



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 9
11 januari 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Dirk de Kort, Annick De Ridder en Wouter Vanbesien

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Negende voortgangsrapportage

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag over het Masterplan 2020. Zevende voortgangsrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag over het Masterplan 2020. Achtste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag over het Masterplan 2020. Negende voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting van het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering	4
1.	Projecten Masterplan 2020	5
1.1.	Wegenprojecten.....	5
1.2.	Openbaarvervoerprojecten	6
1.3.	Watergebonden projecten	7
1.4.	Fietspaden	7
1.5.	Intendant 'overkapping R1 en leefbaarheidsprojecten R1'	8
2.	Oosterweelverbinding	8
2.1.	Procedures	8
2.2.	Ontwerp	8
2.3.	Vorbereidende werken	9
2.4.	Stand van zaken	9
2.5.	Minderhindermaatregelen	10
2.6.	Quick wins	10
2.7.	Overeenkomsten en procedures.....	10
2.8.	Financiering/structurering	11
2.9.	Risicobeheersing	11
II.	Toelichting van het controlerapport van het Rekenhof	11
1.	Bevindingen van het Rekenhof.....	11
1.1.	Ontwikkelingen sinds de achtste voortgangsrapportage	11
1.2.	Voortgang projecten.....	12
1.3.	Meerjarenraming en Oosterweelproject.....	12
1.4.	Samenwerkingsakkoord van 13 december 2013	13
1.5.	Niet-Oosterweelprojecten.....	13
2.	Aanbevelingen van het Rekenhof	13
III.	Bespreking.....	14
1.	Vragen en opmerkingen van leden	14
2.	Antwoorden.....	19
3.	Afrondend debat	27
	Gebruikte afkortingen	31
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
	Bijlage 1: Presentatie van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom van MOW	
	Bijlage 2: Presentatie van Jan Debucquoy van het Rekenhof	
	Bijlage 3: Tabellen van minister Annemie Turtelboom over de opbrengsten van de Liefkenshoektunnel	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 10 december 2015 de negende voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/7). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

Het negende 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 Gauthier Van Alboom, projectleider voor de Oosterweelverbinding.

Het verslag van het Rekenhof over de negende voortgangsrapportage werd uiteengezet door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/8).

Op de vragen van de leden werd, behalve door 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; Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM; Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken bij BAM; David Van Herreweghe, voorzitter van BAM; Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn; en Tom Roelants, administrateur-generaal van AWW.

De presentaties van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom, en van Jan Debucquoy, alsmede twee tabellen van minister Turtelboom over de opbrengsten van de Liefkenshoek-tunnel zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be te raadplegen.

I. Toelichting van het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering²

Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020, overloopt kort alle projecten van de negende voortgangsrapportage, behalve de Oosterweelverbinding. Dat neemt Gauthier Van Alboom op. Het is de bedoeling inzicht te bieden in de evolutie sinds de voorgaande rapportage³. Overkapping en leefbaarheidsmaatregelen worden kort besproken, alsook de benoeming van een intendant voor de overkapping. De projectfiches zijn geactualiseerd (bijlage 1 van *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/7). Projecten waarvan geen fiche is bijgevoegd, zijn nog zoals in vorige rapporten beschreven. In de overzichtstabel (bijlage 2) zijn een beperkt aantal verschuivingen zichtbaar die worden toegelicht en er is een lijst van de quick wins beschikbaar (bijlage 4).

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 De presentatie van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom bevat verscheidene plattegronden waarop de projecten worden gesitueerd.

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/4 t.e.m. 6.

1. Projecten Masterplan 2020

1.1. Wegenprojecten

1.1.1. *Dynamisch verkeersmanagement*

Er zijn nieuwe dynamische borden in gebruik genomen in het kader van het verkeersmanagement op de E19 tussen Loenhout en Brasschaat en de E34 tussen Vorselaar en Ranst. Er worden extra meetlussen geplaatst om een beter dynamisch verkeersmanagement te kunnen aanbieden.

1.1.2. *E34/E313*

Bij de voorgaande rapportage hoopte men al op zeer korte termijn op een goedkeuring van het project-MER. Na uitklaring van een advies van Natuur en Bos wil men dit MER nog voor het einde van 2015 indienen voor goedkeuring. De verdere vergunningsprocedure kan dan volgen.

1.1.3. *A102/R11bis*

Voor de A102-R11bis waren diverse alternatieven ingesproken. Na een eerste trechtering rondt het Verkeerscentrum zijn analyses af, kijkt of er nog een verdere trechtering mogelijk is, en vervolgens voert men een gedetailleerde analyse uit van de milieueffecten van de resterende alternatieven.

1.1.4. *Waasland*

De Vlaamse Regering heeft het GRUP voor de oostelijke tangent van Sint-Niklaas voorlopig vastgesteld. In het voorjaar wordt de definitieve vaststelling mogelijk.

Het plan-MER voor de parallelwegen van de E17 kan begin 2016 opgesteld worden. Zeker twee alternatieven kunnen in overweging genomen worden. Een eerste behelst het doortrekken van de parallelwegen van Sint-Niklaas tot aan de toekomstige aansluiting met de Oosterweelverbinding. Een ander alternatief is de doortrekking daarvan tot aan Kruikebeke, om van daar in een bijkomende rijstrook op de E17 te voorzien.

1.1.5. *R4 Gent*

Voor de Gentse ring zijn al heel wat kruispunten in uitvoering. Heel wat andere op de R4-Oost die deel uitmaken van het masterplan zullen samen met een reeks andere kruispunten op de volledige R4 in een groot pps-project ondergebracht worden. De studie voor het referentie-ontwerp voor die kruispunten is van start gegaan in maart 2015.

Voor het project-MER waren er bij een eerste aanbesteding geen inschrijvingen. Na een tweede aanbesteding kan het MER op korte termijn gegund worden.

1.1.6. *N49*

Voor de N49 is in de overzichtstabel een herschikking en clustering gebeurd van projecten om beter aan te sluiten bij de organisatie van de werken op het terrein. Het gaat om een zeer omvangrijke serie knooppunten, bruggen en tunnels. De spreker geeft aan waar er recent een evolutie was.

Voor de brug aan de Stroomstraat in Assenede gebeurde de aanbesteding in juni. De werken starten in 2016 en zouden klaar zijn medio 2017.

Voor het aansluitingscomplex N456-N49 in Kaprijke is de plan-MER in oktober 2015 afgerond. De GRUP-fase kan beginnen.

Voor de tunnel van de N455 in Sint-Laureins zijn de voorbereidende werken gestart in september 2015. De eigenlijke werken aan de tunnel worden aangevat begin 2016 om in het voorjaar van 2017 af te ronden.

In het project Maldegem(Vakebuurtstraat)-Damme(Hoornstraat) waren lokaal enkele mobiliteits- en aansluitingsproblemen. Er is met de lokale overheden overleg gepleegd om te zien hoe en of een integratie in de werken aan de N49 mogelijk zou zijn. In oktober is uit dat overleg een aangepast voorontwerp voortgekomen. In 2016 kan het project-MER voor dat ontwerp opgestart worden. In de volgende jaren moeten jaarlijks één of meer deelprojecten afgerond worden.

1.1.7. Spaghettiknoop (Knoop Zuid)

Wat betreft de Spaghettiknoop zijn de ondersteunende studies en technische voorstudies in uitvoering. Alle betrokken actoren zoeken naar een consensus om tot een voorkeursconcept te komen. Men zou zo goed als rond zijn en ten laatste begin 2016 kunnen landen.

Het vooropgestelde concept zou dan de basis worden van het project-MER. De project-MER-procedure kan dan in 2016 ook starten.

Over de aansluiting met Blue Gate kan dan meteen ook een overeenkomst gesloten worden.

1.1.8. Doortrekking N171

In het kader van het doortrekken van de N171 zijn al twee deelprojecten gerealiseerd: de brugdekken over de A12 en in het gebied Krekelenberg.

1.2. Openbaarvervoerprojecten

1.2.1. Brabo 1 en 2

Wat openbaarvervoerprojecten betreft, is het tramproject Brabo 1 afgerond. Voor Brabo 2 gebeurde de contractsluiting op 19 november 2015. De werken kunnen aangevat worden op 1 maart 2016.

1.2.2. Prioritaire tramprojecten

Er zijn nog twee prioritaire tramprojecten: Mortsel-Edegem-Kontich en Antwerpen-Kiel via Wilrijk naar het in- en uitrittencomplex van de E19. De studie wordt nog in december 2015 toegewezen.

1.2.3. Turnhoutsepoort

Voor het project 'open helling Turnhoutsepoort' wordt het bestek gepubliceerd in januari 2016. De uitvoeringstermijn loopt over negen maanden. De investering moet de efficiëntie van het tramaanbod verhogen door het ondergronds brengen van tramlijn 10 vanuit Wijnegem. De ruwbouw ligt er en het gaat om een korte aantakking op de reuzenpijp. Het aanbod in de reuzenpijp en op de Leien-Zuid verdubbelt.

1.3. Watergebonden projecten

1.3.1. *Bruggen Albertkanaal*

Op het Albertkanaal zijn zes vernieuwde spoorbruggen in gebruik. De bruggen van de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal en over de IJzerlaan zijn vervangen. De brug over de Merksemsestraat is gerenoveerd. Ze zijn allemaal in gebruik.

De brug van Deurne-Bal is aanbesteed op 19 november 2015. Er waren extra FFEU-middelen voor vrijgemaakt.

Voor de Theunisbrug en de Hoogmolenbrug zijn de studies opgestart.

Een reeks bruggen wordt met pps gerealiseerd, en dat betekent een aanbesteding in twee clusters. Een eerste van zeven bruggen omvat drie bruggen die deel uitmaken van het Masterplan 2020. Men wil nog in december 2015 tot een selectie van kandidaten komen. Na de selectie kan de offertefase beginnen lopen. In een tweede cluster van acht bruggen zitten nog eens vier bruggen uit het Masterplan 2020 Antwerpen.

1.3.2. *Royerssluis*

Met betrekking tot de Royerssluis is er een akkoord. Het GHA liet weten een engagement te willen aangaan voor de financiering van de 36 metervariant. Omdat dat gebeurt in het projectgebied van de Oosterweel is er afstemming nodig tussen beide projecten.

1.4. Fietspaden

De fietsprojecten worden deels door BAM gerealiseerd, deels door het Departement MOW, en ook lokale overheden spelen een belangrijke rol. In totaal zijn al meer dan 14 kilometer fietspaden aangelegd.

Van de havenroute Berendrecht-Zandvliet-Lillo is 8,6 kilometer klaar. De definitieve oplevering komt eerstdaags.

Hoboken-Hemiksem is gedeeltelijk al uitgevoerd over een afstand van 1,2 kilometer. Voor een ander deel is een vergunningsaanvraag rond.

Voor het traject Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht is het aanbestedingsdossier klaar en is de bouwvergunning verkregen voor de zone Dorp aan de Stroom, waarvoor afstemming met het Sigmaplan nodig was.

Bij de Districtenroute is de aanvang van de werken gepland voor het voorjaar van 2016.

Voor de fietsroutes in de Gordel Randgemeenten is onder meer een afstemming met de herinrichting van wegen nodig. Het initiatief van de lokale wegbeheerders is daarin ook belangrijk.

Voor een fietspad naast de spoorlijn Antwerpen-Lier heeft de provincie een studie bureau aangesteld. Het opstellen van ontwerpplannen kan starten.

Langs het Albertkanaal is de fietsinfrastructuur gekoppeld aan de verbreding van het kanaal. Bij de bocht van Merksem zijn werken bezig en het jaagpad wordt aangepakt.

Bij het Ringfietspad refereert de spreker aan wat hij bij de voorgaande rapportage al zei over de nood aan afstemming met andere projecten zoals de Spaghettiknoop en de Oosterweelverbinding⁴. Dat wordt meegenomen in de oefening van de intendant inzake leefbaarheidsmaatregelen en overkapping van de R1.

1.5. Intendant 'overkapping R1 en leefbaarheidsprojecten R1'

De gunningsbeslissing voor de intendant is al aan de kandidaten meegedeeld op 27 november 2015. Na betekening hebben ze nog 15 dagen om in beroep te gaan bij de Raad van State. Daarna kan de opdracht definitief toegewezen worden. De intendant kan dan begin januari van start gaan. Volgens de planning legt hij een ambitienota voor de volledige zone R1 neer in het najaar van 2016. Hij zal dat doen in dialoog met alle betrokkenen en op basis van het onderzoek dat al is uitgevoerd.

2. Oosterweelverbinding

Gauthier Van Alboom volgt Jaak Polen op als projectleider voor de Oosterweelverbinding. Hij stelt dat de Oosterweelverbinding een oplossing biedt voor de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en het verbeteren van de leefbaarheid van de regio. De Oosterweelverbinding kadert in het Antwerpse Masterplan 2020, met ruime aandacht voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

2.1. Procedures

Hoever staat het met de procedures? De wijzigingen aan het GRUP 'Oosterweelverbinding-wijziging' zijn definitief vastgelegd door de Vlaamse Regering op 20 maart 2015 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 16 april 2015.

De project-MER voor het bouwdok van Zeebrugge, waar de tunnelementen worden gebouwd die later worden afgezonken voor de derde Scheldekruising, is in opmaak, net als de project-MER's voor Infrastructuurwerken Linkeroever en de Oosterweelverbinding. De stedenbouwkundige vergunning kan dan nadien worden aangevraagd om met de werken te starten in 2017.

2.2. Ontwerp

In het ontwerp worden vijf deelgebieden van de Oosterweelverbinding omschreven. Deel 1 omvat Linkeroever en Zwijndrecht, deel 2 de Scheldetunnel, deel 3 de Oosterweelknoop, deel 4 de kanaaltunnels en deel vijf de R1-Noord.

Het voorontwerp voor Linkeroever is afgerond. Knoop Zuid wordt volledig herbouwd, wordt veiliger en compacter. De veiligheid verhoogt doordat de nog bestaande linkse invoegingen voor de Kennedytunnel verdwijnen. De compactere vorm maakt 18 hectare ruimte vrij voor groene zones. Er komt een ecoduct om de groene zones met elkaar te verbinden. Het biedt voetgangers, fietsers en dieren de mogelijkheid om de snelweg veilig over te steken.

Ook voor de rechteroeverprojecten zijn de voorontwerpen afgerond. De spreker toont beelden van de R1 die versleufd wordt ter hoogte van de Groenendaallaan, die meteen ook volledig heringericht wordt. Er komt veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Een ander beeld toont de Oosterweelknoop, die verzonken wordt aangelegd. Hij verbindt de Scheldetunnel met de kanaaltunnels. De inrit van de

⁴ Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Dirk de Kort en Wouter Vanbesien over het verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020. Zevende voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/3, p. 7).

kanaaltunnels wordt getoond met eronder een beeld van de versleufde ring ter hoogte van Schijnpoort met op de achtergrond het Sportpaleis.

2.3. Voorbereidende werken

2.3.1. *Schijnpoort*

Er zijn voorbereidende werken nodig ter hoogte van Schijnpoort omdat het viaduct van Merksem wordt afgebroken en de R1 daar in een verdiepte sleuf wordt aangelegd. Daarvoor moeten nutsleidingen verplaatst worden en leidingenkokers en afwateringskanalen en pompstations worden gebouwd.

Voor de kostenverdeling is er een samenwerkingsovereenkomst tussen BAM, de stad Antwerpen en AWV. De bouwvergunning voor die werken is afgeleverd op 23 oktober 2015. Het archeologisch onderzoek voor Schijnpoort loopt. De start van de werken is gepland voorjaar 2016. De spreker laat zien hoe het eruit zal zien in de zone tussen R1 en de Ten Eeckhovelei, met het gebouw voor een nieuwe pompstation. Voorts is er ook een beeld van dat nieuwe pompstation en de heraangelegde en verbrede Ringfietsweg.

2.3.2. *Noordersingel*

AWV legt in samenwerking met de stad Antwerpen de Noordersingel opnieuw aan in de marge van de vermelde werken, naar analogie van wat er met de Zuidersingel is gebeurd. Ook daar komt heel wat ruimte voor fietsers en voetgangers.

2.3.3. *Lobroekdok*

Het Lobroekdok is zwaar vervuild, onder meer met slib, en wordt gesaneerd. Het verwijderen van boten en wrakken start begin 2016 en aansluitend wordt het vervuilde slib weggehaald.

2.3.4. *IJzerlaankanaal en IJzerlaanfietsbrug*

Ook de IJzerlaan ondergaat een aantal voorbereidende werken. Door de werken aan de Oosterweelverbinding kan het Lobroekdok niet meer afwateren naar het Albertkanaal, maar moet dat afgeleid worden naar het Asiadok. Daartoe wordt een IJzerlaankanaal aangelegd.

De bestaande IJzerlaanbrug moet worden afgebroken. Ze moest hoger worden om een grotere doorvaarhoogte op het Albertkanaal mogelijk te maken, maar er is niet genoeg ruimte om dat te doen. Die werkzaamheden vallen dan ook niet meer onder de verhoging van bruggen met het oog op meer doorvaartruimte. Er wordt in de plaats van de IJzerlaanbrug een fietsbrug aangelegd die compacter is en wel voldoende doorvaarhoogte toelaat.

Er zijn twee aanbestedingen voor gebeurd en de werken zijn gegund. In juni 2015 zijn de werken gestart ter hoogte van het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan voor het eerste deel. De tweede aanbesteding is gericht op het gros van de werken, met afbraak van de IJzerlaanbrug, aanleg van de nieuwe fietsbrug en aanleg van het IJzerlaankanaal. Die werken zijn aangevat op 1 september 2015.

2.4. Stand van zaken

Het GRUP is afgerond en de project-MER's zijn in opmaak. Aansluitend worden de stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd. Parallel is de uitwerking van het ontwerp bezig. De voorontwerpen zijn afgewerkt en begin 2016 start men met de

definitieve ontwerpen. Aansluitend worden de bestekken opgesteld, worden de aanbestedingen gedaan.

De uitvoering van de werken zou dan van start moeten kunnen gaan in het voorjaar van 2017.

2.5. Minderhindermaatregelen

Alle werken, voorbereidende en andere, in en om Antwerpen hebben een significante impact op de verkeerssystemen van de omgeving. Met het oog op een optimale aanpak van de werken en om de mobiliteitshinder zoveel als mogelijk te beperken, is eind vorig jaar een stuurgroep impactmanagement opgezet. De opdracht van de stuurgroep is onder leiding van minister Weyts de maatregelen voor hinderbeperking te bespreken.

Er zijn drie soorten maatregelen: infrastructurele, zoals het inrichten van nieuwe park-and-rides, gecoördineerd door BAM; versterkende maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer, onder coördinatie van De Lijn en NMBS; en zachte flankerende maatregelen met overkoepelende communicatie, gecoördineerd door de stad Antwerpen.

De communicatie die de stad Antwerpen opzet met de partners vormt een campagne die aangeeft welke werken er worden uitgevoerd en wat de alternatieven zijn om Antwerpen bereikbaar te houden. Tevens is er een website die up-to-date wordt gehouden en waar inwoners van Antwerpen informatie krijgen over de werken in uitvoering en alternatieve routes: www.slimnaarantwerpen.be.

2.6. Quick wins

In afwachting van de grote structurele ingrepen, worden alvast een aantal kleinere zaken aangepakt voor het verbeteren van de doorstroming in de Antwerpse regio en het optimaliseren van de veiligheid. Dat zijn de quick wins.

Er waren er oorspronkelijk 33, waarvan er intussen 10 zijn uitgevoerd en 10 zijn geschrapt wegens te hoge kost of afgevoerd wegens te weinig impact of omdat ze in andere infrastructurele projecten opgenomen zijn. De laatste 12 worden uitgevoerd tegen eind 2016.

Quick wins 8 en 14 zijn opgenomen in andere infrastructurele projecten. Respectievelijk wordt QW8, de linkse invoeging van het verkeer van op de E34 naar de Kennedytunnel, opgenomen in het Project Linkeroever, en wordt QW14 opgenomen in de werken van de Oosterweelverbinding, deelproject Linkeroever (start voorjaar 2017).

2.7. Overeenkomsten en procedures

Bij schriftelijke procedure van het politiek stuurcomité is er een heroriëntering van de bijdrage van de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf. De bijdragen krijgen een nieuwe bestemming in leefbaarheidsmaatregelen in de zone van de R1, bijvoorbeeld voor herinrichting van de overkapte delen van de ring. Er zijn ook investeringen die ten goede komen van een duurzame modal shift.

Een andere overeenkomst strekt ertoe dat het Havenbedrijf dringende infrastructuurwerken van het Vlaamse Gewest wil prefinancieren voor de multimodale ontsluiting van de haven.

2.8. Financiering/structurering

Over de financiering loopt er een overleg tussen BAM en het Departement Financiën en Begroting van het Vlaamse Gewest. Het is de bedoeling een financieringsovereenkomst uit te werken. Alles verloopt volgens schema en men wil de overeenkomst afsluiten vóór de gunning van de werken op Linkeroever.

BAM heeft met het oog op de financiering van de Oosterweelverbinding ook een studie laten uitvoeren over de gedifferentieerde tol over de Scheldekruisingen. Zo is uit contacten met het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Unie gebleken dat het concept compatibel is met de Europese tolreglementering. Het dient nog verfijnd te worden en er moet een notificatie gegeven worden aan de Europese Commissie.

2.9. Risicobeheersing

Risicobeheersing is een belangrijk onderdeel van dergelijke grote werken. BAM heeft gekozen voor de RISMAN-aanpak, die algemeen wordt geprefereerd voor bouwkundige projecten. Ze houdt rekening met diverse elementen: juridisch, financieel, technisch, politiek en ruimtelijk. Dat maakt het mogelijk om beheersmaatregelen te nemen die de kans op risico's verkleinen en de gevolgen van risico's te beperken.

Het geotechnisch onderzoek is gebeurd, met sonderingen en boringen. Er loopt een archeologisch onderzoek en de proefbouwput is zowat drie maanden geleden afgesloten. Het systeem van system engineering is ingeschakeld voor de opvolging van de projecten. De proefbouwput moest uitwijzen of de vooropgestelde stapeling van tunnels wel gemakkelijk uitvoerbaar zou zijn. Men kon zo ook nagaan hoe de gronden zich zouden gedragen. Het project toonde aan dat alles mogelijk is en de ingenieurs zijn technisch klaar voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, besluit de spreker.

II. Toelichting van het controlerapport van het Rekenhof

Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof dankt uitdrukkelijk de ambtelijk coördinator voor de volledigheid van het verslag en de goede samenwerking met het Rekenhof. Hij blijkt steeds bereid fiches aan te passen waar dat wordt voorgesteld.

1. Bevindingen van het Rekenhof

1.1. Ontwikkelingen sinds de achtste voortgangsrapportage

De spreker somt de belangrijkste ontwikkelingen sinds de achtste voortgangsrapportage op. Er is de aanstelling van de intendant voor de overkapping. De voorbereidende werken aan de IJzerlaan, nodig voor de Oosterweelverbinding en de verbreding van het Albertkanaal, zijn gestart. Brabo 2 is startklaar. En Oosterweel is voor het eerst effectief toegevoegd aan de meerjarenraming. Dat laatste kreeg de grootste aandacht van het Rekenhof.

Op de concretisering van de werken aan de A102 en de R11bis blijft het wachten, stelt de spreker. De kosten van de werken blijven onzeker, stelt hij, aangezien de plan-MER nog altijd loopt.

Het onderzoek van de ESR-neutraliteit van de alternatieve financiering R4-Oost, Albertkanaalbruggen en Royerssluis is niet afgerond. Over de pps-keuze van de

R4-Oost kan geen zekerheid geboden worden zolang er geen advies is van Eurostat.

Men wacht op de notificatie van Europa voor het systeem van gedifferentieerde tol. Als Europa het toelaat, dan kan de differentiatie verlopen tussen plus 75 percent en min 75 percent.

1.2. Voortgang projecten

Vijf jaar na het opstellen van het Masterplan 2020, acht het Rekenhof het nuttig een vergelijking te maken van de planning en rapportage uit het oorspronkelijke masterplan van maart 2010 en wat intussen voorligt⁵. Daaruit blijkt dat veel projecten sterke vertraging oplopen.

De prijs voor stiptheid kent het Rekenhof graag toe aan het project Brabo 1, dat met vertraging startte door allerlei juridische procedures en er toch in slaagde om binnen de oorspronkelijke timing te blijven.

De spreker onderscheidt vier categorieën: voltooide projecten, projecten in uitvoering, geplande projecten met reguliere financiering en geplande projecten met alternatieve financiering. Voor die laatste is het verschil veel groter omdat pps een veel langere voorbereidingstijd vergt.

De redenen van vertraging blijven gelden: te optimistische planning, complexiteit en doorlooptijd van studies en vergunningsprocedures, projectambities die onderweg worden bijgestuurd, juridische procedures, onzekerheid over budgettering en lange voorbereidingstijd van projecten met alternatieve financiering.

1.3. Meerjarenraming en Oosterweelproject

Oosterweel is eindelijk opgenomen in de meerjarenraming van de Vlaamse Gemeenschap. Dat impliceert dat men echt van plan is in kredieten te voorzien en dat dus de effecten van de investering en de bouwkost op de vrije beleidsruimte van de Vlaamse Regering zichtbaar worden. De spreker toont volgende tabel:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Vrije beleidsruimte zonder OW	-291,7	253,9	-357,3	981,8	1488,7	2096,6
Bouwkost OW		388	568,5	567,8	567,1	368,4
Vrije beleidsruimte met OW	-291,7	-136,3	-940,7	376,3	857,6	1639,1
Beloofde begrotingstraject		0	0	0	0	0

De bedragen zijn in miljoen euro en hebben een zware impact, zo blijkt. De begroting zou er zwaar door in het rood gaan in 2018, tot 940 miljoen euro. Dat, ondanks de herhaalde belofte om de begroting vanaf 2017 in evenwicht te houden.

Het Rekenhof is verbaasd en verontrust bij de aankondiging dat het afgesproken begrotingstraject niet zal gerespecteerd worden ten belope van de bouwkost van het Oosterweelproject. Die aankondiging valt zes weken nadat het ontwerp-begrotingsplan is ingediend bij Europa. Dat gaf een positief advies en Vlaanderen

⁵ Zie in bijlage 2 (presentatie Rekenhof) de tabellen op dia 4, 5 en 6. De groene markeringen tonen de oorspronkelijke planning en de gele wat ervan terecht is gekomen.

herwon het vertrouwen daar. De aankondiging is er ondanks het afgesproken convergentietraject in het kader van het stabiliteitsprogramma – dat niet is goedgekeurd door de Vlaamse Regering maar waar men wel akte van nam. In het stabiliteitsprogramma werd de belofte van de Vlaamse Gemeenschap opgenomen om te streven naar een begrotingsevenwicht vanaf 2017. Die belofte (begrotingsevenwicht tegen 2017) was ook al opgenomen door de Vlaamse Regering in de algemene toelichting bij de begrotingen 2015 en 2016.

De aankondiging is zonder overleg met de andere overheden van het land gebeurd, terwijl dat noodzakelijk is conform het samenwerkingsakkoord dat op verzoek van Europa is afgesloten op 13 december 2013. Volgens de meerjarenraming 2016-2021 wordt de impact van de Oosterweelinvestering niet meegerekend voor het berekenen van de vrije beleidsruimte. Men wijkt derhalve af van de met Europa afgesproken begrotingsdoelstellingen met een verwijzing naar het terugverdienenmodel van het Oosterweelproject – met name dat de investering op lange termijn wordt terugverdiend met tolinkomsten. De tolinkomsten worden evenwel ten vroegste in 2022 geïnd. Pas dan kan men rekening houden met deze ontvangsten.

1.4. Samenwerkingsakkoord van 13 december 2013

Het bewuste samenwerkingsakkoord van 13 december 2013 is van toepassing sinds 1 januari 2014. Naar aanleiding van de crisis in Griekenland wilde de Europese Commissie een wettelijke verankering van de evenwichtsdoelstelling. Elke lidstaat moet streven naar een structureel evenwicht in de begroting. Wie dat niet heeft, krijgt een aanpassingstraject opgelegd vanuit Europa, ten belope van minstens 0,5 percent bbp-verbetering van het structureel saldo. Dat principe wilde men als doelstelling verankeren desnoods mits aanpassing van de Grondwet.

Gezien de federale structuur van België is dat ingevuld middels een samenwerkingsakkoord. Daarin is duidelijk opgenomen dat de begrotingsdoelstellingen verdeeld worden over de deelopoverheden, op advies van de Hoge Raad voor Financiën. Die zal de begrotingsdoelstellingen ook evalueren en bij niet naleving moet elke overheid binnen de 18 maanden de nodige correctiemaatregelen nemen, na advies van de HRF over de omvang van de verplichtingen. Als één van de deelopoverheden het traject niet respecteert, zijn sancties mogelijk op advies van de HRF. Het decreet ter zake is goedgekeurd door het Vlaams Parlement⁶.

1.5. Niet-Oosterweelprojecten

Hoe zit het met de niet-Oosterweelprojecten in de meerjarenraming die ook deel zijn van het Masterplan 2020? De minister heeft duidelijk verklaard dat de niet-Oosterweelprojecten gefinancierd moeten worden binnen de marges van het constant beleid van het Departement Openbare Werken. Dat moet nog geofficialiseerd worden en is nog niet zichtbaar in de jaarlijkse begrotingen en investeringsprogramma's. Het politiek stuurcomité vroeg intussen wel aan het departement om de volgende jaren een prioriteitstelling uit te werken voor de projecten uit het masterplan en die in te passen in de jaarlijkse investeringsprogramma's.

2. Aanbevelingen van het Rekenhof

Voornaamste aanbeveling is respect voor het afgesproken begrotingstraject en de Europese begrotingsdoelstellingen. Jan Debucquoy stipt aan dat een klein land volop geniet van de voordelen van de euro, maar die eenheidsmunt is alleen

⁶ *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2443/1-3.

leefbaar mits begrotingsdiscipline van de lidstaten. Daarom heeft Europa de autoriteit om de nodige begrotingsmaatregelen aan de lidstaten op te leggen. Het gaat ook niet op alleen eruit te pikken wat men graag wil. Wil men genieten van de euro, dan moeten de begrotingsafspraken met Europa gerespecteerd worden, besluit de spreker.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

Wouter Vanbesien heeft vragen over het inkomstenmodel en de tol, de financiering van de bouwkost, de timing en wat hij de schaamteloze politisering daarvan noemt, de timing van de MER die hij problematisch acht, het gebrek aan samenhang tussen de planningsprocessen, de Spaghettiknoop, de intendant en de Raad van State.

Het inkomstenmodel en de tolheffing zijn zeer belangrijk omwille van het terugverdieneffect dat door Europa aanvaard kan worden. Tegelijk is het van belang voor de mobiliteitseffecten. De beschikbare informatie kon het lid nog niet inkijken maar er was al sprake van 250 miljoen euro geschatte inkomsten van het tolsysteem, uitgaand van de gedifferentieerde tol, waarover een notificatie naar Europa moet. In het plan-MER is die gedifferentieerde tol onderzocht. Het principe was toen dat de Kennedytunnel de duurste tunnel zou zijn, de Oosterweeltunnel zou ergens het midden houden en de Liefkenshoektunnel behoorde tolvrij te blijven. De tarieven zouden variabel zijn naargelang het soort van transport: vrachtwagens duurder en personenwagens goedkoper. Is al uitgeklaard waar effectief tol geheven zal worden en welke tunnel de duurste zal zijn? Wat is de redenering en welke krijtlijnen gaf de Vlaamse Regering aan de werkgroepen ter zake mee?

Inzake financiering van de bouwkosten krijgt het lid de bevestiging dat men bezig is met een operatie in de begroting die niet conform de regels is, weze het Europees dan wel Belgisch. De minister stelde eerder daar geen probleem in te zien, begreep het lid. Hij stelde dat er een argumentatienota voorhanden was die Europa dan toch zou volgen. Is het mogelijk die nota in te kijken? Wat staat erin? En zijn er al inzichten vanwege Europa mee te delen?

Wat met die 'schaamteloze politisering' van de timing? Wouter Vanbesien leest voor uit pagina 11 van de algemene voortgangsrapportage. "Het politiek stuurcomité vroeg BAM binnen het deelgebied Linkeroever een perceel aan te duiden waarbij naar een bouwvergunning toegewerkt kan worden die uitvoering begin 2017 verzekert.". Dat houdt voor het lid in dat men op dat ogenblik, begin 2017, een spade in de grond wil zien, eender waar. Men wil de belofte houden, liefst in het bijzijn van een camera. Het is geen doelgerichte vraag, stelt Wouter Vanbesien.

Op 16 september 2015 zijn de richtlijnen uitgevaardigd voor de project-MER Linkeroever. Er is volgens de rapportage een trechternota in de maak met aanvullende richtlijnen die zullen aangeven welke ingesproken alternatieven als redelijk kunnen worden beschouwd. Die moeten in het MER worden onderzocht. Dat project-MER moet volgens het document van de indicatieve planning ingediend zijn op 25 februari 2016 bij de dienst MER. Men is nog met trechtering bezig en toch beweert men dat rond te krijgen. Is dat realistisch?

Op 26 mei 2016 verwacht men de definitieve beslissing van de dienst MER, en de indiening van de bouwaanvraag is gepland voor een week later, op 2 juni. Volgens Wouter Vanbesien gaat men er duidelijk van uit dat de bouwaanvraag

klaar zal zijn voor de project-MER er is. Voor het Oosterweelproject beliep dat interval twee jaar.

Er loopt een project-MER voor Linkeroever, en één voor de Oosterweelverbinding, een plan-MER voor de R11bis-A102 en er is een intendant die geacht wordt nog met plannen te komen. Hoe houdt men het overzicht over al die plannen die zonder meer een interferentie hebben?

Hoever staat het met de doorrekeningen van het Vlaams Verkeerscentrum voor de R11bis-A102?

De Spaghettiknoop zit niet in een MER. Moet daarvoor geen plan-MER opgemaakt worden, vraagt Wouter Vanbesien zich af. Hij beroept zich daarvoor op het feit dat ook dat project afgestemd moet worden op de beleidsopties voor de Oosterweelverbinding, met bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod voor de Kennedytunnel.

Van de intendant is de naam nog niet officieel bekend, maar hij klinkt goed, grapt het lid. Hoe verloopt zijn introductie verder, aan de commissie, het publiek, de actiegroepen enzovoort? Is de scope van het onderzoek nog verder aangepast? Er was vooropgesteld dat het de volledige zone van de R1 zou beslaan. Omvat dat ook alles van de Oosterweelverbinding en waarmee BAM bezig is?

Men zoekt naar een vereenvoudiging van het verkeerssysteem op de ring. Hoe is de taakverdeling tussen AWV, BAM en eventueel de intendant?

Wat met de juridische risico's? Er is een klacht bij de Raad van State, die degelijk onderbouwd is, argumenteert het lid. Wordt daarmee rekening gehouden? Is er een plan-B als het plan-MER vernietigd zou worden? Dat staat zelfs niet als risico vermeld, stipt hij aan. Wouter Vanbesien noemt het een situatie van fictieve realiteit: men doet alsof er geld is en alsof de klacht niet bestaat.

Dirk de Kort stelt dat CD&V een aantal vragen heeft overgezonden aan de minister. Bij de hoorzittingen⁷ met onder meer Ringland is vaak verwezen naar de studie van de stad Antwerpen over de overkapbaarheid van de ring. Men wilde de initiatiefnemers en onderzoekers horen. De aansluiting van de Oosterweelverbinding met wat voorsnog het viaduct van Merksem is, gebeurt met twee boven elkaar liggende tunnels onder het Albertkanaal. Kan men intussen meer tekst en uitleg krijgen bij dat technisch hoogstandje? De tunnels komen uit aan de Hollandse Knoop waar een aansluiting moet komen met de Oosterweelverbinding en de zuidelijke ring. Wordt door de diensten onderzocht hoe die elementen van het masterplan compatibel kunnen zijn met het model van Ringland dat het doorgaand verkeer onderbrengt aan de buitenkant en het stedelijk verkeer aan de binnenkant?

Wanneer mag men de aanstelling van de intendant verwachten? Zal hij een vergelijkende studie maken van de diverse overkappingsvoorstellen met het oog op de leefbaarheid van de stad? In hoeverre kunnen de derde Scheldekruising en de Oosterweelverbinding compatibel gemaakt worden met het model van Ringland? Welke rol zal de intendant spelen? Wat is zijn opdracht in het zoeken van draagvlak en waarvoor kan hij dat zoeken en vinden?

Wat is de juiste structuur en organisatievorm om dergelijke complexe mobiliteitsdossiers in Vlaanderen op te lossen? Een ambtelijke structuur riskeert draagvlak te verliezen, een politieke dreigt te vaak van mening te veranderen. CD&V denkt dan aan een 'communauté urbaine', zoals in Frankrijk. In Vlaanderen ziet het lid

⁷ Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nrs. 443/1, 444/1, 447/1.

dat niet meteen ingang vinden, maar de stadsregio Rotterdam is al een goed voorbeeld, stelt Dirk de Kort. Is over die aanpak al nagedacht?

Het masterplan gaat niet alleen over automobilititeit maar omvat ook andere, zachtere mobiliteitsmodi. Zo wint de elektrische fiets steevast aan belang. Hij heeft een zeer positief effect op de actieradius van de modus fiets. Mensen zijn bereid om van steeds verder naar Antwerpen te pendelen. De aanleg van goede fietsinfrastructuur is daarom essentieel, oppert het lid. Er zijn een aantal projecten afgebakend. De fietssnelweg langs de E19 werd evenwel in het verleden afgeschoten wegens niet interessant. Intussen is er de e-bike en ziet het lid dat project graag opnieuw overwogen.

De aanstelling van de intendant is nog een kwestie van dagen, begrijpt Dirk de Kort. Hoe ruim wordt zijn opdracht en krijgt hij de vrijheid om een pacificatie en een consensus na te streven?

Hoe zal men de grootschalige geplande werken in en om Antwerpen financieren? Het lid herinnert aan voorstellen ter zake zoals de slimme kilometerheffing voor personenvervoer. Het kan dan gaan om dossiers rond doorstroming, maar net zo goed over leefbaarheid en modal shift. De slimme kilometerheffing is er nog niet. De minister zou een studie laten uitvoeren om in de volgende legislatuur een onderbouwde beslissing te kunnen nemen. De Oosterweelverbinding zal dan nog niet af zijn en het blijft voor het lid dus een belangrijke opportuniteit.

Europa blijkt alsmaar strenger te oordelen waar men probeert om grote dossiers buiten de consolidatiekring te houden. Ook het Rekenhof stelt vast dat de Oosterweelverbinding wel voorkomt in de meerjarenbegroting, maar de Vlaamse Regering hoopt het project niet te moeten meerekenen in het begrotingstraject. Het Rekenhof denkt niet dat Europa er oren naar heeft dat het begrotingstraject niet gerespecteerd wordt ten belope van de bouwkost van het Oosterweelproject.

Ongeacht de maatschappelijke commotie, moet men vaststellen dat een derde Scheldekruising noodzakelijk is, zelfs met een betere verkeersregeling of slimme kilometerheffing. Hoe zal men ze financieren? Hoe gaat men om met de niet mis te verstane waarschuwing van het Rekenhof?

Een andere hoogdringend geworden kwestie zijn de minderhindermaatregelen. Als de intendant een draagvlak vindt voor en de minister van begroting vindt de noodzakelijke middelen, hoe denkt men dan tijdens de werken de verkeershinder beheersbaar te houden? De uitdaging is geweldig, stelt het lid, maar hij ziet het ook als opportuniteit. Mensen ter bestemming krijgen is de uitdaging, en de modal shift kan dat realiseren. Piekcongestie creëert een draagvlak voor openbaar vervoer, zo blijkt uit het buitenland.

Ook minder ruimte innemende en duurzame vervoersmodi krijgen er meer aandacht door, zoals de fiets. De voortgangsrapportage spreekt van heel wat fietsinvesteringen, en aan te leggen of te verlengen bus- en tramlijnen, en van een GEN rond Antwerpen en Gent waarvoor de NMBS een studie liet doen. Hoe wil men dat afdwingen? Zijn er middelen voorhanden en zal de NMBS investeren in een Antwerps voorstadnetwerk? Kan Vlaanderen helpen, financieel dan wel door opdrachten over te nemen? Het lid blijft voorstander van de aanleg van de fietssnelweg naast de hst-lijn via de E19.

Caroline Bastiaens wijst er van haar kant op dat het Masterplan 2020 Antwerpen heel wat projecten inhoudt, waaronder de Oosterweelverbinding. Ze acht een sterk engagement nodig om die zo snel mogelijk te realiseren. Alles vult elkaar aan.

Het lid herinnert aan de invoering van de lage-emissiezone vanaf 2017 in Antwerpen. Dat alleen kan de leefbaarheid niet garanderen. De uitdaging is de dieselauto's waarvoor de stad verboden terrein wordt, niet te vervangen door andere auto's, maar door meer duurzame vervoersmodi. Inzetten op de reeds vermelde alternatieven, draagt absoluut de goedkeuring van het lid weg. In het bijzonder vermeldt zij de waterbus die men vanaf 2016 in Antwerpen wil invoeren op de nog congestievrije Schelde.

Vanaf maart begint de heraanleg van het noordelijke stuk van de Leien en de nieuwe tramverbindingen naar het noorden. Dat heeft een grote impact op de stad en haar bereikbaarheid. Hoe wordt het openbaar vervoer ingepast in de werken? Bij de heraanleg van de ring is men erin geslaagd om het openbaar vervoer danig te versterken met extra bussen, trams en capaciteit. Met de heraanleg van de Leien en de nieuwe trams en aansluitend de Oosterweelverbinding is het moment aangebroken om nog meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen, meent het lid. Welke initiatieven mag men ter zake verwachten vanaf volgend jaar?

De park-and-rides zijn in de planning opgenomen. Wanneer worden ze ook effectief gerealiseerd? Een aantal zouden in het noorden van de stad komen, maar voor het zuidelijke deel van de ring is niks uitgewerkt. Met de invoering van de lage-emissiezone en omwille van de werken lijkt het Caroline Bastiaens zinvol dat er alternatieven zijn en mensen hun auto aan de rand van de stad kunnen achterlaten op degelijke park-and-rides van waarop zij openbaar vervoer of fiets kunnen nemen.

Yasmine Kherbache moet met het oog op alle geplande werken en de procedure besluiten dat de derde Scheldekrusing de files niet zal oplossen en dat er ook geen snelle oplossing komt. Het toegenomen verkeer wordt beter opgeslorpt. Dat moet volgens het lid helder worden opgenomen in de communicatie. Ze verwijst naar Nederland waar men dezelfde ervaring heeft en merkt dat de filedruk terugkeert. Daarom verlegt men er de focus van de auto naar de automobilist.

Wat met de quick wins? De zorgen inzake gezondheids- en milieu-impact van files en het feit dat het Oosterweeldossier nog enorme risico's inhoudt, budgettaire en juridisch, maken dat het niet verstandig is alles op dat paard te verwedden. Maatregelen op korte termijn zijn noodzakelijk, stelt het lid. Een tiental quick wins zijn gesneuveld. *Yasmine Kherbache* wil dan ook nadenken over quick wins die niet aan bod komen en toch een duurzaam effect kunnen genereren. Is er bekeken of men toch niet beter de Liefkenshoektunnel kan benutten, met verkeerssturing van het vrachtverkeer? Een investering van 3,2 miljard euro zonder garantie dat Europa daarmee instemt, zet men door, terwijl opmerkingen over omleiding van het vrachtverkeer stevast stuiten op een reactie die naar Europa wijst. Er zijn al lidstaten die het doorgaand verkeer wel omleiden en dat in overleg met Europa deden. Het lid acht het onzin om enkele blaadjes tekst van BAM als juridisch sluitend en overtuigend te beschouwen. Ze wil zoveel mogelijk het doorgaand vrachtverkeer van de ring halen via de Liefkenshoektunnel.

Voor een betere bereikbaarheid van Antwerpen, wil de stad het Rotterdamse project bestuderen. *Yasmine Kherbache* stelt dat het zoeken naar manieren om zoveel mogelijk de spits te mijden, zowel voor bedrijven, ook het Havenbedrijf, als voor pendelaars en ondernemers essentieel is. Antwerpen gaat winkelaars belonen die bijvoorbeeld op de koopzondagen de wagen aan de kant laten. Het lid trekt die lijn door naar pendelaars die de spits vermijden. Waarom zou de stad ook hen niet aanmoedigen om nog meer het openbaar vervoer te nemen? Alweer refereert het lid aan Nederland waar al enige tijd het project spitsmijden loopt. Dat kadert in het beleid om alternatieve vervoersmodi aantrekkelijker te maken. Kan dat meegenomen worden in de quick wins? Het zou volgens *Yasmine*

Kherbache een daling van de files tot 40 percent kunnen betekenen. Ze biedt aan de berekeningen door te sturen en de Nederlandse Verkeersonderneming in de commissie uit te nodigen.

Wat zit er concreet nog aan te komen wat betreft verbetering van de doorstroming? De park-and-ride aan Wolfstee zou niet in aanmerking genomen worden. Kan de minister dat toelichten?

De snelheidsverlaging wordt als item steeds afgeblokt. Kan men alsnog niet nadenken over een proefproject op de Antwerpse ring zoals buitenlandse voorbeelden die positieve resultaten genereren, zoals op de Périphérique rond Parijs? Daar leidde een snelheidsverlaging tot maar liefst 36 percent minder files, stelt het lid.

Annick De Ridder is blij met de voortgang. De evolutie van Brabo 1 en 2, de zes gerealiseerde spoorbruggen, de IJzerlaan: de werken aan Oosterweel en daar omheen zijn volop bezig. Het lid stelt dat het veel meer omvat dan louter die werken. Er zijn fietspadenprojecten, stadsontwikkeling enzovoort. Verontrustend vindt het lid dat zelfs tegen de aanleg van een fietsbrug ter vervanging van de autobrug IJzerlaan een procedure wordt ingespannen.

Het maatschappelijk draagvlak is van belang, zo beaamt BAM in de rapportage. Er is een lijst toegevoegd met allerlei zaken die zijn uitgerold in 2014-2015 om te werken aan communicatie en draagvlak. Kan een preview voor 2016 gegeven worden?

Minderhinderimpactmanagement is cruciaal. De werken en maatregelen in voorbereiding blijven voorsnog nog op hoofdlijn, al zouden er heel wat gepland zijn voor uitvoering. Kan wat duidelijkheid verschaft worden over de park-and-rides, met name over timing, capaciteit, waar zit de bewegwijzering van het hoofdwegennet, welke aanpassingen van de verkeerslichtenregeling komen er nog? Het lid mag hopen dat zeer succesvolle minderhindermaatregelen bestendig worden. Dat zou de bedoeling zijn.

Het debat over al dan niet belonen van wie de spits mijdt met de auto is al gevoerd, stelt het lid. Daarbij zijn de verschillen tussen het Nederlandse en Vlaamse wegennet duidelijk aangetoond. In Antwerpen/Vlaanderen hebben de miljardeninvesteringen in infrastructuur nog niet plaatsgevonden, oppert Annick De Ridder. In Antwerpen is er alvast geen sprake van centen voor spitsmijden, maar wel van stimuli voor bijvoorbeeld telewerk.

De standstill-procedure dient gerespecteerd te worden, wat betreft de benoeming van de intendant. De opdracht leek het lid duidelijk omschreven en helder. N-VA kijkt reikhalzend uit naar de aanstelling en hoopt alvast op een gerenommeerde naam.

Hoe Europa het project en de werken benadert, is voor het lid ondergeschikt. Europa zal ex post zijn oordeel vellen en intussen is het van belang dat de investering gebeurt en dat de Vlaamse overheid in de volgende jaren kan blijven investeren zoals in het regeerakkoord is opgenomen. Het alternatief is niks doen, stelt Annick De Ridder. En alternatieven kosten net zo goed geld en moeten verwerkt worden. Concreet stelt het Rekenhof in zijn controlerapport dat er een argumentatienota vanwege Vlaams begrotingsminister Turtelboom is inzake het niet meerekenen van Oosterweelverbinding. Het Rekenhof spreekt zich voorlopig niet over die argumentatie uit. Waarom?

Koen Daniëls is blij dat voor het plan-MER van de E17 twee opties onderzocht worden: de parallelweg Sint-Niklaas tot aan de Oosterweelverbinding en direct

aansluiten, ofwel de parallelweg Sint-Niklaas tot aan het tankstation in Kruiseke om daar dan verder te gaan. De essentie van het verhaal is voor Koen Daniëls juist dat het weinig zin heeft om alles in Antwerpen vanaf de grens met Zwijndrecht op te lossen om dan files te hebben tot Waasmunster eenmaal daar voorbij. Het is goed dat dit allemaal wordt meegenomen, stelt het lid.

Hij mist in de rapportage wel de parallelwegen langs de E34/N49. Wat gebeurt er daarmee? De N49 Zelzate-kust wordt omgevormd tot snelweg en dat gebeurt gefaseerd. Er moet nog één plan-MER voor een kruispunt worden opgesteld. Er is een tweede aantakking van de ontsluiting van de haven op de E34. Om bovenlokaal en lokaal verkeer te scheiden zijn er ook parallelwegen op de E34, met name het stuk snelweg in het Waasland. Wat gebeurt daarmee?

Hoe zit het met de tangent zoals gepland tussen de N70 en de E34? Het integrale planproces moet nog beginnen. Is er een timing vooropgesteld?

Willem-Frederik Schiltz vindt het goed dat de planning doorloopt. Hij is vooral verheugd over het project IJzerlaan en noemt het belangrijk en mooi. Dat ook andere vervoersmodi aan bod komen, verheugt de spreker, met name openbaar vervoer en de fiets. Dat biedt enig soelaas, ook tijdens de werken, stelt het lid, en kan een modal shift bewerkstelligen nadien.

De vertraging die sommige deelprojecten opliepen, baart Willem-Frederik Schiltz wel enige zorgen. Hij denkt onder meer aan de werken van de A102, en andere die tijdens de grote werken voor een afleiding van de verkeersstromen en dus minder hinder kunnen zorgen.

Het belangrijkste item van de voortgangsrapportage is de benoeming van de intendant. Ook Open Vld heeft hoge verwachtingen in de intendant wat betreft de overkapping van de ring en kijkt uit naar de bekendmaking van zijn of haar naam. Hij stelt dat Open Vld, in tegenstelling tot de sombere inschattingen van Wouter Vanbesien een positieve kijk heeft op de evolutie, zeker ook op Linkeroever. Daar is nog heel wat werk aan: met of zonder overkapping. Het is een dagelijks congestietrauma. Het lid hoopt dat de snelheid van de werken en voorbereidende werken, van deelprojecten, de overkapping niet in het gedrang brengen. Welke timing is er voor het werk van de intendant?

Björn Rzoska gaat in op de quick wins. Ze kwamen voor het eerst aan bod op 6 november 2014. Dat lijkt hem niet snel, aangezien de laatste twaalf voltooid zouden worden twee jaar na die datum, eind 2016. De slide waarop staat dat er 10 zijn uitgevoerd, 11 geschrapt en 12 voltooid worden in 2016, wijkt al af van de fiche die men in de loop van de commissievergadering kreeg. Het lid telt daarop 7 keer 'n.v.t.' als vermelding, niet van toepassing. Vier zouden nog te bepalen zijn. De quick wins worden dus sneller geschrapt dan de Oosterweelverbinding wordt gerealiseerd. Is het mogelijk een nieuwe fiche te bezorgen en uit te leggen welke 11 er dan geschrapt zijn en waarom?

2. Antwoorden

Bert De Bondt stelt dat de fietssnelweg langs de E19 tot Brecht deel uitmaakt van het bovenlokaal fietsrouten netwerk. Dat is ongeveer 25 kilometer lang ten noorden van Antwerpen. Die afstand is nog net doenbaar voor elektrische fietsen. Het potentieel wordt kleiner naarmate men verderaf gaat. Daarom loopt dit maar tot Brecht. Een aantal delen zijn al aangelegd gelijk met de werken voor de hst, maar de spreker erkent graag dat een aantal plekken in aanmerking komen voor verbetering of vervollediging.

Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV, gaat in op de Spaghettiknoop en de vraag of er een planproces moet worden doorlopen. Het gaat om een wisselaar waarop in het ontwerp geen nieuwe takken worden uitgewerkt. De knoop wordt heringericht binnen de bestaande configuratie. Een plan-MER is niet nodig, maar er wordt wel onderzocht in hoeverre een project-MER nog nodig is.

Zowel E17/E34, de oostelijke tangent en de verdere verbinding N70/E34 komen later aan bod in een vraag om uitleg. Spreker verwijst naar het antwoord van de minister ter zake⁸.

Wat betreft de quick wins, en de tegenspraak tussen de fiches en de rapportering, zal men nagaan hoe dat zit. De fiches zijn een tijd eerder opgesteld omdat die ook aan het Rekenhof worden voorgelegd. Zij hanteren ze voor hun beoordeling en rapportering. Het is mogelijk dat er in de tussentijd tot de presentatie zich nog wijzigingen voordoen zoals het opnemen van een quick win in een ander project. Er wordt een geactualiseerde fiche bezorgd.

Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM, licht toe dat de gestapelde tunnels onder het Albertkanaal een complexe constructie betreffen. De kruising van de R1 met het Albertkanaal gebeurt vooralsnog over het viaduct van Merksem. Met de aanleg van de Oosterweelverbinding wordt dat viaduct afgebroken. De R1 zal dan door een tunnel onder het Albertkanaal lopen. Om de verkeershinder tijdens de werken aanvaardbaar te houden, zal de tunnel gebouwd worden ten westen van de brug. Het viaduct blijft nog staan en de tunnel wordt gebouwd tussen het viaduct dat behouden blijft tijdens de werken en de spoorbrug die in dienst blijft. Dat is krap en daarom wordt met gestapelde tunnels gewerkt. In de open sleuf vlak ten zuiden van het Albertkanaal komen de tunnels weer naast elkaar te liggen. Dat is ook zo ten noorden, ruim voor de aansluiting met de Oosterweelverbinding in de sleuf tot stand komt. Het is een huzarenstukje, geeft de spreker toe, maar het betekent dat het viaduct in dienst kan blijven gedurende de werken. Er blijven vier rijstroken actief in elke rijrichting.

De combineerbaarheid met het voorstel van Ringland, situeert zich ter hoogte van de Hollandse Knoop. Ringland stelt een gemengd systeem voor van een stedelijke ringweg en een gemengde doorgaande stedelijke ringweg. De aansluiting op de Oosterweelverbinding gebeurt ter hoogte van de Hollandse Knoop. De aftakkingen bij het Sportpaleis sluiten ook aan op de Hollandse Knoop. Ze gaan dan door naar de Bisschoppenhoflaan en de Singel zoals opgenomen in het Oosterweelproject. De aansluiting is door experts onderzocht in het kader van de lopende procedure plan-MER A102/R11bis en dat wordt beschouwd als een van de mogelijkheden om de aansluiting te realiseren.

Wat betreft de minderhinderaanpak, is er een groot verschil met de renovatie van de ring in 2004-2005. Toen was er sprake van twee keer een korte periode van hinder op het hoofdwegennet. In voorliggende planning is er één lange periode van hinder in een bredere regio en niet alleen op het hoofdwegennet maar ook op het onderliggende wegennet. Er is een hele organisatiestructuur voor opgezet die ook meteen moet leiden tot duurzame maatregelen met blijvend effect op de modal shift. De duurtijd van de werken leent zich er tevens toe om zoveel mogelijk mensen in woon-werkverkeer uit de auto te krijgen en hen aan te zetten tot zo veel mogelijk alternatief mobiliteitsgebruik.

Details over de minderhindermaatregelen kunnen gegeven worden, maar het belangrijkste werk daar is wat je juist niet ziet, stelt de spreker. Een werkgroep

⁸ Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 10 december 2015, vraag om uitleg over de verkeersproblematiek in het Waasland van Jos De Meyer aan minister Ben Weyts, nr. 545 (2015-16).

buigt zich over de fasering van werken, afstemming van projecten om een naadloze overgang te hebben en zo het verkeerssysteem in en om Antwerpen draaiend te houden. De spreker spreekt van hard labeur en veelvuldig overleg tussen werkgroepen en met alle betrokken partijen. Dat heeft het grootste effect maar is niet zichtbaar, verzekert Jan Van Rensbergen. Vervolgens zijn er dan flankerende maatregelen zoals park-and-rides om stimuli te geven aan de alternatieve vervoersmodi.

Wat het bijgevoegde overzicht van de communicatie-initiatieven van BAM in de voorgaande twee jaar betreft, zegt Jan Van Rensbergen dat BAM een actieve rol opneemt in het verstrekken van informatie in allerlei vormen en overal. De nood aan goede, correcte en tijdige informatie blijft. Het patroon uit de voortgangsrapportage zet zich door in 2016.

Wat betreft de quick wins wil de spreker desgewenst een gedetailleerde tabel bezorgen waarbij uitgelegd wordt waarom een aantal niet aangehouden zijn. Enkele zijn geïntegreerd in andere infrastructuurprojecten. Ze worden dus wel uitgevoerd. Dat is onder meer het geval voor veiligheidsmaatregelen voor Linkeroever, de linkse invoegers. Andere quick wins vielen weg vanwege het simpelweg ontbreken van enig of beoogd effect.

Dat de quick wins in november 2014 zijn opgesteld om tegen eind 2016 klaar te zijn, is wel degelijk snel, een quick win dus, stelt Van Rensbergen.

Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken bij BAM, geeft aan dat er besprekingen zijn gehouden met NMBS. Het uitgangspunt van de minderhinder-aanpak is eveneens duurzaamheid. Wolfstee wordt meegenomen in het kader van de elektrificatiewerken aan de lijn, waarvoor recent een feestelijkheid werd georganiseerd in Herentals en Mol. Er zou dan een betere bediening zijn van de stations. De NMBS meent tevens dat in de brede omgeving, met name Geel en Mol, zich meer parkeergelegenheid bevindt dan in Wolfstee. Dat ligt achterin een industriezone en het is moeilijk om er de nodige parkeercapaciteit te realiseren voor langdurig parkeren.

Er is sprake van vier park-and-rides, met als grootste Linkeroever-Blancefloerlaan. Het betreft een opgelegde milderende maatregel in het kader van het plan-MER, met een capaciteit van ongeveer 1500 voertuigen. Tijdens de hoofdwerken zou men ook nog voorzien in een 100-tal tijdelijke parkeerplaatsen. Dat aantal wordt onderzocht. Voor Merksem en Wommelgem loopt het onderzoek en zou het gaan om 500 voertuigen. Voor Wommelgem dient zich een planologisch-stedenbouwkundig bijkomend probleem aan: de toekomstige park-and-ride bevindt zich op de reservatiestrook voor de A102 zoals vooropgesteld op het gewestplan. Voor de andere twee loopt een plan-MER. Daarvan is men deels afhankelijk maar het is wel de bedoeling dat de park-and-rides in gebruik zijn tegen de tijd dat de hoofdwerken worden aangevat.

Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, stelt blij te zijn dat men met Brabo 2 kan beginnen. Het contract is gesloten op 19 november 2015 en omvat onder meer de aanleg van de tramlijn richting Havanasite in het noorden van Antwerpen en die naar het Eilandje. Brabo 2 is zelf onderdeel van de maatregelen die het verkeer opvangen als de hoofdwerken voor de Oosterweel beginnen.

Wat betreft de hermelijntrams, de 30 metertrams die onder meer in Antwerpen rijden, weet de spreker het volgende te vertellen. Na een voorstudie en test met twee prototypes zullen meer dan 50 hermelijntrams gekoppeld worden. Er zijn ook al perronaanpassingen uitgevoerd. Dat moet de capaciteit van de tramverbindingen uit het noorden opdrijven, samen met de instroom van de extra lange Albatrostrams die ook al worden ingezet.

Eén minderhindermaatregel behelst het openmaken van de helling aan de Turnhoutsepoort richting premetro, waardoor de capaciteit van de premetro verhoogd kan worden. Tram 10 kan er dan ook door. Men kijkt na of er tijdens de werken ook een aantal busverbindingen kunnen worden ingelegd vanuit het noorden. Op termijn zouden die ingekort worden in het kader van de afspraken met de stad Antwerpen over de bediening van de Rooseveltplaats, maar men wil ze alvast nog een tijd behouden tijdens de werken als minderhindermaatregel.

In samenwerking met de NMBS probeert men een gecombineerd openbaarvervoerbewijs te maken voor Antwerpen, enigszins naar analogie met het Jump-ticket in Brussel. Dat moet het gebruiksgemak verbeteren. De MOBIB-kaart zal bruikbaar zijn bij De Lijn zowel als bij NMBS, maar toch zoekt men naar mogelijkheden om een gecombineerd tarief te hanteren.

Er was een vraag naar de opportuniteiten in verband met betere doorstroming. Men werkt in afspraak met de stad Antwerpen aan een aantal verkeerslichtencorridors en de eerste resultaten zijn al te registreren. Ook het verhoogde gebruik van de premetro zelf door het openmaken van de helling aan de Turnhoutsepoort is een maatregel die de bediening van tram 10 betrouwbaarder en sneller maakt. Voor Antwerpen wordt het programma opgesteld samen met AWV in het kader van het globale doorstromingsprogramma dat meer dan in het verleden geconcentreerd wordt rond corridors van openbaar vervoer.

Jan Debucquoy legt uit waarom het Rekenhof niet meer aandacht heeft besteed aan de argumentatienota van de minister. Er was niet echt tijd voor evaluatie, aangezien de nota pas op het laatste nippertje door het kabinet van de begrotingsminister werd overgezonden. Het zou ook slechts om een voorlopige argumentatie gaan, die werd voorbereid door BAM maar nog vervolledigd moest worden door de werkgroep die nog moet worden opgestart door de minister. Voorbarige commentaar leek weinig zinvol. Voorts is er ook een argumentarium ten aanzien van Europa, en dat is uiteindelijk de beslissende instantie. Het Rekenhof wil de kansen niet torpederen en gaf daarom liever geen commentaar.

Algemeen meent de spreker dat krachtens de bestaande regels geen rekening kan gehouden worden met het terugverdienmodel, tenzij Europa de regels verandert. *Jan Debucquoy* zegt: dromen staat vrij, maar vragen mag.

Minister *Annemie Turtelboom* stelt dat aan het begin van de legislatuur beslist is om het Oosterweelproject te financieren binnen de begroting. Met een pps-constructie werken ondervond grote druk, ook van Europa. De kans dat zo'n constructie voor een dergelijk groot infrastructuurproject dat toch heel wat waarborg vergt, op zeker ogenblik in de begroting ingekanteld wordt, is zeer reëel. Uitbesteding aan de privésector kan in theorie omdat er sprake is van gedifferentieerde tol, maar dat betekent dat de risicopremies en rendementen die de privépartner vraagt al heel snel oplopen tot zelfs 20 percent. Ter vergelijking: bij het project Scholen voor Morgen is dat 12 percent. Daarbij komt de actuele leenmogelijkheid tegen zeer lage rente voor de Vlaamse overheid, met name 2 percent. Daardoor is het zinvol en meest kostenefficiënt om meteen het project in de begroting op te nemen.

Dat heeft een invloed op de tol die geheven wordt. Er wordt gewerkt met een gedifferentieerde tol, die zo laag mogelijk gehouden wordt. Dat moet de competitiviteit van de bedrijven en de haven ten goede komen alsook al wie de tunnel zou gebruiken.

Een ander argument is ook dat het allemaal veel sneller gaat op die manier dan met een ander financieringsmodel. De gekozen werkwijze is derhalve goedkoper

én sneller. Begrotingsgewijs is er een knelpunt. Het Rekenhof bespreekt de inkanteling volgens de Europese boekhoudregels en dan komt men uit op een bedrag tussen 350 en 750 miljoen euro per jaar dat moet worden ingekanteld. Een totaal van 3,5 miljard euro op een begroting van totaal 38 miljard euro is een groot aandeel. Het economische belang van de regio en de begrotingshandicap blijken tevens uit het feit dat het verhoudingsgewijs om het grootste infrastructuurproject gaat dat in de 28 landen loopt. Gezien het budget en de omvang, stellen de Europese begrotingsregels in een Vlaamse context het wel bijzonder scherp, oppert de minister. Ze verduidelijkt dat een gelijkaardige investering op een Duitse begroting een heel ander impact heeft. Size matters!

Overleg met de diverse entiteiten, ook federaal dus, is evident. Het moet dan gaan over de verhouding van het bedrag, percentueel 0,2 percent, dat moet worden ingekanteld jaarlijks, en of die optie niet alle begrotingsregels die België moet volgen, op de helling zet.

Waarom met Europa het gesprek aangaan? Het grootste infrastructuurproject van Europa moet ingekanteld worden in de bijna kleinste begroting. De gedifferentieerde tol zorgt voor inkomsten, die tegenover de schulden staan die worden aangegaan. Vanuit Europa zijn er diverse signalen dat het zinvol is daar aan te kloppen. De verhoudingen zijn zeer scherp gesteld door de moeilijke begrotingsregels van de Europese Commissie. Tegelijk stelt de Europese Investeringsbank dat het om een zeer goed project gaat van groot belang voor de economische groei. Ze zijn bereid een lening te verstrekken. Ze geloven in het model van de gedifferentieerde tol als terugbetaalmodus voor de lening. Het doel is dat integraal te doen, maar dat moet op basis van alle details van uitvoering van werken bepaald worden.

Europa zegt bovendien in zijn landenrapport letterlijk dat "de ruimte voor de opwaardering en uitbreiding van de basisvervoersinfrastructuur groot lijkt, met name gezien de hoge concentratie van economische activiteit rond de hoofdstad en de diverse havens. Congestie en ontbrekende schakels zijn belangrijke zorgelementen voor de ringwegen van Brussel en Antwerpen. Met name maatregelen ten aanzien van de Antwerpse knelpunten zijn herhaaldelijk uitgesteld.". Dat betekent dat ze dus dringend moeten worden opgelost, stelt de minister. "België heeft grote investeringsnoden waarvan de lening een impuls aan de productiviteitsgroei en de algemene economische prestaties zou geven. België heeft nood aan meer openbare investeringen dan er zijn. De beschikbaarheid en de vlotte toegang tot openbare infrastructuur vervullen een belangrijke faciliterende rol voor de productiviteit. Gebleken is dat de hogere uitgaven voor vervoersinfrastructuur een gunstig effect op de economische groei hebben, op voorwaarde dat er geen overtollige capaciteit wordt gecreëerd.". Dat vertaalt de minister als de vraag om meer wegenbouw, maar niet te veel.

Het laatste argument luidt dat Europa zegt dat er veel meer investeringen moeten gebeuren, zoals in het plan-Juncker staat, en als dat gebeurt staat het grote investeringsflexibiliteit toe. Is het dan logisch dat investeringen die daarbuiten gebeuren maar wel een mobiliteitsprobleem oplossen, niet van Antwerpen alleen maar voor iedereen die van noord naar zuid wil in Europa, dan juist heel streng zouden beoordeeld worden?

Het dossier is volgens de minister klaar voor het gesprek met Europa. Het Rekenhof heeft gelijk te stellen dat het geen gewoon traject is dat men loopt, maar het is het debat waard, vanuit de wetenschap dat er een nee is en dat ja nog kan komen.

De alternatieven zijn een veel duurdere pps-constructie die leidt tot hogere tol en slecht is voor de competitiviteit. Of het in de begroting opnemen en het besparen

of wegbelasten: dat impliceert betere economische groei, maar ten koste van andere investeringen. Een derde optie is het gewoon niets te doen, maar dat is uitgesloten. Het is derhalve essentieel om na te gaan hoe het Oosterweelproject snel en goedkoop gerealiseerd kan worden, met oog voor een zo laag mogelijke tol en een tolvrije Kennedytunnel voor personenwagens. Dat is cruciaal.

Er is sceptisch gereageerd op de eerste vingeroefening over het terugbetaaleffect, waar sprake was van 250 miljoen euro. De berekening van BAM over 350 miljoen euro is achterhaald, stelt de minister. Vanaf 1 januari treedt er een CFO in dienst bij BAM, dat wel al een helder zicht heeft op de kosten, maar nog niet op de inkomsten. Alle kosten voor voorbereidende werken zijn opgenomen in de begroting. De planning voor de start van de werken is eind 2017. Dat geeft nog twee jaar om alles uit te werken wat betreft financiering, Europa en inkomsten. Die tijd is ook nodig, onderstreept de minister. Ze refereert aan de Europese Tolrichtlijn die stelt dat de definitieve tarieven pas bepaald kunnen worden als de werken uitgevoerd zijn.

Minister Turtelboom brengt nog cijfers mee over de tol Liefkenshoektunnel, waar de overheid heeft ingegrepen vanwege de bijzonder lage inkomsten begin jaren '90. Het is intussen een jaarlijkse inkomstenbron voor de overheid die kan worden ingezet om andere infrastructuurprojecten te financieren⁹. Het is een stabiel businessmodel geworden.

Er is een vraag over de gedifferentieerde tol als financieringsimpuls. Voor de overkapping van de ring zat ook Ringland met zijn beide denksporen op een tolmodel. Wat men ook doet rond mobiliteit en leefbaarheid in en om Antwerpen: het kost enorm veel geld. Met een sterk dossier bij Europa voor Oosterweel, mikt men erop dat ook voor de overkapping te kunnen doen. De Vlaamse Regering wil een totaaloplossing voor de mobiliteit en ze meent wat ze doet voor de economische ontsluiting van stad en regio en voor de financiering van de overkapping. Een ruwe eerste vingeroefening voor de overkapping kwam uit op 2 miljard euro.

De minister vat samen dat men de keuze heeft om te hopen dat men op een of andere manier 5 tot 6 miljard euro in de begroting kan opnemen over 10 jaar, wat inhoudt dat elke andere investering on hold wordt gezet, of dat men zoekt naar manieren om er terugverdienmodellen van te maken. Dat houdt dan weer in dat er nog heel wat aannames en berekeningen zullen volgen. Eenmaal de werken zijn uitgevoerd moet dan de balans gemaakt worden van de verkeersintensiteit op de verbindingen en de tolinkkomsten. De argumentatienota is een eerste kladwerk voor het Rekenhof om aan te geven dat men met een dossier bezig is, dat weliswaar nog niet af is. Er ontbreken nog te veel data. De nota geeft de filosofie weer en de redenen waarom men het debat met Europa wil aangaan. De minister benadrukt het belang daarvan. Voor Groen dat groot voorstander is van de overkapping, geeft ze mee dat resultaat bij Europa voor het dossier Oosterweel, een opstap kan zijn voor een gelijkaardig concept.

Minister *Ben Weyts* stelt algemeen dat er een indrukwekkend overzicht wordt gegeven van een hele rist maatregelen die zeer veel investeringen in en om Antwerpen vertegenwoordigen. Dat kost geld, net als elk alternatief. Niets doen, is echter geen optie. De minister stelt dat het van belang is dat de commissie ten aanzien van de begrotingsdiscussie en de discussie met Europa aan één zeel trekt. De Vlaamse Regering is alvast bereid de investering en de uitdaging aan te gaan.

⁹ Twee tabellen zijn opgenomen als bijlage 3 bij dit verslag.

Wouter Vanbesien dicht de regering minder lovenswaardige intenties toe. Hij vraagt naar de timing en stelt meteen zelf dat het louter om politieke voorbestemdheid en planning gaat. De minister noemt het projectie van de eigen denkbeelden. Hij wijst erop dat heel wat van de procedures en doorlooptijd al zijn gestart in 2008. De heer Vanbesien meent derhalve dat men toen al projecteerde dat minister Weyts in 2017 de spade in de grond zou kunnen steken. De plannen lopen door en sluiten op elkaar aan. De termijnen en doorlooptijden zijn derhalve te respecteren. Wouter Vanbesien wil sneller vooruitgaan, de minister ook, maar men kan niet onder de wettelijke bepalingen ter zake uit. Politiek-strategisch zijn andere jaartallen trouwens interessanter, besluit de minister.

Linkeroever kan men meteen beginnen, omdat het bij uitstek om verkeersveiligheid, meer groen, mobiliteit, meer aandacht voor alternatieve vervoersmodi en vooral veel investeringen in fietsen gaat. Voorts zit men daar met de weefbeweging aan de Kennedytunnel.

Wat betreft het MER inzake de A102/R11bis, hangt de finale timing af van de keuze van de alternatieven. De doorrekening door het Verkeerscentrum gebeurt op korte termijn.

De opdracht van de intendant is in het bestek niet gewijzigd. Er waren wel vragen. De concrete budgetten werden gereserveerd. Haven en stad hebben beslist om middelen die oorspronkelijk bestemd waren voor investeringen in ondergrondse nutsleidingen, bovengronds in te zetten ten behoeve van de leefbaarheid. Dat ligt op tafel. De minister hoopt de intendant de volgende week te kunnen voorstellen. Hij respecteert de procedures. Het begin van zijn opdracht is voor januari 2016. Die verloopt gefaseerd, en begint met het opstellen van een ambitienota met doelstellingen en visie voor het gehele projectgebied van de R1 en de onderscheiden projectzones. Daarbij horen een ruimtelijk ontwikkelingsprogramma en maatregelen inzake leefbaarheid.

De tweede fase van de opdracht van de intendant omvat een ontwerp van bestek en het opzetten van een marktbevraging in het segment van ontwerpteams die ruimtelijke masterplannen opmaken voor de deelgebieden en rekening houden met de ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheidsmaatregelen. Er zou per prioritair deelgebied een soort van masterplan moeten ontstaan, met alle elementen van wonen, ruimte, economie, leefkwaliteit, zorgfuncties. Er wordt voorzien in verdere definiëring van de projectzone, een stedenbouwkundige en ruimtelijke visie voor het deelgebied, met inbegrip van ontwikkelingspotentieel. Ook het draagvlak is van belang en dus moet er sprake zijn van stakeholdermanagement en burgerparticipatie. De financiële analyse van mogelijke ontwikkelingen moet erbij en dus de financiële opportuniteiten van valorisatie. Voorts wordt een plan van aanpak verwacht van de voorstellen en valorisatie, inclusief een voorstel tot beperking van de hinder op de verkeersstromen en voor de omgeving.

Een derde fase behelst de selectie van de prioritaire projecten door het politieke stuurcomité. Dat gebeurt op basis van criteria als leefbaarheid, index, ruimtelijk potentieel, terugverdieneffect, kostprijs, taakstellend budget voor de overheid, hinder tijdens de werken, afstemming en de realisatiemogelijkheid binnen de vooropgestelde termijn.

Wat betreft de juridische risico's en de Raad van State, geeft de minister aan Wouter Vanbesien mee dat het onmogelijk is commentaar te leveren bij lopende procedures. Vijf procedures lopen en er was een schorsingsverzoek voor het GRUP, dat afgewezen is. De andere procedures gaan om vernietiging. Ze hebben geen opschortende uitwerking, dus worden de werkzaamheden doorgezet.

De organisatiestructuur bij mobiliteitsdossiers gaat uit van de visie dat er meer globaal en tegelijk meer lokaal moet gebeuren. Globaal omdat er binnen de Vlaamse overheid te veel verkokering is waarbij per entiteit die zich op een vervoersmodus toespitst zowel beleidsvoorbereiding als beleidsuitvoering wordt opgenomen. Het departement moet meer een regierol krijgen met het oog op de globale mobiliteitsvisie. De respectieve entiteiten zouden dan in hun kader nog instaan voor de beleidsuitvoering. Meer lokaal houdt de aanpak in dat er naar meer permanente betrokkenheid vanuit de lokale besturen wordt gestreefd. Dat gebeurt nog te veel ad hoc. Men denkt in die zin aan de zowat 30 vervoersregio's die begin 2000 op wetenschappelijke basis tot stand kwamen, maar vervolgens te weinig zijn benut. Dat alsnog doen kan in het kader van de globale mobiliteitsvisie op lokaal niveau alle partners samenbrengen: alle vervoersmodi, AWV, waterwegbeheerders, De Lijn, het departement, Infrabel en NMBS.

De fietsostrade langs de E19 maakt deel uit van het bovenlokaal fietsnetwerk dat noordelijk tot Brecht reikt. Dat is voorlopig, want zodra men zuidelijker gaat, wordt de realisatie van de hele verbinding Antwerpen-Mechelen een feit. Er wordt nu gewerkt aan de verbinding Mechelen-Vilvoorde-Brussel in samenwerking met de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Dat vlot.

De bezorgdheid over het GEN Antwerpen en de vraag hoe men in dat verband middelen kan vrijmaken om wat beslist wordt ook effectief uit te voeren, kan de minister alleen dempen door te stellen dat men voor het eerst erin slaagt om over voorstedelijke mobiliteit rond Gent en Antwerpen ook letterlijk alle spelers rond de tafel te krijgen wars van de bestuurlijke niveaus. Er zijn concrete realisaties uit voortgevloeid, zoals de minderhindermaatregelen en het engagement van de NMBS om alvast de frequentie op te trekken van bepaalde lijnen in voorjaar 2016. Dat houdt naast exploitatievergoeding ook een rijpadvergoeding in. Het is een meerkost voor de NMBS en het is volgens de minister goed dat daar een financieel engagement tegenover staat.

Dat de focus te zeer op automobilititeit zou liggen, betwist de minister vurig, met verwijzing naar het ruime overzicht van alles dat gerealiseerd wordt en is inzake diverse vervoersmodi: fietsprojecten, watergebonden projecten, openbaar vervoer, weginfrastructuur enzovoort. De stiptheidsprijs voor Brabo 1 betekent heel wat en na 14 jaar kan voor Brabo 2 eindelijk een spade de grond in. Ook dat noemt de minister een doorbraak. Hij somt voorts op: een meer compacte inrichting van de knooppunten op Linkeroever, de Charles De Costerlaan die fiets- en wandelboulevard wordt, versnipperde groengebieden op Linkeroever worden met elkaar verbonden, ecoducten, ecotunnels, beekjes, fiets- en wandelpaden, 9 kilometer nieuwe fietspaden, de nieuwe Scheldetunnel Zwijndrecht-Linkeroever, met nieuwe fiets- en voetpaden, verzonken aanleg van de Oosterweelknoop en inbedding in de omgeving met nieuwe fiets- en voetpaden, afbraak viaduct Merksem, overkapping ter hoogte van het Sportpaleis met ruimte voor het stedelijk plein, verlenging van de tunnel onder het Albertkanaal waardoor nieuwe en vrije ruimte ontstaat ten belope van 10 hectare, heraanleg van een ringfietspad in park 't Schijntje en doortrekken van dat fietspad tot aan de nieuwe fietsweg over het Albertkanaal. De opsomming is nog niet eens limitatief, stelt de minister. De Oosterweelverbinding is één element dat deel is van een totaalvisie van het Masterplan 2020.

De minister acht het niet opportuun om in de communicatie te benadrukken dat een derde Scheldekruising de files niet zal oplossen, zoals Yasmine Kherbache voorstelt. De Oosterweelverbinding kwam als beste tracé uit het onderzoek en de procedures ter zake, ook op het vlak van mobiliteitseffecten. Vandaar de keuze.

Het spitsmijden als idee krijgt alle steun, maar men wil geen belastinggeld uitdelen aan wie in de file staan en wie voor alternatieve vervoersmodi kiest dan

bestrafen. Wat betreft de snelheidsverlaging, wezen studies duidelijk uit dat een lineaire snelheidsverlaging niet op kan tegen een beter gebruik van de dynamische aanpassingsmogelijkheden. Antwerpen hanteert al lagere snelheden. Dynamische aanpassingen garanderen een grotere aanvaarding en geven beter resultaat qua doorstroming en verkeersveiligheid.

3. Afrondend debat

Wouter Vanbesien stelt dat minister Weyts de cabarettoer op gaat als hij niet kan of wil antwoorden. Het lid herhaalt dat het de politieke stuurgroep is die van BAM vraagt om – waar ook – met iets te beginnen op Linkeroever. Die formulering hekelt hij. Belangrijker nog is de timing van de MER. De termijnen staan vooralsnog officieel op twee maanden tijd. Er verloopt één week tussen MER en indiening van de bouwaanvraag. Dat is niet ernstig, oppert Wouter Vanbesien. Hij wacht nog op een antwoord ter zake.

Wat betreft de tol spreekt minister Turtelboom uit twee monden, meent Wouter Vanbesien nog. Enerzijds zou er een zeer goed businessplan voorliggen, bejubeld door de Europese Investeringsbank. Anderzijds zegt de minister dat eigenlijk alles nog moet berekend en onderzocht worden. Het overtuigend document moet dus nog helemaal herschreven worden. De studie die als basis dient, wordt vertrouwelijk ter inzage gelegd. Waarom niet publiek?

Voor de Kennedytunnel blijft de beslissing om geen tol te heffen voor personenwagens gehandhaafd. Dat druist volgens Vanbesien in tegen het model van gedifferentieerde tolheffing die in het MER staat. De conclusies daaruit over milieueffecten zullen derhalve volgens het lid ook niet meer kloppen. Hij breekt een lans voor een publiek debat over de diverse toltarieven.

Dat een nee nu, een ja kan worden voor de financiering vanuit Europa, lijkt het Rekenhof voorlopig met de bestaande regelgeving niet meteen te verwachten. Wouter Vanbesien ondersteunt de minister in haar zoektocht naar middelen, maar moet vaststellen dat het geld voor de Oosterweelverbinding er vooralsnog niet is. Hij pleit daarom om toch voorzichtig te zijn met de miljoenen euro die in de voorbereidingen al gespendeerd worden.

Dirk de Kort moet vaststellen dat de minister qua financiering gewoon de probleemstelling herhaalt, zonder met een antwoord te komen. De vraag is al eerder gesteld en de problemen zijn al herhaaldelijk aangekaart. Dat er voort overlegd wordt met Europa, kan de minister dat niet beter duiden? Hoe verloopt dat? Wanneer mag men een antwoord verwachten?

Wat de opdracht van de intendant betreft, wil het lid graag alsnog weten of hij kan onderzoeken in hoeverre de derde Scheldekruising, de Oosterweelverbinding met name, compatibel kan gemaakt worden met de mobiliteit en het leefbaarheidsproject van Ringland.

Björn Rzoska volgt de opmerkingen van Dirk de Kort inzake de financiering. Hij herhaalt dat het Rekenhof de argumentatienota geen schijn van kans geeft binnen de bestaande regels van Europa. De minister legt derhalve een meerjarenraming op tafel die niet conform is met de bestaande Europese regels. Dat vindt het lid een groot risico. Jarenlang probeerde men in de voorgaande legislatuur tot Europa door te dringen om de pps-regels aan te passen en ervoor te zorgen dat Oosterweel en andere projecten die men buiten de begroting wilde houden, met pps betaalbaar zouden worden. Mensen uit onder meer Open Vld, de fractie van de minister, wezen toenmalig minister-president Peeters herhaaldelijk op het enorme risico dat hij nam en op het zwaard van Damocles boven de begroting. Er werd gevraagd naar een plan-B, dat niet nodig werd

geacht. Een knelpunt in de begroting nu is het inkantelen van al die pps-constructies die men destijds uit de begroting dacht te kunnen houden. De minister maakt dezelfde fout en vraagt Europa om af te wijken van de spelregels, alleen voor Vlaanderen.

Minister *Annemie Turtelboom* is alvast blij dat iedereen zich aan haar zijde schaart in de zoektocht naar middelen. Ze interpreteert dat als inzicht in het feit dat na de financiering van de Oosterweel, ook nog de overkapping geld vergt. Zich erbij neerleggen dat men dat toch niet vindt, gaat voor haar niet op. En ook de optie om het project volledig in de begroting op te nemen en vijf jaar lang ongeveer 700 miljoen jaarlijks te besparen, kan de minister niet accepteren. Het is voor haar geen optie om alle andere zinvolle en nodige projecten daarvoor on hold te zetten.

De minister herhaalt haar redenering en argumenten waarom er volgens haar wel tijd genoeg is om het gesprek met Europa aan te gaan. Ze gaat er prat op dat met een model van een tijdelijke eenmalige uitzonderlijke investering, men wel degelijk een kans maakt met een concept dat in eerste instantie gefinancierd wordt met schulden en afbetaald wordt met een gedifferentieerde tol. Er is geen zekerheid, geeft de minister toe, maar voor de Europese begrotingsdoelstelling is zelfs werken met een maximum van 700 miljoen euro per jaar slecht 0,2 percent in het deficiet van de nv België. Er zijn geen reeks mogelijkheden en pps is uitgesloten, omdat Europa het niet aanvaardt en vooral vanwege de ermee gepaard gaande 20 percent rendementsgarantie die gevraagd wordt terwijl men nu kan lenen tegen 2 percent. Het kan dus sneller en goedkoper.

Het Oosterweelproject in de begroting opnemen betekent ofwel besparen ofwel belasten. De minister bekijkt liever hoe ze een degelijk financieringsmodel kan opstellen. Die kans wil ze wagen op basis van haar eerdere argumenten. Wat ze zonder meer meeneemt is het verlies dat in de maatschappelijke kosten-batenanalyse is berekend voor elke dag dat de mobiliteitsknoop niet is opgelost: 1 miljoen euro per dag, of 365 miljoen euro per jaar.

Wat de minister niet neemt is dat men zich afzet tegen de begrotingsopties, terwijl men gewoon tegen het project is. Dat vindt ze oneerlijk. Het betekent de facto ook dat de overkapping wordt verworpen en daar past ze absoluut voor.

Wat betreft de vertrouwelijke inzage van de argumentatienota is gevraagd aan BAM wat daartoe noopt. De modellen zullen de facto nog sterk variëren naargelang de vervoersmodellen en de verkeersstromen en van de totale kostprijs. *David Van Herreweghe*, voorzitter van BAM, legt uit dat vertrouwelijkheid geboden is omdat de studie specifiek is gemaakt in het kader van het dossier dat naar Europa moest om na te gaan of de Liefkenshoek ESR-neutraal kon blijven op het ogenblik dat de bedrijfstaks zou worden ingebracht.

Er zitten heel wat analyses in van het ogenblik waarbij delen van het project in de markt gezet worden en er sprake is van doorgerekende risicopremies en dergelijke. Dat is bedrijfsgevoelige informatie voor werken die de facto nog effectief in de markt moeten worden gezet. Het zou de integrale inschattingstrategie van het taakstellend budget blootgeven. Parlementsleden kunnen daarom de gegevens vertrouwelijk inkijken bij de voorzitter.

Wouter Vanbesien vraagt of dat voor de hele studie geldt of dat er delen publiek kunnen zijn. *David Van Herreweghe* meent dat de studie een geheel vormt. Hij specificiert dat de studie er expliciet op was gericht in hoeverre het project 'bankable' of financierbaar zou zijn, vertrekkend vanuit een pps-verhaal, met inbreng van bedrijfstaks bij Liefkenshoek, en met ESR-neutraliteit als uitgangspunt om dan naar private financiering te gaan. Dat moest het studiebureau Rebel

uitzoeken. Men moest uitvissen of dat op de financiële markt waar te maken was en welke kapitaalversterking dan zou nodig zijn bij BAM en bij Liefkenshoek, met welke solvabiliteits- en liquiditeitsratio's en dergelijke. Daarop moesten dan een aantal stresstests gebeuren.

Minister *Ben Weyts* stipt aan dat wachten met de voorbereidende werken geen optie is. Enerzijds klaagt men over het feit dat het niet snel genoeg gaat, maar anderzijds zou men moeten wachten tot er financieel integrale zekerheid is over het project. Dat noemt de minister inconsequent.

Wat betreft de voorbereidende werkzaamheden aan de IJzerlaan: die zijn tracéneutraal. De nutsleidingen en onder meer het verleggen van de nutsleidingen in functie van het afwateren van de ring, moeten bij welk alternatief ook gebeuren. Hetzelfde geldt voor de werken aan de IJzerlaanbrug.

De opdracht van de intendant is duidelijk, met name werk maken van de volledige overkapping van de ring, samen met beslist beleid: Scheldekruising en Oosterweelverbinding. De compatibiliteit van Ringland met die Oosterweelverbinding was al een conclusie in de trechteringsnota in het kader van het plan-MER over de A102/R11bis. De intendant heeft hoe dan ook de vrijheid om ook inzake verkeerskunde overleg te plegen met BAM en AWW.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Annick DE RIDDER
Wouter VANBESIEN,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
bbp	bruto binnenlands product
CFO	chief financial officer
e-bike	elektrische fiets
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	statistical office of the European Union
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
GEN	gewestelijk expresnet
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
HRF	Hoge Raad van Financiën
hst	hogesnelheidstrein
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet
MER	milieueffectenrapport(age)
MOBIB	(elektronische) mobiliteitsbibliotheek
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OW	Oosterweelverbinding
pps	publiek-private samenwerking
QW	quick win
R1	Antwerpse ring
R4	Gentse ring
R11	(tweede) Antwerpse ring ('Militairebaan')
R11bis	'vertunnelde' R11
RISMAN	risicomangement voor grote projecten