat de MER-studie is gestart. Haar bezorgdheid gaat nog wel uit naar monitoring van het sluipverkeer op Linkeroever en de verdere ontsluiting van dat gebied eenmaal het project gerealiseerd is. De Charles De Costerlaan zou in de toekomst afgesloten worden, maar dat kan pas als alle parallelwegen zijn aangelegd, benadrukt het lid.

Met betrekking tot de opdracht aan de intendant kan *Caroline Bastiaens* alleen maar erop wijzen dat heel wat Antwerpenaren en mensen ver buiten de regio hopen op een spoedige ontwarring van de mobiliteitsknoop waarmee ze dagelijks te maken krijgen. Tegelijk hoopt men ook op overkappingen van de ring. Ringland concretiseert een droom, maar is er meer. Het is vooral ook een mobiliteitsconcept waarbij men kiest voor de scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer. Dat idee is ook al meegenomen in het project rond de groene Singel. In welke mate haalt Ringland de gewenste mobiliteitseffecten? Kan het met het Oosterweelproject gecombineerd worden? Heeft BAM al initiatieven genomen om die complementariteit te onderzoeken? Welke conclusies kunnen daaruit getrokken worden en wat zou dat financieel betekenen? Als er nog geen onderzoek is gebeurd, kan dat dan niet beter mee opgenomen worden in de opdracht van de intendant?

Annick De Ridder hekelt het taalgebruik van Wouter Vanbesien, waar hij het heeft over verminking en zware infrastructuur midden in de stad. Ze weerlegt dat uitdrukkelijk en stelt dat het lid nog altijd doet alsof het nog gaat om het dossier zoals dat vijf jaar eerder voorlag. Dat dossier is danig veranderd: er is geen sprake meer van een viaduct, maar er komen tunnels, ondergronds dus. Volgens haar verkoopt Wouter Vanbesien dus onzin aan de publieke opinie. Ze vraagt hem om eerlijk te

zijn tegen de Antwerpenaar en de Vlaming en toe te geven dat Groen niets wil doen aan de oplossing van de dagelijkse files.

Het lid somt de positieve wijzigingen aan het project nogmaals op. De molensteen die Noriant was, is verdwenen. De opsplitsing in vijf deelprojecten krijgt ook van het Rekenhof een pluim, ook wat concurrentie en financierbaarheid nadien betreft. Ook de verbeteringen die de Vlaamse Regering aanbracht, zijn vermeldenswaard, zoals de overkapbaarheid ten noorden van de aansluiting op de E313 en de overkapping die er zeker al komt ter hoogte van wijk Dam. De respectieve bedragen, 29 en 30 miljoen euro, zijn al opgenomen in de plannen. Een deel van de mooie ideeën van overkapping is daarmee al meegenomen. Annick De Ridder wijst erop dat dit al was opgenomen in het N-VA-verkiezingsprogramma van 2006. Er wordt dus geen bocht gemaakt.

De intendant zou aan handen en voeten gebonden zijn en een beperkte opdracht hebben. Annick De Ridder stelt dat die opdracht wel degelijk spreekt van het betrekken van topexpertise. Die uitdaging wordt door de Vlaamse Regering uniek genoemd inzake effecten voor besteding van publieke middelen en voor de stedelijke ruimte en leefbaarheid.

Er wordt ook gewezen op de grote onafhankelijkheid van het proces en de projectgroep. Er zal in grote objectiviteit en neutraliteit gewerkt moeten worden, zo staat het vermeld. Bovendien wordt de aandacht gevestigd op de klankbordgroep die geïnstalleerd wordt. Die brengt de brede maatschappelijke actoren samen voor de terugkoppeling en informatie aangaande voortgang en resultaten. In dat verband wordt voorzien in een vertegenwoordiging van de omwonenden, een representatieve schakel naar buurt en burgerinitiatieven, vertegenwoordiging van sociale partners van andere relevante actoren. Zij worden allemaal betrokken. Dat is van belang voor de creatie van draagvlak. De opdracht voor de intendant is derhalve robuust.

Meteen voegt het lid eraan toe dat men er niet onderuit kan dat de uitvoering gebeurt in aansluiting op de Oosterweelverbinding die prioritair wordt uitgevoerd. De meerderheid is ervan overtuigd dat de beide projecten te verzoenen zijn: men kan een einde maken aan de mobiliteitsproblematiek met de keuze voor de Oosterweelverbinding na 15 jaar studiewerk en elke mogelijke controle en onderzoek die uitwezen dat die de meest optimale oplossing zou bieden en tegelijk kan met een maximale overkapping ook de leefbaarheid een extra impuls krijgen.

Dat de voorbereidende werkzaamheden aan de Schijnpoort en voor het afbreken van het viaduct van Merksem al zijn aangevat, vindt het lid een goede zaak. Voorts is er de sanering van het Lobroekdok. Het zijn allemaal werkzaamheden die de leefbaarheid met onmiddellijke ingang verbeteren. Annick De Ridder vraagt of iemand zich daartegen openlijk wenst uit te spreken. Ze vindt het jammer te moeten lezen in de voortgangsrapportage dat de stedenbouwkundige vergunning wordt betwist voor de IJzerlaanbrug en Brabo 2. Dat genereert vertraging.

Wat betreft de quick wins zijn er enkele niet weerhouden, veelal omwille van het ontbreken van maatschappelijke baten. Annick De Ridder pleit ervoor de quick wins die niet behouden worden omdat de kost te hoog is voor het budget en ze uitgewerkt worden in de vorm van minderhindermaatregelen, alsnog te reserveren voor later. Het houdt niet op met de quick wins, stelt het lid. De investering in minderhindermaatregelen zal belangrijk blijken in de aanloop naar en tijdens de werkzaamheden, weet het lid.

Kan de Vlaamse Regering een stand van zaken geven over eventuele besprekingen met Europa? Het Oosterweelconcept zou voldoen voor het plan-Juncker, maar

dat is niet zeker omdat Europa het dossier op basis van intrinsieke kwaliteiten wil beoordelen.

Lode Ceyskens acht de ontsluiting voor heel Vlaanderen belangrijk. Hij richt zich vooral op de ombudsman en zijn rol. Zijn fractie staat pal achter bemiddeling als een principe, maar toch maakt hij zich zorgen. De conclusie van de actiegroepen luidt dat ze beseffen dat de ombudsman geen juridische macht heeft, maar ze zijn ervan overtuigd dat zijn advies hun verzoekschrift bij de Raad van State zal versterken.

Bemiddeling moet voor het lid een instrument zijn dat bij een impasse soelaas brengt en juridische conflicten laat vermijden. Het verbaast dan ook dat het advies juist de juridische positie versterkt. Als dat doorgaat, wordt het concept van bemiddeling compleet uitgehold. Hoe staat men tegenover die conclusie en is erop gereageerd om de bemiddelingsprocedure ook in de toekomst te vrijwaren?

Dirk de Kort stelt dat wat betreft de mobiliteitsproblemen in en om Antwerpen, men niet alleen verwachtingen mag leggen bij de Vlaamse overheid, of de stad Antwerpen, de lokale besturen of nv De Scheepvaart en De Lijn. Ook de burgers zelf en het bedrijfsleven moeten aangesproken worden om de files en het mobiliteitsprobleem aan te pakken. Dat aspect mist het lid nog enigszins.

Het lijkt hem absoluut nodig de handen in elkaar te slaan en niet louter op bijkomende infrastructuur te rekenen voor een oplossing. In Nederland wordt onder de noemer 'Beter benutten' de benuttingscapaciteit onderzocht. Kan men dat ook niet in Vlaanderen inbrengen om te zien in hoeverre er effectief gebruik wordt gemaakt van verbindingen en dergelijke? Men kan dan naar aanleiding daarvan een oproep richten aan betrokkenen en verenigingen om een oplossing te vinden. Men kan door nummerplaatherkenning registreren wie van een verbinding gebruikmaakt en anderzijds kan men nagaan wie een andere verplaatsingsmodus vond. Hij denkt daarbij aan de efficiënt gebleken spitsstroken en spitsmijden, zoals in Nederland. Het lid meent dat Vlaanderen pas met het oog op en de ervaring van de werken zal bekijken welke minderhindermaatregelen er nodig zijn en die in kaart zal brengen. Dan zal de verschuiving in mobiliteitsmodi zich kunnen doorzetten, stelt de Dirk de Kort. Is het niet wenselijk die minderhindermaatregelen nog meer naar voren te schuiven als remedie voor de files?

2. Antwoorden ministers en sprekers

Minister *Ben Weyts* stelt dat de focus van de intendant of procesmanager duidelijk ligt bij de realisatie van de overkapping. Het gaat dan niet over een studiefase, maar de concrete aanpak. Zijn projectgebied is de volledige ring R1, met als doel een maximale overkapping. In september is beslist het Oosterweeltracé overkaptbaar te maken. Voorts zal ook de tunnel onder het Albertkanaal verlengd worden wat de facto een beslissing is die overkapping inhoudt. Er ontstaat ook nieuw ruimtelijk gebied ter hoogte van het Sportpaleis dat de intendant kan meenemen in zijn aanpak. Die vertrekt ook vanuit een noodzaak aan een derde Scheldekruising, die naar aanvoelen van de minister steeds meer algemeen aanvaard wordt.

De manager wordt aangesteld om met een multicriteria-analyse te zoeken naar de ideale combinatie van een verbeterd Oosterweeltracé en overkapping, juist ten behoeve van leefbaarheid en stedelijke inplanting op zones die meest geschikt zijn voor overkapping. Hij bekijkt waar men eerst aan de slag kan, waar de benefits voor omwonenden het grootst zijn.

Daarnaast ligt de nadruk ook op het creëren van draagvlak. Dat impliceert mee de uitnodiging aan de diverse stakeholders om deel te nemen aan de klankbordgroep en elkaar aan de tekentafel te ontmoeten. De minister onderstreept dat hij ervan

uitgaat dat meer dan naar de verschillen tussen beide plannen, de vele overeenkomsten worden gezocht en uitgebouwd.

Alles vertrekt vanuit het concept van de Oosterweelverbinding. Het was nooit de bedoeling dat de intendant van een wit blad zou vertrekken, stelt minister Weyts. Bovendien kwam dat project uit de MKBA naar voren als het beste concept. Daarmee kan men dan ook het snelst vooruitgang boeken. Per dag uitstel kost het project nog volgens die MKBA 1 miljoen euro. Het project kan tevens rekenen op een democratisch draagvlak, de facto binnen de Vlaamse Regering, waarin twee derde van de Antwerpse kieskring vertegenwoordigd is. Of sp.a meegaat in de redenering noemt de minister afhankelijk van de weersomstandigheden dan wel andere factoren.

Het alternatief is tabula rasa maken en vier jaar of zelfs tien jaar werk, studie en procedures weggooien. Daarvan worden dan weer alleen advocaten en studiebu-reaus rijker, beklemtoont minister Weyts.

Dat er nog heel wat hordes te nemen zijn, onderkent de regering zonder meer. Stokken in de wielen steken kan ongetwijfeld, daarvan is de minister overtuigd, maar de ambitie is vooruitgang. En dat niet alleen inzake mobiliteit, maar ook inzake veiligheid, stadsontwikkeling, leefbaarheid.

Procedureel kan Linkeroever sneller. Het gaat daar over een project dat 9 kilometer aan nieuwe fietspaden omvat, een ecodeuct, fietsbruggen en wandelpaden, groen-omgeving, maar net zo goed verkeersveiligheid. Men wil komaf maken met de onveilige linkse invoeging bij overgang van de E34 vanuit Linkeroever naar de A12, waarna men weer helemaal rechts moet over een strook van drie kilometer aan de Kennedytunnel. Daar gebeuren jaarlijks ongeveer 150 ongevallen. Er worden tal van maatregelen vooropgesteld zoals rechts in- en uitvoegen, aanleg van een parallelweg om weefbewegingen te vermijden en lokaal verkeer te scheiden van doorgaand verkeer. Al die initiatieven moeten ook de doorstroming verbeteren. Antwerpen wordt een meer mobiele stad, een verkeersveiliger stad en gewoon een betere stad, vandaar ook de absolute wil om voortgang te boeken.

Minister *Annemie Turtelboom* herhaalt dat zoals het Rekenhof stelt, er nog geen duidelijkheid is over de meerjarenraming. Dat klopt en is niet onlogisch, oppert de minister. Op 2 maart 2015 is beslist om de realisatie van de Oosterweelverbinding niet met pps te doen, maar met engineer-and-construct-formules, opgedeeld in vijf deelprojecten. Ook het Rekenhof vermeldt er de voordelen van. Er kan geleend worden tegen een beduidend lagere rentevoet dan met pps, dank zij de goede kredietrating van de regio. Bij een dergelijk groot project is er een bouw-, beschikbaarheids- en vraagrisico waarvoor de privépartner in een pps-context enorme bedragen vraagt. Dat valt weg door het op te nemen in de eigen begroting, ondersteund door de zeer lage rentevoeten.

Ook tijdens de design- en tijdens de bouwfase is er een lagere risicopremie. De aannemers lopen veel minder betalingsrisico bij een publieke dan bij een privé-partner.

De tijdswinst blijkt aanzienlijk. Dat afgewogen aan het feit dat er sprake is van 1 miljoen euro per dag gederfde inkomsten zolang de derde Scheldekruising er niet is, maakt het bijzonder belangrijk. De noodzakelijke onderhandelingsprocedures kunnen beperkt blijven tot de respectievelijke partners van het zeer grote project. Wat betreft marktinkomsten is er veel meer vrijheidsmarge dan bij een pps-constructie of DBFM-formule. Door het project in publieke handen te nemen, kan er veel sneller ingespeeld worden op technische en beleidsmatige ontwikkelingen, steeds in verhouding met de terugbetalingscapaciteit.

De meerjarenraming dient aangepast te worden, conform de regels van parlement en Rekendecreet. In het najaar van 2015 wordt een nieuwe, aangepaste meerjarenrekening aan het parlement voorgelegd. Daarmee gaat steeds ook een verfining van de timing gepaard.

Minister Turtelboom laat de leden weten dat alle vragen die zijn gesteld over budget en middelen en gelinkt worden aan de Oosterweel, net zo goed van belang zijn voor welke investering er ook gebeurt in het aanpakken van de mobiliteitsknoop rond Antwerpen. Altijd moet in eerste instantie nagegaan worden of het budget beschikbaar is, stelt de minister. De vraag die de leden moeten stellen, is of men wil investeren in de mobiliteit in een van de grootste steden en het economische hart van Vlaanderen.

Over de invulling kan men van mening verschillen, zegt minister Turtelboom. Het budgettaire aspect gebruiken om een tracé af te breken, haalt ook alle andere initiatieven mee naar beneden. Zowel de derde Scheldekruising als de overkapping hanteren een gedifferentieerde tol. Voor beide opties is er derhalve een terugverdieneffect, dat veel te weinig in de verf wordt gezet, onderstreept de minister. Van de 3,5 miljard euro voor de derde Scheldekruising is bekend dat die terugverdiend is over een periode van 30 jaar.

Een terechte vraag vindt de minister hoe men het termijnverschil overbrugt tussen de vijf jaar waarin een project in de begroting moet worden opgenomen volgens de Europese boekhoudregels en het tijdsframe voor het terugverdienen van een tracé. Het Rekenhof meent dat men zijn hoop niet te zeer mag richten op wat er van Europa komt, van het plan-Juncker of de afwijking van de investment clause. De minister is van mening dat men het er toch op moet wagen. Een terugverdienmodel niet realiseren omdat het tijds kader van 30 jaar terugverdienen niet in de vijf begrotingsjaren past, is niet de juiste keuze. Die logica trekt ze door als een huiseigenaar die een huis koopt met een financieringsmodel waarbij activa worden gezet tegenover de lening waarmee over een langere periode dat huis wordt afbetaald. Minister Turtelboom wil op basis van die redenering duidelijk kiezen voor de twee concepten die voorliggen in het terugverdienmodel, ook de overkapping. Dat impliceert dat er ook moeilijke jaren zullen zijn, erkent ze. De Vlaamse economie zal er ooit de vruchten van plukken, weet de minister.

Is de subsidievraag aan Europa een hopeloze zaak? Strikte interpretatie van de regels moet doen vaststellen dat men niet aan de regels van de investment clause voldoet. Groot probleem is dat er geen negatieve economische groei is. Is dat een probleem? Neen, de minister is juist blij dat dat zo is. Aan vier van de vijf voorwaarden voldoet men wel. Het lijkt haar onzin om dan te veronderstellen dat Europa het belang van investeringen en economisch herstel niet ziet. Het project van de derde Scheldekruising afhouden omwille van de te realiseren doelstelling gaat niet op, want die beslaat 0,15 percent van het richtpercentage van 3 percent tekort. Daarover moeten interfederaal inderdaad afspraken gemaakt worden, stelt de minister. Aan Europa wil ze scherp de vraag stellen of men het dan maar niet moet doen. Is het beter dat de mobiliteitsknoop blijft bestaan en er een miljoen euro per dag verlies gemaakt wordt? De minister wil in elk geval niet die redenering maken en vindt dat men de confrontatie met Europa moet aangaan ter zake.

Een argument daarbij is dat Vlaanderen een eenmalig groot infrastructuurproject inzet, helemaal in de logica van de manier waarop Europa pril economisch herstel probeert te stimuleren. Er moet betaald worden over vijf jaar, maar het financieringsmodel garandeert het terugverdienen op 30 jaar. Het gaat niet om recurrente uitgaven aan lonen, maar om een investering die het economisch herstel stimuleert. Minister Turtelboom wil die uitdaging ten aanzien van Europa aangaan. Het project garandeert een betere mobiliteit en meer leefbaarheid, die dan door de overkapping mee vorm krijgt.

Minister *Joke Schauvliege* herinnert aan de urgentie van een aantal werken op Linkeroever, voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De Vlaamse Regering besliste er een aparte project-MER voor op te stellen. Waarom geen integrale project-MER voor het hele traject? Waarom is dat eruit gelicht en kan dat? Juridisch kan het perfect, omdat die werken volledig los staan van de rest. Er moet wel rekening gehouden worden met de cumulatieve effecten in het project-MER. Linkeroever kan evenwel perfect sneller uitgevoerd worden.

De ombudsman heeft als opdracht een verzoeningspoging te ondernemen vooraleer iets bij de Raad van State terechtkomt. Hij heeft zijn taak vervuld en moest vaststellen dat er geen optie voor verzoening was. Tegelijk greep hij de kans om een aantal aanbevelingen mee te geven inzake onder meer opmaak van het inzagedossier, hoe te voorkomen dat in de toekomst dezelfde fouten worden gemaakt, en de inspraak van burgers inzake MER-richtlijnen. De ombudsman pleit bij het laatste voor een inspraakprocedure en wil eventuele bezwaren door een externe instantie beoordeeld zien. De Vlaamse Regering heeft al heel wat van zijn bezorgdheden meegenomen. In de voorgaande legislatuur is door de commissie-Sauwens-Berx al nagegaan hoe men voor complexe projecten in Vlaanderen de procedures kon optimaliseren en efficiënter maken en hoe er voor inspraak kon worden gezorgd. Men ging na hoe men ervoor kon zorgen dat die inspraak goed verloopt en niet vast komt te zitten door acties en allerhande procedures. Die aanbevelingen zijn in acht genomen. Bij de integratie MER, vergunningen en complexe projecten zijn heel wat van de aanbevelingen van de ombudsman al ingecalculeerd, zo ook voor wat de inspraak betreft bij aanpassing van de richtlijnen. Wat betreft het inzagedossier en de overeenstemming tussen de documenten, wordt er ook gewerkt aan een herziening van de codex. Daarbij wordt expliciet opgenomen dat een dossier dat ter inzage wordt gelegd, ook volledig moet zijn, en dus alle stukken moet omvatten.

Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, stelt dat de doortrekking van tramlijn richting Leugenberg deel uitmaakt van de tweede fase van de tramprojecten zoals voorzien in het Masterplan 2020. Er is nog geen timing voor bepaald.

Voor Brabo 2 is sinds het indienen van de documenten in verband met de voortgangsrapportage een procedure voor de Raad van State gevoerd met een schorsingsverzoek. Dat is afgewezen. Zoals ook in de voortgangsrapportage is aangegeven, werd het INR gecontacteerd met het oog op het wegwerken van de laatste onduidelijkheden in verband met de ESR-neutraliteit. Daar is men mee bezig.

Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV, gaat in op de vraag over de verbinding N10-R11 en in hoeverre dat spoort met de opgestarte plan-MER voor de A102-R11. In hoeverre kan en mag die verbinding apart worden aangepakt? De verbindingsweg is in een apart traject gebracht omdat de complexiteit van het plan-MER voor de A102-R11 van een andere orde is dan die voor de N10-R11. Er speelt een ander schaalniveau en er zijn andere doelstellingen.

Wat met de parallelwegen en het Waasland? Een aantal zaken zijn achteruitgeschoven. Met de dienst MER is al eerder afgesproken dat men voor de parallelwegen wacht op een definitieve vaststelling vanwege de Vlaamse Regering van het Oosterweeltracé alvorens de studie te starten. Er zijn dus intussen afspraken gemaakt met de dienst MER om de planprocedure op te starten. Ook van de oostelijke tangent voor Sint-Niklaas wordt volop werk gemaakt, verzekert de spreker. Alle milderende maatregelen die uit het plan-MER naar voren kwamen zijn uitgewerkt. De vaststelling kan definitief worden afgewerkt.

In hoeverre zijn er nog uitbreidingen gepland van DVM? Aan de DVM-maatregelen zoals ze zijn ingesteld op de R2, zal nog tot begin 2016 worden voortgewerkt. Het gaat dan niet alleen om de grote informatieborden voor wegvakmanagement,

maar er is ook rijstrooksignalisatie voorzien over het hele traject en bijkomende DVM-borden op de E17 en in de zone Sint-Niklaas-Kruike. Er zijn dus nog uitbreidingen vooropgesteld voor het aandeel DVM in het integrale Masterplan 2020.

Jan Debucquoy vermeldt dat het Rekenhof vooral zijn bezorgdheid wil uiten bij de omvang van het project. Er zijn geen buitenlandse vergelijkingsgronden van projecten voor een dermate hoog bedrag. Het Rekenhof moet aandacht besteden aan de financieringsrisico's, van pps-projecten zowel als voor wat met publieke middelen gefinancierd wordt. Er moeten voldoende middelen zijn voordat een project wordt aangevat. Zo niet kan men halverwege vast komen te zitten met een groot half afgewerkt project. Het Rekenhof heeft duiding gegeven bij de budgettaire context. Het project Oosterweel loopt niet over 20 jaar, maar tussen 2015 en 2022. Men heeft onderzocht hoe het budgettaire kan worden ingepast in de begroting. Er zijn vijf oplossingen.

Ten eerste groeit een budget altijd sneller als er voldoende economische groei is. Dat scheidt vrije ruimte voor financiering. Er is berekend dat dit niet zal volstaan om die periode te overbruggen. Optie twee is lenen. De overheid kan schulden maken, maar zit in deze in een genormeerd traject dat vanuit Europa is opgelegd. De spreker volgt grotendeels de kritiek van de minister ter zake: enerzijds wil Europa investeringen stimuleren, anderzijds legt het een zeer strikt begrotings-traject op. Voor het Rekenhof is het geen punt om dat kader in vraag te stellen, het is een vaststaand gegeven.

Derde mogelijkheid is te lenen van Europa, zoveel mogelijk EFSI-middelen proberen te krijgen en een afwijking proberen te bekomen van het genormeerd begrotings-traject voor het project. Dat wordt moeilijk, stelt het Rekenhof, maar is niet juridisch uitgesloten.

Vierde en vijfde optie is zelf ruimte te creëren door zelf bijkomende middelen te zoeken. Evenmin evident, stelt de spreker, onder meer omwille van de fiscale druk. Of er kunnen besparingen gezocht worden. Het Rekenhof is ervan overtuigd dat er qua efficiëntiemaatregelen inzake uitgaven nog wat kan gebeuren. Gelet op de omvang van het project, vraagt het Rekenhof wel om transparantie over de financiering van dat uitzonderlijke en zeer grote project. Het project beslaat negen keer het budget dat de Vlaamse Gemeenschap jaarlijks aan de wegeninfrastructuur besteedt. Men wijst dan graag op mogelijk risico.

Bart Weekers stelt Lode Ceysens gerust: voor de ombudsman zijn er geen stoute burgers. De ombudsman wil Vlaanderen laten zien dat verzoening wel kan werken. Hij wil zijn bevoegdheid ter zake opbouwen. Er wordt gewerkt met klachtenmanagement. De Raad van Vergunningsbetwistingen heeft gerapporteerd over 25 pogingen tot bemiddeling in het eerste jaar waarin de bevoegdheid is opgenomen. Het is vooralsnog niet gelukt, maar Bart Weekers refereert aan een poging die kortelings wel succes had en dus een Raad van State-procedure bespaart, al kostte de bemiddeling zowat 5000 euro. Verzoening werkt.

De ombudsman meent dat burgers hun democratisch recht moeten kunnen uitoefenen. Hij probeert alvast de bemiddelingsbevoegdheid uit te oefenen naar de verwachtingen van Kamer en Senaat. Er zijn geen grenzen gesteld en Bart Weekers geeft de raad vertrouwen te stellen in de bevoegde ombudsmensen die de bevoegdheid moeten waarmaken.

3. Aanvullende opmerkingen

Wouter Vanbesien weerlegt dat het niet zou gaan om zware infrastructuur in het midden van de stad. Hij wijst erop dat het om een snelweg gaat van 125 meter breed, 27 baanvakken en 60 meter van bebouwing. Al is dat niet geografisch midden in de stad, het ligt in elk geval ten noorden, midden in de druk bevolkte wijken van Deurne, Borgerhout, Merksem en Dam.

Het lid begrijpt dat minister Weyts niet bereid is de functieomschrijving van de intendant aan te passen in de zin van de vragen van de actiegroepen. De minister ziet slechts twee opties: Oosterweel uitvoeren zoals beslist of van nul opnieuw beginnen. Dat is niet de vraag, stelt het lid: men wil dat de intendant een volledig onderzoek kan voeren over de volledige overkapping, en dat ook voor de combinatie met verschillende tracés. Over die tracés is al heel wat onderzoek gebeurd. De minister wil vooral snel evolueren. Gezien de mogelijke procedures is het lid ervan overtuigd dat het 'voeten vooruit'-scenario wel eens juist voor vertraging zou kunnen zorgen.

Minister Turtelboom zegt dat men intellectueel eerlijk moet zijn en dat men niet het argument mag gebruiken dat er geen geld is, om het tracé daarmee aan te vechten. Dat doet volgens Wouter Vanbesien niemand. De minister lijkt van mening dat het project nodig is en dat het er derhalve niet toe doet waar het geld vandaan komt. Ze hoeft zich daarover nog niet uit te spreken, vindt ze. De heer Vanbesien noemt dat intellectuele luiheid.

Minister Schauvliege ziet er geen juridische problemen in om het project op Linkeroever af te splitsen. Dat project situeert zich wel centraal in het debat over hoe men op de beste manier de derde Scheldekruising realiseert, stelt de spreker. Door dat eruit te lichten gebeurt er een voorafname op de alternativediscussie. Het lijkt Wouter Vanbesien maatschappelijk correcter en ook juridisch beter om dat niet te doen en te combineren met het grote project.

De Vlaamse Regering heeft voorlopig geen geld, met een juridisch zwaard van Damocles boven het hoofd, besluit het lid. Heel Antwerpen blijkt enthousiast over een ander project, maar toch zet men door omdat er een meerderheid is in het parlement. De heer Vanbesien stelt dat hij al intelligenter bestuur heeft gezien.

Joris Vandenbroucke meent dat de vraag om duidelijkheid over de middelen terecht is. Hij neemt akte van de antwoorden van minister Turtelboom en wacht af hoever ze komt met haar pleidooi bij de Europese Commissie.

Het lid meldt aan minister Weyts dat hij niet zoekt naar verschillen, maar naar mogelijkheden om het project te verbeteren. Hij wijst daarbij op tegenspraak in het eigen document als er staat dat een breed maatschappelijk draagvlak moet worden gezocht via een uitgestippeld traject. Tegelijk wordt de intendant met handen en voeten gebonden aan wat de Vlaamse Regering als uitkomst wil zien. Tijdsverlies wordt daarbij als argument gehanteerd. Het lid meent dat de aanpak waarmee de minister tijd wil winnen hem juist op een heikel juridisch pad brengt dat nog veel meer tijd een geld zal kosten. Joris Vandenbroucke sluit zich in die zin aan bij de waarschuwingen van de heer Vanbesien.

Voorts houdt het lid er niet van schuld af te schuiven op anderen. Het lid stelt dat het argument tijd in de voorgaande legislatuur is gebruikt door de partij van de minister om vast te houden aan een brug. Hij noemt het een flauw argument.

Willem-Frederik Schiltz is enigszins gerustgesteld en positief gestemd. Bij het lezen van de opdracht aan de intendant, rezen enige vragen, en hij zag de verzoening niet meteen gebeuren. Als hij verneemt dat de focus van de intendant wel

degelijk bij de overkapping ligt, dat het actieterrein de hele ring is en dat hij een combinatie moet maken tussen de overkapping en een al dan niet verbeterd Oosterweeltracé, dan ziet hij in dat de juiste weg is ingeslagen. Men moet niet van een wit blad vertrekken. Dat Wouter Vanbesien telkens een tweespalt probeert te creëren, stoort het lid. Hij juicht de evolutie alvast toe. Hij drukt de hoop uit dat wat minister Weyts als opdracht aangaf, ook exact zo zal worden meegenomen, omdat de manier waarop die vooralsnog is geformuleerd daar niet volledig aan beantwoordt.

Het lid hoopt dat het vervolg van het dossier geen discrepanties meer zal laten zien tussen uitgestuurde ambtelijke documenten en de verklaringen in de commissie. Hij heeft er vertrouwen in.

Annick De Ridder drukt hij nog op het hart dat niemand lacherig doet over de intendant of de nood aan expertise die van de functie wordt verwacht. Iedereen is het erover eens dat hij de burger moet betrekken, draagvlak moet creëren en grote kwaliteiten aan de dag moet leggen. Er zijn wel kritische opmerkingen gemaakt bij de ruimte die er al dan niet voor echte participatie zou zijn. Willem-Frederik Schiltz herhaalt zijn hoopvolle verwachting dat de intendant iemand wordt die inderdaad aan alle verwachtingen kan voldoen en beide concepten met elkaar kan verzoenen.

Annick De Ridder herhaalt dat het om een viaduct gaat dat intussen een tunnel is geworden. Het deel dat nog geen tunnel is, is wel al overkappingsklaar gemaakt. Het zuidelijke deel van ring is ondergebracht in de opdracht van de intendant. Wat is het probleem van Wouter Vanbesien nog?

Het lid dankt uitdrukkelijk de ministers voor hun inzet. Ze hoopt dat minister Turtelboom in het Europese kader stappen vooruit kan zetten.

Ze ziet geen reden tot leedvermaak over procedures zoals sommigen die er zelf op aansturen. Ook tweespalt raakt kant noch wal, stelt ze en lacherigheid over de intendant zelf is er niet, maar bij sommigen wel over de opdracht die aan de functie wordt gekoppeld. Het doel is beide concepten te verzoenen en te zoeken naar wat verbindt in plaats van naar wat verdeelt: Oosterweelverbinding, snel aan de slag met de werken op Linkeroever en een verzoening van de projecten die de files moeten oplossen, samen met maatregelen voor leefbaarheid waaronder overkapping. Alles zit vervat in de opdracht van de intendant en zal uiteindelijk niet louter Antwerpen maar heel Vlaanderen dienstig zijn.

Caroline Bastiaens stelt dat tussen droom en daad wetten en praktische bezwaren staan. Het doel is die bezwaren weg te werken en tot realisatie van een hele rist mobiliteitsprojecten over te gaan. Ook de overkapping van de ring wordt meegenomen. Het lid onthoudt vooral dat de minister heeft aangegeven dat de opdracht van de intendant de volledige ring meeneemt en dat het een expliciet doel is overkappingen te realiseren. De daad is niet veraf.

Van minister Turtelboom neemt ze mee dat er een weg is waar er een wil is. Die wil om van Antwerpen een meer leefbare en mobiele stad te maken, is alom aanwezig, merkt het lid. Ze werkt graag samen verder aan die weg.

Lode Ceysens drukt de ombudsman op het hart dat hij het instrument van bemiddeling absoluut niet in vraag stelt. Het baart hem alleen zorgen dat burgers de indruk krijgen en geloven dat die bemiddeling hun rechtspositie versterkt. Dat zou ertoe kunnen leiden dat het instrument misbruikt wordt. Zelf wil hij graag de ombudsman en zijn collega's alle kansen zien krijgen om te bemiddelen. Het lijkt hem dan ook zinvol het signaal uit te sturen dat niet dat het doel van bemiddeling is.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Wouter VANBESIEN,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
btw	belasting op de toegevoegde waarde
DBFM	Design Build Finance Maintain
DVM	dynamisch verkeersmanagement
EFSI	Europe an Fund for Strategic Investments
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectenrapport(age)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MSC	Mediterranean Shipping Company
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aanne- merscombinatie)
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TLH	Tunnel Liefkenshoek
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV