



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 12
7 september 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Yasmine Kherbache en Annick De Ridder

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Tiende 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, Bert Moyaers;
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
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Negende voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Tiende voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting door Bert De Bondt, ambtelijk coördinator MOW, en Gauthier Van Alboom, projectleider Oosterweelverbinding.....	5
1.	De projecten van MOW en BAM.....	5
1.1.	Inleiding.....	5
1.2.	Wegenprojecten	6
1.3.	Watergebonden infrastructuur	7
1.4.	Openbaarvervoerprojecten	8
1.5.	Fietsinfrastructuur.....	9
2.	Oosterweelverbinding	9
2.1.	Inleiding.....	9
2.2.	Algemene planning infrastructuurwerken LO en OWV.....	9
2.3.	Lopende werven en voorbereidende werken	10
2.4.	Aanbestedingsstrategie.....	11
2.5.	Financiering	12
2.6.	Besluitvorming dossier Linkeroever	12
2.7.	Duurzaamheid en innovatie.....	12
2.8.	Minderhindermaatregelen en P+R	13
II.	Uiteenzetting door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof	13
1.	Inleiding	13
2.	De financiering van het Oosterweelproject.....	14
2.1.	Geldstromen bouwperiode 2017-2024	14
2.2.	Geldstromen exploitatiefase 2025-2072	14
3.	Investerings- en EU-begrotingsdoelstellingen	15
3.1.	Vragen van het Rekenhof.....	15
3.2.	Neutralisatie eenmalige factoren	15
3.3.	Investeringsclausule.....	15
3.4.	Pps-investeringen buiten de consolidatiekring van de overheid?	16
3.5.	Hoe beoordeelt Europa België?	16
3.6.	Conclusie.....	16
4.	Niet-Oosterweelprojecten	17
4.1.	Onzekerheid.....	17
4.2.	Kilometerheffing	17
5.	Aanbevelingen	17

III. Uiteenzetting door Alexander D’Hooghe, intendant overkapping.....	18
1. Naar een geheelde stad: parken en wijken verbinden.....	18
1.1. Borgerhoutse oase	19
1.2. Berchem Station.....	19
1.3. Markielpark.....	19
2. Gezondheid: hoe kan de overkapping helpen?.....	19
3. Zuidelijke ring: mobiliteit en leefbaarheid samen oplossen.....	20
4. Van Hollandse Knoop naar Deurnse Tuinen	20
5. Overkappingswedstrijd 2017: grote eerste fase van volledige overkapping	20
6. Aangevuld met andere leefbaarheidsmaatregelen	21
7. Kansen voor Linkeroever.....	21
8. Van Oosterweel naar ‘Lobroekpark’.....	22
IV. Bespreking	23
1. Vragen en opmerkingen van leden.....	23
1.1. Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien	23
1.2. Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache	24
1.3. Vragen en opmerkingen van Willem-Frederik Schiltz	26
1.4. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort	27
1.5. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder	28
1.6. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke	29
1.7. Vragen en opmerkingen van Caroline Bastiaens	30
2. Antwoorden van de minister en de sprekers.....	31
2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts.....	31
2.2. Antwoorden van minister Bart Tommelein	33
2.3. Antwoorden van minister Joke Schauvliege	35
2.4. Antwoorden van Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM.....	35
2.5. Antwoorden van Alexander D’Hooghe, intendant overkapping ..	38
3. Aanvullende bespreking	38
Gebruikte afkortingen	41
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	
Bijlage 1: Presentatie van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom, MOW	
Bijlage 2: Presentatie van Jan Debucquoy van het Rekenhof	
Bijlage 3: Presentatie van Alexander D’Hooghe, intendant overkapping	
Bijlage 4: Persmededeling van Alexander D’Hooghe, intendant overkapping	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken boog zich op 2 juni 2016 over de tiende voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/10). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

Het tiende 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 tiende voortgangsrapportage werd uiteengezet door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/11).

Alexander D’Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, lichtte zijn bevindingen en ambities toe.

Op de vragen van de leden werd, behalve door de sprekers, geantwoord door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn; Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie; Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw; en Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM.

De presentaties van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom, van Jan Debucquoy, en van Alexander D’Hooghe zijn te raadplegen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Ook het communiqué van de persconferentie die op initiatief van de overkappingsintendant ‘s morgens plaatsvond en waarnaar geregeld werd verwezen in deze bespreking, is opgenomen op die dossierpagina.

I. Toelichting door Bert De Bondt, ambtelijk coördinator MOW, en Gauthier Van Alboom, projectleider Oosterweelverbinding

1. De projecten van MOW en BAM

1.1. Inleiding

1.1.1. Masterplan 2020

Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW, wijst erop dat het om de tiende voortgangsrapportage gaat van een zeer breed masterplan met een heel diverse range van projecten: wegen, trambanen, fietspaden, groenaanplanting, bruggen en sluizen. De optelsom van wat al is gerealiseerd is intussen imposant. De spreker loodst de leden door de evoluties sinds de voortgangsrapportage van december 2015². De projecten waarover niets wordt gemeld, hebben nog dezelfde status als bij de voorgaande voortgangsrapportage.

De rapportage bundelt nu de projecten per transportmodus. Zelf overloopt Bert De Bondt alle projecten behalve de Oosterweelprojecten, die Gauthier Van Alboom bespreekt, samen met de gelinkte minderhinderprojecten. De focus ligt op evolu-

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

² *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/7-9.

ties. Een overzichtstabel, projectfiches en andere relevante informatie zijn beschikbaar³.

Het pakket omvat tevens een nieuwe stand van zaken van de quick wins. Er is een overzicht van de verschillende projecten. De doelstelling van het Masterplan 2020 is de mobiliteit te verbeteren, de leefbaarheid te herstellen, maar zeker en vooral ook de verkeersveiligheid te optimaliseren. De shift naar andere transportmodi dan de auto is in het concept cruciaal en wordt aangepakt door een multimodaal mobiliteitsaanbod aan te bieden.

1.1.2. Fasering

Wat betreft de fasering, herinnert de spreker eraan dat er sinds de basisrapportage vijf jaar eerder⁴ een timing geldt waarbij voor elk project is bekeken of er RUP's en plan-MER's nodig zijn en of er vergunningen of project-MER's voor nodig zijn. Men ging ook na of er al ontwerpen beschikbaar waren of dat er van een blanco blad werd vertrokken. Dan is een inschatting gemaakt van de verschillende processtappen, kostprijs en mogelijke startdatum. Eenmaal dat alles doorlopen is, moeten de projecten nog op het terrein gerealiseerd en afgestemd worden op andere projecten. Destijds was een aantal zaken niet of onvoldoende duidelijk om de operationele planning op te maken. Intussen kan het wel.

Uitgaand van een aantal ankerpunten – Oosterweelverbinding, Noorderlijn, bruggen over het Albertkanaal – is gezocht naar de beste gefaseerde planning van de andere projecten. Andere aspecten die voorrang krijgen, zijn alle projecten die onder de noemer Slim naar Antwerpen vallen: de minderhindermaatregelen en alternatieven voor auto en vrachtwagen. Ze worden in de planning ingeschoven. Antwerpen mag niet integraal een werf worden, wil men nog meer verkeersproblemen vermijden.

Men wil ook de link werk-met-werk maken. Zo zit de Royerssluis op het tracé van de Oosterweelverbinding. En dus worden die projecten samen aangepakt. De projecten waarvoor het ontwerp niet volledig klaar is, worden verder afgestemd, om uiteindelijk tot een meer gedetailleerde fasering te komen. Die is ver gevorderd maar niet rond.

1.2. Wegenprojecten

1.2.1. Dynamisch verkeersmanagement

Wat betreft dynamisch verkeersmanagement zijn er twee zaken te signaleren. Op de E17 wordt de rijstrooksignalisatie uitgebreid tussen Sint-Niklaas en de parking Kruikeke. Dat start in de zomer.

Voor 2016 zijn er nog werken gepland op de E19 tussen Wilrijk en Vilvoorde, in de richting van Brussel, en tussen Machelen en Mechelen-Noord in de richting van Antwerpen. Het wegvakmanagement wordt er aangesloten op het bestaande.

1.2.2. E34/E313

Voor het project E34/E313 wordt medio 2016 het plan-MER afgerond. Dan volgt een GRUP, met daarna een project-MER en vergunningen.

³ Zie de dossierpagina van *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/10.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/1-3.

1.2.3. *A102/R11bis*

Voor de A102/R11bis hoopt men in juli het mobiliteitsluik af te sluiten. Dat moet het mogelijk maken om de resterende ingesproken alternatieven te toetsen aan het mobiliteitsoplossend vermogen.

1.2.4. *Waasland*

Voor het Waasland gebeurt de aanbesteding van de plan-MER-studie over capaciteitsuitbreiding op de E17 tussen Sint-Niklaas en Kruikeke in 2016, waarna een GRUP en oenteigeningen kunnen volgen.

Het controleverslag van het Rekenhof stelt ter zake dat de extra capaciteit op de E17 pas kan als de Oosterweelverbinding een feit is. De spreker weerlegt die stelling en legt uit dat het eigenlijk pas kan als de extra capaciteit ook kan worden opgevangen ter hoogte van de Kennedytunnel en met de infrastructuur op Linkeroever. De parallelwegen moeten klaar zijn op het ogenblik dat de Oosterweelverbinding er ligt. Zo niet creëert dat onnodig een bottleneck.

1.2.5. *R4 Gent*

Een nieuw element bij de R4 in Gent is de fietssnelweg. Er komen een aantal bijkomende kunstwerken. Het onderzoek loopt volop. Dat heeft een impact op kostprijs en timing.

Ook voor het uitzonderlijk vervoer worden bijkomende studies uitgevoerd, zodat oplossingen duurzaam zijn.

1.2.6. *N49*

De N49 omvat een hele reeks kruispunten, waarvan de spreker een lijst toont (zie pagina 12 van zijn presentatie als bijlage).

1.2.7. *Spaghettiknoop (Knoop Zuid)*

Wat betreft de Spaghettiknoop zou over het voorkeursconcept onder de relevante actoren overeenstemming moeten zijn ten laatste einde 2016. Dan kan de MER-procedure van start gaan in 2017.

1.2.8. *Doortrekking N171*

Van de N171 zijn deelfasen 1 en 2 afgerond, op enkele beplantingdetails na voor fase 2. Ze zijn in gebruik. Het ontwerp voor deelfase 3 is af en kan eind 2016 in aanbesteding gaan.

1.3. *Watergebonden infrastructuur*

1.3.1. *Bruggen over het Albertkanaal*

Op het Albertkanaal werkte nv De Scheepvaart al elf bruggen af. Er zijn nieuwe bruggen, en te herbouwen en op te krikken bruggen. BAM pakte eerder ook al een aantal bruggen aan, zoals de spoorbrug en de brug van de Noorderlaan.

De brug van Deurne-Bal is recent gegund. De Theunisbrug is de volgende; zij moest wachten tot de brug van Deurne-Bal was afgewerkt. Ze moeten wel snel op elkaar aansluiten. Dat wordt mogelijk gemaakt dankzij de 10 miljoen euro die minister Weyts vrijmaakte uit het FFEU om de nodige studies te kunnen starten. Dat is gebeurd en de werken kunnen worden aanbesteed in 2016. Op het terrein

worden de werken pas in 2018 zichtbaar, maar in het atelier starten ze in 2016 om dan in 2018 sneller te kunnen gaan.

Voor de Hoogmolenbrug zijn de studies in uitvoering. Het project loopt in nauw overleg tussen AWV en DS.

De brug Olen-Hoogbuul is bijna af. Ze kan op zeer korte termijn opengesteld worden.

Nog zes bruggen worden in pps-formule gerealiseerd. De aanbesteding gebeurt in twee clusters. Er zijn intussen vier kandidaten geselecteerd. Ze kregen per 1 juni 2016 het DBFM-bestek in de bus. Er is nog geen INR-advies binnen.

De nieuwe bruggen zijn wat vormgeving betreft op elkaar afgestemd.

1.3.2. Royerssluis

Voor de Royerssluis is de MKBA geactualiseerd. De studies van de 36-meter-variant zijn eind 2016 afgerond. Het project wordt gerealiseerd samen met de Oosterweelverbinding. Daardoor kan de hinder in het gebied beperkt blijven. De gecombineerde aanbesteding met de Oosterweelverbinding is ook van belang voor de risicobeheersing, zowel wat bouwrisico's als risico's van aansluiting van werven op elkaar en stabiliteit betreft. Ook voor de werfoptimalisatie is het gunstig. Men kan efficiënter werken. De werken zouden lopen tussen 2019 en 2022.

Het GHA betaalt 15 percent van de kost voor de 25-metervariant en de meerkost voor de 36-metervariant. Het havenbedrijf wordt ook aangesproken voor een prefinitanciering van het project.

1.4. Openbaarvervoerprojecten

1.4.1. Noorderlijn

De Noorderlijn omvat drie grote gebieden: Noorderleien, het Eilandje en de Noorderlaan. Voor de Noorderleien zijn de werken bezig, met onder meer de tram-tunnel op het Operaplein. Deels gaat het om voorbereidende werken, maar ook aan de tunnel zelf wordt gewerkt.

Op het Eilandje en de Noorderlaan zijn er voorbereidende werken aan de gang. De spreker laat een meer gedetailleerde fasering zien (presentatie pagina 19). In maart 2017 moeten in de dienstverlening al de eerste effecten voelbaar zijn. Het project is tegelijk van groot belang als minderhindermaatregel op het moment dat de grote Oosterweelwerken van start gaan. Er is ook een park and ride.

1.4.2. Zuiderlijn

De Zuiderlijn behelst een tracéstudie voor het traject Wilrijk-Kontich. Er loopt ook onderzoek naar alternatieven tram, trambus en bus. Dat biedt voordelen inzake flexibiliteit en snelheid van invoering.

Voor de hele zuidrand is er een uitgebreide studie over toekomstige openbaarvervoernoden en mobiliteitsgewoonten in het gebied.

1.4.3. Open helling Turnhoutsepoort

Voor de open helling aan de Turnhoutsepoort is een opening van offertes gebeurd op 23 mei 2016. Men gaat uit van een uitvoeringstermijn van negen maanden. Tegen september 2017 moet het project dan kunnen starten.

1.5. Fietsinfrastructuur

1.5.1. *Project spoorlijn Lier-Antwerpen*

Het fietspadproject langs de spoorlijn Lier-Antwerpen wordt getrokken door de provincie. Er is een studie gestart die twee jaar in beslag neemt.

Intussen kunnen wel al een aantal belangrijke onderdelen worden uitgevoerd.

1.5.2. *Albertkanaal*

Van het fietspad langs het Albertkanaal zou alvast een deel tussen de Theunisbrug en de IJzerlaan gerealiseerd zijn medio 2017. Ook daar wordt werk-met-werk aangepakt: met de verbreding van het Albertkanaal worden de fietspaden mee aangelegd.

Dat sluit mooi aan op de fietsbrug IJzerlaan, waar de werken gestart zijn.

1.5.3. *Gordel randgemeenten en Vremde-Borsbeek-Berchem*

Voor een aantal fietsprojecten – Gordel randgemeenten en Vremde-Borsbeek-Berchem – zijn de startnota's opgesteld.

Het is wachten op de wegbeheerders, de lokale overheden, voor verder initiatief. Het gaat om fietstrajecten die op sommige plaatsen met een fietspad ingevuld worden, maar in dorpskernen en zone 30 worden allicht andere oplossingen vooropgesteld.

1.5.4. *Welenroute*

Van de Welenroute is het deel 'Dorp aan de Stroom' in Burcht gegund, met aanvangsdatum medio augustus.

1.5.5. *Districtenroute*

Voor de Districtenroute zijn de adviezen op de bouwvergunning binnen en het bestek wordt op basis daarvan aangepast. Het kan nog in 2016 aanbesteed worden.

2. Oosterweelverbinding

2.1. Inleiding

Gauthier Van Alboom, projectleider voor de Oosterweelverbinding, zet zijn uiteenzetting in met een weetje. Op basis van de cijfers van 2015 staat Antwerpen in Europa op de derde plaats wat betreft verloren uren in de file. De realisatie van het Oosterweelproject in het kader van het Masterplan 2020 blijkt dus noodzakelijk, stelt de spreker.

Het voortgangsrapport bespreekt achtereenvolgens de algemene planning van de infrastructuurwerken op Linkeroever en de Oosterweelverbinding, de lopende werven en voorbereidende werken, de aanbestedingsstrategie, de financiering, de besluitvorming in het dossier Linkeroever, duurzaamheid en innovatie, en tot slot minder hinder met in het bijzonder de P+R-projecten.

2.2. Algemene planning infrastructuurwerken LO en OWV

De planning bestaat uit drie grote blokken: de infrastructuurwerken Linkeroever, de Oosterweelverbinding met de Scheldetunnel, infrastructuurwerken Rechteroever

en de Verkeers- en Tunneltechnische Installaties, en als derde de deelprojecten Rechteroever voorafgaand aan de hoofdwerven, inclusief de voorbereidende werken.

Voor de hoofdwerven is er telkens een blok procedures en vergunningen. De procedures omvatten onder meer de project-MER's. Die lopen voor zowel Linkeroever als Oosterweelverbinding, met ietwat voorsprong voor Linkeroever. De ontwerp-tekstbesprekingen van de project-MER zijn op 3 mei 2016 gehouden. Begin juni wordt hij ingediend. Eind juni wordt het resultaat verwacht en dan gaat aansluitend het onderdeel vergunningen van start. In het voorjaar 2017 moet dan de stedenbouwkundige vergunning binnen zijn.

Voor Rechteroever wordt de ontwerp-tekst najaar 2016 besproken. Najaar 2017 hoopt men dan de stedenbouwkundige vergunning te hebben. De uitwerking van het bestek en de aanbesteding verlopen enigszins parallel. Naar aanleiding van adviezen bij beide project-MER's moeten zaken worden aangepast voor de stedenbouwkundige vergunning.

Wat het tijdsblok van het bestek en de aanbestedingen betreft zijn de voorontwerpen voor zowel Linker- als Rechteroever afgerond eind 2015. Definitieve ontwerpen gingen van start respectievelijk voor Linkeroever begin 2016 en voor Rechteroever in maart 2016.

De uitvoering voor Linkeroever is gepland voor najaar 2017. Rechteroever, Scheldetunnel en de VTTI zouden einde 2017 gebeuren. De infrastructuurwerken Rechteroever zijn gepland voorjaar 2018.

Een lichte vertraging die zich aftekent, is te wijten aan processen waarop de BAM niet echt impact heeft. Er zijn procedures voor project-MER, vergunningsprocedures enzovoort, waaruit inspraaknota's voortvloeien die dan aanpassingen vergen. Men probeert dat zo goed als mogelijk te stroomlijnen met toelichtingsvergaderingen en een dry run voor de stedenbouwkundige vergunning. BAM doet zijn uiterste best om vertragingen te beperken en volgt de doorlooptijd nauw op. In de toekomst hoopt BAM dan ook vertragingen te beperken en de planning dan ook beter aan te houden.

Wat de uitvoering betreft, zijn er een aantal mijlpalen te vermelden. Voor Linkeroever zal begin 2019 een P+R-gebouw beschikbaar zijn. Het hoofdwegennet kan in gebruik genomen worden lente 2019. Het integrale infrastructuurproject op Linkeroever moet klaar zijn in de lente van 2022.

De werken aan de kaaimuur van het bouwdok voor de Scheldetunnel starten begin 2017. De tunnel zou afgewerkt worden eind 2022.

Voor Rechteroever gaat de afbraak van het viaduct in Merksem van start eind 2018. Het viaduct wordt nog behouden als minderhinderbrug tijdens de verdere werken. Het openstellen van de op- en afritten ter hoogte van het Sportpaleis staat op het programma voor medio 2020. Voor de tunnel onder het Albertkanaal, in de R1, zal dat eind 2021 zijn. De R1-Noord zou afgewerkt zijn medio 2023. De Oosterweelverbinding kan dan operationeel worden eind 2023.

2.3. Lopende werven en voorbereidende werken

Er zijn ook al deelprojecten opgestart. Zo moeten heel wat nutsleidingen verplaatst en afwateringskanalen verlegd worden. Dat heeft onder meer te maken met de afbraak van het viaduct in Merksem. De R1 wordt in een sleuf gelegd, zodat men het afrijden dieper moet leggen. De werken voor de Schijnpoort zijn begin april 2016 gestart. Voor de IJzerlaan was dat in 2015.

Gelinkt aan de voorbereidende werken wordt ook in de verbetering van de leefbaarheid in de omgeving voorzien. Dat behelst bijvoorbeeld de heraanleg van de Noordersingel met onder meer rioleringswerken, gekoppeld aan de werken aan de Schijnpoort. Dat is bezig.

Het hoofdbestanddeel van de werken aan de IJzerlaan, is de afbraak van de IJzerlaanbrug en bouw van een fietsbrug. Het is noodzakelijk omdat enerzijds de doorvaarhoogte te beperkt is en omdat ook de doorvaarbreedte een knelpunt is voor het Albertkanaal. Meteen wordt ook de omgeving enigszins herwerkt. Er komt een heraangelegd IJzerlaanfietspad en het IJzerlaankanaal dat ervoor moet zorgen dat het Lobroekdok niet afwatert naar het Albertkanaal, maar wel naar het Asiadok.

Het Lobroekdok wordt gesaneerd. Het vervuilde slib wordt gesaneerd en wrakken worden weggehaald. De site wordt integraal nieuw ingericht.

2.4. Aanbestedingsstrategie

Wat met de aanbestedingsstrategie? Het project wordt niet in de markt gezet in één grote aanbesteding. Dat is niet haalbaar vanwege de diversiteit en specificiteit van de diverse werken. Dat zou een optimale competitie en marktwerking belemmeren

Er zijn vijf deelprojecten uitgewerkt. Eén spitst zich toe op de infrastructuurwerken Linkeroever en Zwijndrecht. Een tweede project behelst de Scheldetunnel met de tolpleinen en het bouwdok. Het derde project omvat de Oosterweelknoop, de kanaaltunnels en de R1-Noord. Dat derde project wordt opgesplitst in twee percelen van elk ongeveer 1 miljard euro. Zo kan er gekozen worden voor één project of voor beide samen.

De VTTI zijn losgekoppeld van de civieltechnische installaties. Als men dat niet doet kan dat problemen geven met de comptabiliteit van de verschillende systemen die gehanteerd worden. Er komt dan één groot bestek voor de VTTI en dat geldt dan voor de Scheldetunnel en de werken en de Rechteroever.

De grondafzetlocaties zijn een ander punt. Zowat 8 miljoen kubieke meter grond moet gestort worden. Men acht het opportuun om dat niet aan de aannemers over te laten, om speculatie te vermijden. Niet iedereen heeft er toegang toe en men wil in elk geval dat iedereen zoveel mogelijk toegang heeft tot de projecten. De BAM opteerde ervoor twee denksporen te volgen. In eerste instantie zou een afzetlocatie worden ingericht in Rumst. Daar kan ongeveer 4,5 miljoen kubieke meter terecht. Voor de resterende bergingscapaciteit is een oproep gelanceerd in maart 2016. Er zijn voldoende reacties om ook dat in de markt te zetten en te gunnen na een concurrentiedialoog.

Wat met de deelgebieden? Linkeroever telt courante technische constructies maar ook een belangrijk landschappelijk element. De Scheldetunnel vereist wat betreft het afzinken van de tunnel zeer specialistische technische kennis. De infrastructuurpunten op Rechteroever omvatten de Oosterweelknoop, de kanaaltunnels en de R1-Noord waarbij er specifieke kennis vereist is van tunnelbouw (gestapelde tunnels) en cut-and-covertechnieken.

De aanbestedingsprocedure is een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Het gaat om een vrij complexe materie en door onderhandelingen te voeren kan de kwaliteitsgarantie van wat de aannemers aanbieden, hun eigen kundigheid en capaciteit beter ingeschat worden. Er wordt gewerkt met engineering-and-constructbestekken. Dat houdt in dat het concept van de infrastructuur wordt vastgelegd in het bestek, maar dat de aannemer uitvoeringsvrijheid heeft.

Er is ook voor een marktverkenning gekozen voor de Oosterweelverbinding, mede om kenbaar te maken wat er in de markt wordt geplaatst. De selectiefase voor Linkeroever is gestart in april 2016. Voor Rechteroever is die gepland in juni 2016. Na selectie van de kandidaten is er een onderhandelingsfase van ongeveer vier maanden. Aansluitend dienen de aannemers hun BAFO in, waarna onmiddellijk de gunning volgt.

2.5. Financiering

Er is geopteerd voor zo laag mogelijke financieringskosten. De financiering moet de financierbaarheid van het project garanderen en zo snel en efficiënt mogelijk rond raken in het kader van de gunning. De financiering mag geen vertragende factor vormen. Die uitgangspunten en de goede rating van de Vlaamse overheid, in combinatie met de gunstige intrestvoeten, deden ertoe beslissen om een financieringsovereenkomst te sluiten met het Vlaamse Gewest.

Concreet houdt dat de uitgifte van bonds in, via een financiële instelling, door de BAM. De Vlaamse overheid kan daarop dan intekenen. De technische modaliteiten van de kaderovereenkomst en financiering worden besproken met de BAM en het Vlaamse Gewest en moeten nadien goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering. Eenmaal de Oosterweelverbinding is gerealiseerd, zullen tolinkkomsten het mogelijk maken de financieringslening af te lossen.

2.6. Besluitvorming dossier Linkeroever

Linkeroever heeft twee knopen: de Zuidelijke Knoop E17-E34 en de Noordelijke Knoop, de parallelwegen voor bediening van de lokale wegen, de op- en afrit-complexen aan Waasland-oost en Zwijndrecht, het P+R-gebouw en de tramlus ter hoogte van de Blancefloerlaan. De Charles De Costerlaan wordt nog niet geknipt bij realisatie van de werken op Linkeroever om geen verkeersoverlast te creëren op het lokale wegennet van Linkeroever naar de Waaslandtunnel. Als de Oosterweelverbinding en de derde Scheldetunnel gerealiseerd zijn, zal dat gebeuren en dan wordt de Charles De Costerlaan een wandel- en fietsboulevard.

De doelstellingen behelzen het verbeteren van de autobereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het verhogen van de leefbaarheid in woonkernen en de verkeersleefbaarheid en het versterken van het groen-blauw netwerk staan voorop. Voor de verkeersveiligheid zullen op de LO Zuidelijke Knoop de linkse invoegingen om de Kennedytunnel van op de E34 naar E17 te bereiken, verdwijnen en zij zullen gewone rechtse invoegingen worden. Er werden op die punten gemiddeld twee ongevallen per week geregistreerd. De knoop wordt zeer compact en laat ruimte voor 18 hectare extra groen.

Ook op de LO Noordelijke Knoop wordt het aantal hinderlijke en gevaarlijke weefbewegingen verminderd. Er is voorzien in overbruggingen tussen groengebieden zoals met een bermbrug kan en er is aandacht voor de aanleg van fietspaden, het landschapselement en de natuur. De diverse natuurgebieden worden met elkaar verbonden door ecobruggen en -tunnels, beekjes en fiets- en voetpaden.

2.7. Duurzaamheid en innovatie

De Vlaamse overheid hecht groot belang aan duurzaamheid en innovatie, al is duurzaamheid een containerbegrip, stelt de spreker. Voor het Oosterweelproject wil men dat waarmaken door materiaal- en grondstoffengebruik en een focus op energieverbruik, luchtkwaliteit en geluid. Ook de toekomstvastheid is een belangrijke factor. Tegelijk streeft men naar een evenwicht tussen economische, sociale en ecologische dimensie. Het Oosterweelproject biedt meteen ook de mogelijkheid om het innovatieve potentieel van Vlaamse instellingen en bedrijven te etaleren.

Er zijn een aantal duurzaamheidsaspecten opgenomen in het ontwerp van de Oosterweelverbinding. Door gestapelde tunnels te realiseren, is er minder ruimtebeslag. Er moeten geen bruggen afgebroken worden. Er wordt gewerkt met gewapende grondconstructies in plaats van damwandconstructies of betonnen keermuren en dus is er minder materiaalverbruik. De werfzones worden zo dicht mogelijk bij de aan- en afvoer van de constructiematerialen ingericht en zo veel mogelijk gaat de aanvoer over de waterweg. Voor de projecten langs de IJzerlaan is een talentenwerf ingericht waar 451 opleidingsplaatsen beschikbaar zijn voor werkzoekenden en leerlingen uit het bouwonderwijs. De spreker noemt dat een positief punt voor tewerkstelling.

Die aanpak wordt verder verankerd in het bestek. Het potentieel is in kaart gebracht door overleg met VITO en WTCB, dat wordt voortgezet binnen de Vlaamse overheid met AWV, de Technische Ondersteunende Diensten van het Departement MOW, en het OCW. De voorstellen worden dan afgetoetst op haalbaarheid voor het Oosterweelproject. De spreker somt een aantal mogelijke maatregelen op. Recyclage van sloopmateriaal, zoals betongranulaat, verwerken van de filterkoeken baggerslib als vervangproduct van cement, dynamische ledverlichting in tunnels, reflecterend asfalt, thermische energie uit asfaltcollectoren, PV-panelen in geluidsschermen, diffractoren voor geluidsdemping.

2.8. Minderhindermaatregelen en P+R

De hoofdwerken en de aan de gang zijnde voorbereidende werken hebben impact op het verkeerssysteem. Daartoe worden maatregelen om de verkeershinder te beperken uitgewerkt door de Stuurgroep Impactmanagement, na studiewerk. Diverse minderhindermaatregelen zijn op korte termijn gepland, zijn in uitvoering of zijn al toegepast.

Tijdens de werken zouden park and rides zowat 10.000 voertuigen uit de spits moeten halen. Prioritair worden daartoe vier P+R-studies aangevat: Linkeroever, Luchtbal, Merksem en Wommelgem. De exploitatie van de P+R's zal uitgaan van het comfort van de klant. Registratie en verwerking moeten transparant zijn. En P+R moet samengaan met een aanbod van openbaar vervoer. Men wil inzetten op elektronische aanrekening van de kosten via de Mobibkaart. Er wordt nog uitbreiding vooropgesteld in de Antwerpse regio. Ook een uitrol in andere regio's is mogelijk.

De spreker toont een voorbeeld van de P+R in de Blancefloerlaan, met de R1 en de parallelweg (presentatie als bijlage, pagina's 57 en 58). Onmiddellijk aan de P+R ligt het tramstation. De uitvoering gebeurt met duurzame materialen, zoals bijvoorbeeld houten spanten. Het is een voorbeeld van de modal shift met auto, openbaar vervoer en fietsgebruik.

II. Uiteenzetting door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof

1. Inleiding

Jan Debucquoy looft de ambtelijke coördinator voor de tiende rapportering, die onderbouwd, voldoende actueel en relevant is. Het is voor de 29e keer dat het Rekenhof over het Masterplan Antwerpen spreekt.

De focus ligt dit keer op drie aandachtspunten. In eerste instantie gaat het over de financiering van het Oosterweelproject. Er zijn meer details bekend en er komt een schematische toelichting. Er wordt aandacht besteed aan de investeringen en Europese begrotingsdoelstellingen. Er wordt duiding gegeven, mede omdat het Rekenhof vindt dat er heel wat mist wordt gespuid over de mogelijkheden om de Oosterweelinvesteringen buiten de begrotingsdoelstellingen te houden. Ten slotte

gaat de aandacht van het Rekenhof ook naar de niet-Oosterweelprojecten uit het Masterplan 2020 Antwerpen.

2. De financiering van het Oosterweelproject

2.1. Geldstromen bouwperiode 2017-2024

Hoe zit het met de geldstromen voor de bouwperiode 2017-2024 van het Oosterweelproject? De Vlaamse overheid kan intekenen op bonds, uitgegeven door BAM voor een bedrag van maximaal 3,5 miljard euro, zoals ook de maximale financieringsbehoefte is berekend. Er is een kaderovereenkomst in voorbereiding die alle modaliteiten en garanties moet omvatten, maar het Rekenhof heeft nog niks gezien. De overeenkomst gaat vooraf aan de start van de werken aan het Oosterweelproject. Daarmee wordt een geldstroom van Vlaamse overheid naar BAM gerealiseerd, en BAM kan dan studie bureaus en aannemers betalen.

Het project is intussen onderverdeeld in vier deelprojecten. Er wordt gewerkt met het engineer-and-constructprincipe. De meeste risico's van het ontwerp worden doorgeschoven naar de aannemer, wat het Rekenhof een pluspunt noemt.

In de tiende voortgangsrapportage gaat veel aandacht uit naar de nieuwe aanbestedingsstrategie. Het Rekenhof heeft daar geen opmerkingen bij.

Zodra er BAM-facturen betaald worden, komt dat ten laste van de begroting, aangezien de BAM volledig is ingekanteld in de consolidatiekring van de overheid. Het effect op de schuldontwikkeling hangt onder meer af van hoe de Vlaamse overheid de intekening op de obligatielening van 3,5 miljard euro zal financieren. Soms zijn er voldoende kasmiddelen, soms zal een lening op de markt nodig zijn. Naarmate er geleend wordt, is de impact op de overheidsschuld groter. De uitdaging bestaat erin om de volgende jaren budgettaire ruimte vrij te maken voor de financiering binnen het door de EU opgelegde begrotingstraject.

2.2. Geldstromen exploitatiefase 2025-2072

Na realisatie van het Oosterweelproject wordt er tol geheven. Volgens BAM stemt Europa in met het systeem van gedifferentieerde tol. Het Rekenhof zag dat nog niet zwart op wit. De voorlegging van het dossier aan Europa wordt uitgesteld tot 2022 of 2023. Tot dan blijft er onzekerheid bestaan over de opbrengsten van de tol. De vaststelling van toltarieven blijft immers uit. Men weet ook niet hoe Europa zal evalueren. Tol wordt geheven door BAM. Naarmate er via die weg middelen binnenstromen, kan de obligatielening terugbetaald worden aan de Vlaamse overheid die zo de eigen liquiditeitspositie herstelt. Op die manier kan de overheidsschuld verder afgelost worden.

De Vlaamse Regering heeft beslist een update te maken van het financiële model. Omdat de financiering volledig door de overheid gebeurt, moet er veel minder rente worden betaald en valt de risicopremie nagenoeg weg. Die update is in de maak.

3. Investerings en EU-begrotingsdoelstellingen

3.1. Vragen van het Rekenhof

Het Rekenhof kaart een aantal vragen aan. Europa definieert de begrotingsdoelstellingen in de vorm van structurele saldi. Het gaat dan om de nominale saldi, geneutraliseerd met conjunctuurinvloeden en eenmalige investeringen. Het Rekenhof vraagt zich af of een dermate grote investering als eenmalige factor kan worden beschouwd en kan worden geneutraliseerd.

Europa heeft ook enige flexibiliteit in de regelgeving ingebouwd, middels de investeringsclausule en de clausule voor uitzonderlijke omstandigheden buiten de wil van de overheid. Kan de Oosterweelinvestering daar wel onder ressorteren?

Eerder heeft men al geprobeerd om met een pps-formule en alternatieve financiering de investeringen buiten de consolidatiekring van de overheid te houden. Hoe zit het daarmee?

Voorts bekijkt het Rekenhof ook hoe Europa het begrotingstraject van België beoordeelt.

3.2. Neutralisatie eenmalige factoren

Met betrekking tot de neutralisatie van eenmalige factoren of 'one-offs' zijn er heldere teksten, waarvan Jan Debucqoy de referentie meegeeft⁵.

Grote infrastructuurprojecten worden duidelijk niet beschouwd als one-offs, zoals blijkt uit het citaat dat de spreker toont: "In the same way as any other form of government investment, large-scale infrastructure works and expenditure on military equipment are considered a structural component of government expenditure."

3.3. Investeringsclausule

De investeringsclausule is eveneens voldoende toegelicht in beschikbare teksten⁶. Jan Debucquoy is van oordeel dat België niet voldoet aan de voorwaarden om in aanmerking te komen. De clausule houdt in dat investeringen die onder cofinanciering van Europa ressorteren, uit de berekening van het structureel saldo kunnen worden gehouden.

De voorwaarden zijn heel streng en een aanvraag is eigenlijk alleen mogelijk als de economische conjunctuur bijzonder slecht is. Het is vooralsnog enkel aan Italië toegestaan, voor 2016, en dat tijdelijk ten bedrage van 0,25 percent van het bbp en dat alleen voor de investeringen waarover Europa ook een zeg heeft en mee financiert.

De clausule kan ook gelden bij uitzonderlijke gebeurtenissen buiten de controle van de overheid en met een grote budgettaire impact⁷. De uitzondering moet worden aangevraagd via een stabiliteitsprogramma of een ontwerp van begrotingsplan. België heeft dat aangevraagd voor de asieluitgaven in het kader van de asielcrisis en de veiligheidsuitgaven met het oog op de terreurdreiging. Alleen die zijn intussen aanvaard door EU.

⁵ Public Finance Report 2015 (zie deel II.3): http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/eeip/pdf/ip014_en.pdf.

⁶ Mededeling van de Commissie van 13 januari 2015: http://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/pdf/2015-01-13_communication_sgp_flexibility_guidelines_en.pdf.

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:01997R1466-20111213&from=EN>.

3.4. Pps-investeringen buiten de consolidatiekring van de overheid?

Wat met de poging om pps-investeringen buiten de consolidatiekring van de overheid te houden? Vooralsnog kan er geen succesvol voorbeeld bij het beleidsdomein MOW gevonden worden. Voor geen enkel pps-project in het Masterplan 2020 is al ESR-neutraliteit aanvaard. Dat blijkt ook uit de fiches van de tiende voortgangsrapportage. Voor de R4-Oost wordt niet langer een participatieve pps overwogen. Voor de bruggen van De Scheepvaart is het nog wachten op het antwoord van het INR. Wat betreft Brabo2 wordt er enige mist gespuid, stelt de spreker. Na grondige lezing van de jaarrekening van De Lijn, leerde het Rekenhof echter dat het project vermoedelijk geherkwalificeerd wordt als behorend tot de sector overheid.

Het Rekenhof heeft geen inzage in de briefwisseling met het INR en Eurostat voor de pps-projecten in voorbereidende fase. Correcte inzichten over de stand van zaken zijn derhalve niet mogelijk. Jan Debuquoy verwijst graag naar voorafgaande rapporten van het Rekenhof. Daar stelde het Rekenhof dat de keuze voor pps steeds moet ingegeven zijn door de intrinsieke voordelen van pps en niet om overheidsinvesteringen buiten het overheidsbudget te willen houden. Zo luidt ook het advies van het Vlaams Kenniscentrum PPS.

De spreker stelt dat er enorm veel tijd verloren is met het opzetten van pps-constructies en hij ziet er liever ook in de toekomst niet langer energie aan verspild. Eurostat en het INR zijn ter zake bijzonder streng.

3.5. Hoe beoordeelt Europa België?

De naleving door België van het Europese begrotingskader wordt voor België als geheel beoordeeld. Er is geen oordeel per deeloverheid. De beoordeling gebeurt derhalve voor de globale begrotingsdoelstelling van België. Daarbinnen zijn de verschillende deelentiteiten vrij hun budgettaire inspanning te verdelen. Europa bemoeit zich er niet mee als men bij de verdeling van de begrotingsinspanningen rekening wenst te houden met bepaalde investeringen zolang men onderling akkoord gaat.

De Europese Commissie formuleerde een duidelijke aanbeveling die stelt dat de coördinatie intern beter kan verlopen⁸. Het ontbreken van die coördinatie tast de geloofwaardigheid van het begrotingstraject voor België als geheel aan.

3.6. Conclusie

Het Rekenhof kan na grondige analyse en contact met veel instanties concluderen dat er voor de Oosterweelinvestering geen mogelijkheden zijn om de investeringskost buiten het structureel begrotingstraject te houden. Er is geen akkoord en er komt ook geen akkoord over met de Europese Commissie.

De voorlopige argumentatienota die bij de vorige voortgangsrapportage ter sprake kwam⁹, zou verfijnd en vervolledigd worden, maar dat is vooralsnog niet gebeurd. Binnen België zijn op interfederaal niveau nog altijd geen afspraken gemaakt, hoewel ook dat beloofd was. Er is wel in het Overlegcomité beslist tot oprichting van een werkgroep voor de inpasbaarheid van de uitzonderlijke strategische investeringen in de verdeling van de inspanningen binnen België.

Het Rekenhof beveelt aan de Oosterweelinvestering binnen het afgesproken begrotingstraject te realiseren.

⁸ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-your-country/belgium/country-specific-recommendations/index_en.htm.

⁹ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/9.

4. Niet-Oosterweelprojecten

Het Rekenhof besteedt ook kort aandacht aan de niet-Oosterweelprojecten.

4.1. Onzekerheid

De uitvoeringsplanning van diverse projecten wordt opnieuw vooruitgeschoven. Het gaat dan onder meer over de A102/R11bis, waarvoor de start van de werken plots naar 2023 verplaatst wordt. Ook de Spaghettiknoop (van 2017 naar 2019) en de R4-Oost (van 2020 naar 2025) zijn vertraagd.

Bij de voorgaande rapportering beloofde de minister een prioriteitstelling uit te werken voor de niet-Oosterweelprojecten. Dat is nog niet gebeurd, hoewel het politieke stuurcomité daartoe een uitdrukkelijke opdracht gaf aan het Departement MOW in november 2015.

Er is derhalve ook nog geen nauwkeurige kostenraming voor de grote niet-Oosterweelprojecten.

4.2. Kilometerheffing

Voorts valt bij grondige lezing van de projectfiches op dat er bij de N49 voor het eerst wordt opgemerkt dat het project mede gefinancierd wordt door de opbrengsten van de kilometerheffing. De Vlaamse overheid had gesteld dat er voor 100 miljoen euro zou worden besteed aan investeringen in het kernwegennet. Daarover is nog geen expliciete beslissing genomen en het parlement is derhalve ook nog niet geïnformeerd in die zin.

5. Aanbevelingen

De eerste vijf aanbevelingen van het Rekenhof, die de spreker toont op een dia (dia 13 van de presentatie van het Rekenhof, zie bijlage) zijn al toegelicht, stelt de spreker.

Een laatste aanbeveling betreft het feit dat de voortgangsrapport veel aandacht besteedt aan diverse maatregelen van de stuurgroep impactmanagement inzake minder hinder en andere aspecten. Het gaat om beslist beleid met een aanzienlijke kostprijs. Het lijkt het Rekenhof nuttig om ook bij de volgende voortgangsrapportage voldoende in te zoomen op die kostprijs.

Naar aanleiding van het grote nieuws over de overkapping¹⁰, geeft Jan Debucquoy nog mee dat het Rekenhof niet zal oordelen over tracés en timing. De spreker waarschuwt met een kwinkslag de minister van Begroting alvast dat een groot front van Antwerpse beleidsmakers en actiegroepen ertoe noopt de portemonnee goed in de gaten te houden. Wat betreft de overkapping raadt het Rekenhof ten stelligste aan transparant en eerlijk te zijn, met name over timing en realisatie van de diverse projecten van het Masterplan 2020 en de prioriteitstelling. Ook over kostprijs mogen geen praatjes gemaakt worden en de financiering moet duidelijk zijn.

¹⁰ Zie de persmededeling van de intendant overkapping als bijlage.

III. Uiteenzetting door Alexander D'Hooghe, intendant overkapping

Alexander D'Hooghe, intendant overkapping, licht zijn werkzaamheden toe. Er was een persconferentie de ochtend van de commissievergadering (zie de persmededeling als bijlage). Daarop hebben de stad Antwerpen, Vlaanderen, de burgerbeweging Ringland, de actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos, en de intendant een samenwerkingsverklaring uitgesproken. Ze behelst een samenwerking om een mobiliteitslogica voor de zuidelijke ring te ontwikkelen, vanaf de Kennedytunnel tot aan Schijnpoort (de Hollandse Knoop als onderdeel van de Oosterweelverbinding).

Men wil dat samen uittekenen, op- en afritten bepalen en de typesnedes voor de zuidelijke ring vastleggen, binnen bepaalde marges. Het moet het mogelijk maken het overkappingstraject alvast uit te werken met de geruststelling dat wat eronder gebeurt geen wenselijke scenario's onmogelijk maakt. De ideeën en inspiraties van Ringland zijn daarbij zeer belangrijk, maar moeten naast die van de stad en Vlaanderen gelegd worden om tot een consensus te komen. Het is niet de bedoeling om tot een compromis te komen, maar wel tot de beste oplossing, en dat samen.

Hoe kan dat gekaderd worden in de werkzaamheden van de intendant? Tegen oktober-november wil hij een ambitienota afleveren. Voor de intendant kan ook dat heel publiek gebeuren. Daarin moeten de verschillende elementen en sleutelbeslissingen van een overkappingstraject staan, alsook een grondige toelichting van wat er op en onder de kap komt. Er wordt dan ook een ambitieniveau geschetst en daarvoor moet dan een zo groot mogelijk draagvlak gecreëerd worden.

De eerste heel vroege versies zullen kortelings beginnen te circuleren en er wordt nog naar input gezocht. De intendant gaat al kort in op eerste voorzichtige insteken. Een ambitienota is de facto heel voluntaristisch, stelt hij. Men wenst heel ver te gaan, maar hoever men kan gaan en in hoeverre men kan afgaan op een basispotentieel ligt nog niet vast.

Een aantal punten kwamen al aan bod en er is een werkmethode voor. De delen waarover geen akkoord is in het kader van de samenwerkingsverklaring, worden aangepakt met de betreffende stakeholders: BAM, lokale wijken en specifieke gemeenten.

1. Naar een geheele stad: parken en wijken verbinden

Op zeven punten gaat de intendant dieper in. Ten eerste gaat hij voor een geheele of helende stad. Hij wil parken en wijken verbinden en een parkengordel mogelijk maken dankzij het overkappingsproject. Daarin worden publieke ruimtes en gebruiksruidtes gerealiseerd tegen het tekort aan wijk- en buurtgroen in Antwerpen. Er is tevens sprake van ecologische corridors die kunnen culmineren in twee grote groen-blauwe longen: Landschapspark Antwerpen-West op Linkeroever en het Lobroekpark op Rechteroever in het noordelijke stuk, bovenop de Oosterweelverbinding.

Alle lopende planprocessen en projecten wil hij zoveel mogelijk meenemen. Van het Cultuurjaar Antwerpen '93 zijn de wedstrijden intussen werven geworden. Het Nieuw Zuid is daarvan een voorbeeld. Een goed traject neemt vaak zoveel tijd in beslag.

Van de parken en wijken toont Alexander D'Hooghe enkele illustratieve schetsen (zie zijn presentatie als bijlage). Het zijn zogenaamde 'opgaveschetsen'. De elementen van een begin van oplossing komen erin voor.

1.1. Borgerhoutse oase

Hij toont de situatie aan Borgerhout met de Plantin en Moretuslei en desbetreffende op- en afritten. Het lopende project is Nieuw Zurenborg, dat vanwege gezondheidsproblemen die met een ontwikkeling zo dicht bij de ring gepaard gaan, niet gerealiseerd kan worden. Er zijn ideeën om met betrekking tot de Centers een doorbraak te realiseren. De stad en Ringland werken daaraan. Met een overkapping kan niet alleen Nieuw Zurenborg eindelijk uit de startblokken, maar het wordt dan mogelijk een groot park aan te leggen voor Borgerhout en Deurne.

Het park kan een substantieel volume beslaan en tegelijk kan het aan de kant van de buitenstad 'afgewerkt' worden en kan de stad dicht bij het park komen. Dwarsverbindingen kunnen toenemen. Er komt ruimte voor fietsostrades (Ringfietspad) en openbaarvervoerlijnen (Singeltram). Als men alles wil vastleggen voor de volgende vijftig jaar in het kader van een serie projecten, dan acht men het belangrijk dat de modal shift en de transitie naar andere modi volop gesteund worden in de snede in het project van de overkapping.

1.2. Berchem Station

Ander voorbeeld is Berchem Station. Er loopt al een project en er is mogelijkheid tot heraanleg van de stationsomgeving. Vanuit stadsperspectief is het een ontwikkelingspool, vanwege de woon- en werkgelegenheid nabij een station en het potentieel om auto's uit het verkeer te halen. Transit oriented development is het idee.

1.3. Markielpark

Het derde voorbeeld ligt aan de zuidgrens, met lopende projecten zoals Nieuw Zuid. Van Antwerpen '93 zijn daar de Konijnenwei en het herontwerp van de Zuidknoop, waarop gewerkt wordt. Er dient zich een geweldige opportuniteit aan om ook Antwerpen Zuid, dat onderbenut wordt en activering behoeft, een nieuwe start te bieden.

In samenwerking met de NMBS kunnen daar meer lijnen op gezet worden en dat kan een substantiële ontwikkeling genereren. Die kan dan ook weer een fantastische ecologische dwarsverbinding van binnen- naar buitenstad realiseren, die loopt bovenaan de tekening van het Markgravenpark, over de vesting naar het Tentoonstellingswijkpark en het Kielpark. Het impliceert niet alleen de overkapping van een stuk ring, maar tevens van een stuk van 500 meter A12. Het zijn facetten van de helende stad en het samenbrengen van die stad, niet louter in het proces, maar ook wat betreft de voorlopig nog ruimtelijk gefragmenteerde structuren rond de ring.

2. Gezondheid: hoe kan de overkapping helpen?

Zeer lokaal hebben overkappingen gunstige effecten op luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Een belangrijk deel van die luchtkwaliteit is echter ook afhankelijk van de stadsregionale uitstoot, dus het resultaat van het totaal aantal vracht- en autobewegingen, inclusief de haven. De bewegingen op regionaal niveau goed beheeren en terugdringen levert eveneens meetbare gezondheidsvoordelen op. Dat wil men waar mogelijk meenemen in het overkappingstraject.

Dat kan door in te zetten op een modal shift waarbij andere modi meer effectief aangeboden worden, vooral openbare fietsnetwerken en openbaar vervoer. In de binnenstad van Antwerpen is de modal shift vrij succesvol. Bijna de helft van de bewegingen gebeurt niet langer met de auto. In de buitenstad ligt dat heel anders. Slechts luttele percenten van de bewegingen verlopen daar niet met de auto. De

ringzone ligt er middenin en kan een buitenkans betekenen om voor de buitenstad en de hele regio het autogebruik terug te dringen.

In het kader van de ambitienota moet er beslist worden of en waar er mogelijk tram- of busbeddingen bijkomen en/of fietsostrades. De intendant toont een eenvoudige conceptschets op plan (zie zijn presentatie als bijlage). In snede is zichtbaar waar er plaats is voor een openbaarvervoerslijn en een fietsostrade die niet gelijkgronds kruist met de radialen.

3. Zuidelijke ring: mobiliteit en leefbaarheid samen oplossen

Ten derde is het voor de zuidelijke ring van belang om mobiliteit en leefbaarheid geïntegreerd op te lossen. Het samenwerkingstraject is gestart met de sleutelstakeholders. Ook de administraties werken er volop aan mee, samen met andere instellingen van de Vlaamse en Antwerpse overheid. Er worden diverse alternatieven voor ontvlechting onderzocht, onder meer op basis van wat Ringland vooropstelt. Er moet ruimte onder de kap overblijven opdat de juiste oplossing erin kan passen. Ook lokale op- en afritten moeten nauwkeurig bepaald worden, gezien hun impact op de overkapping. Hij gaat globaal uit van een breder vervoersregionaal netwerkdenken.

Een belangrijk element in de samenwerking is dat het niet alleen om de zuidelijke ring gaat, maar dat voortwerken tot aan Schijnpoort moet mogelijk zijn.

4. Van Hollandse Knoop naar Deurnse Tuinen

Voor de Hollandse Knoop wil hij werken met het concept Deurnse Tuinen. Hij gaat voor de overkapping van de Hollandse Knoop. Daardoor ontstaat een nieuwe bovengrondse zone: de Deurnse Tuinen. Tegelijk wil hij in samenwerking met BAM en Ringland de aansluiting tussen het nog te finaliseren verkeerssysteem zuidelijke ring hier laten aansluiten op de Oosterweelverbinding. De overkapping van de Hollandse Knoop laat toe om een park van meer dan 55 meter breed aan te leggen, grenzend aan de Ten Eekhovelei.

De overkapping moet gezamenlijk gebeuren om zinvol te zijn. Aan de Ten Eekhovelei zit een deel vervat in het aanbestedingsdossier van de Oosterweelverbinding, met een tunnel in een sleuf en op- en afritten en een toevoerweg van aan Schijnpoort vrij dicht bij de wijk naar de tunnelsleuf. Men wil evolueren naar een andere situatie gebruikmakend van kansen en opportuniteiten. Door de kap te plaatsen komt de toevoerweg heel ver van de wijk te liggen. Dat draagt bij tot wat voor de intendant een hoofddoel van de samenwerking is, met name behalve het in orde brengen van de mobiliteit ondergronds, ook de realisatie van een bovengronds park of publieke tuin voor heel Deurne.

Ten slotte is ook cruciaal dat het concept voor de ontvlechtingstunnel op de zuidelijke ring kan aansluiten op de Oosterweelverbinding op dat bepaald punt.

5. Overkappingswedstrijd 2017: grote eerste fase van volledige overkapping

Hoe krijgt al dat voluntarisme vorm? Het proces moet voorbereid worden. Voor het overgrote deel van 2017 wordt een grote wedstrijd ingericht rond de 'grote eerste fase van de overkapping'. Dat omvat alle stukken van de ring tussen de aansluitcomplexen: dat behelst alles: de Spaghettiknoop aan de A12, en de complexen aan de E19 en aan de E313.

De bestaande inzichten gaan ervan uit dat het verstandiger is die te overkappen in een tweede fase en niet meteen. Dat moet voorbereid maar nog niet uitge-

voerd worden, omdat de kostprijs per vierkante meter voor overkappen veel hoger ligt op een aansluitcomplex dan op een lineair stuk. Ook de drastische veranderingen in voertuigtechnologie, met de zelfrijdende voertuigen, zullen ruimtelijke effecten hebben. Van twee effecten is de intendant zich zeer bewust, met name een parkeergebonden effect en een effect op kruispunten en aansluitingen. Misschien kan over 15 jaar zo'n aansluitcomplex anders en goedkoper ontworpen en uitgevoerd worden, met inbegrip van een overkapping.

De stukken tussen de aansluitcomplexen beslaan 60 tot 80 percent van de hele ring. Het overkappingsproject is derhalve enorm in die eerste fase.

Voor de noordelijke ring wil men de mogelijkheid onderzoeken om de Oosterweelverbinding meteen volledig overkapt uit te voeren. Dat acht de intendant alleen logisch als er een breed draagvlak gevonden wordt. Het is een hoge kost die vooralsnog niet in het budget opgenomen is. Om dat soort van uitgaven collectief te doen, moeten meerderheid en oppositie een brede draagkracht in de maatschappij kunnen verenigen.

Voor Linkeroever spitst de voorkeurshypothese zich toe op een aantal overkappingen, misschien eerder in opbouw. Mocht er een wens zijn of als dat uit de wedstrijd als dusdanig naar voren komt, dan wil men dat realiseren, aansluitend op de werf die gepland wordt.

De formule van de wedstrijd moet goed begrepen worden. Er worden zes ontwerpen ingenieursteams – tientallen of wel honderden experts – de stad en dus het veld ingestuurd. Ze proberen de beste locaties te vinden en de beste ontwerpen te maken. Er wordt teruggekoppeld met een coalitie van stakeholders die het project wensen. Daar kunnen wijken, bedrijven, andere partijen zitten, eender wie. De ontwerpgroep komt terug met een coalitie, die zo breed mogelijk is. Hoe breder, hoe meer kans dat het project van de bewuste groep geselecteerd wordt.

6. Aangevuld met andere leefbaarheidsmaatregelen

Men moet vooral beseffen dat niet alles meteen kan worden overkapt, niet alleen in de grote eerste fase, maar ook in de tweede fase. Er zullen derhalve aanvullende belendende leefbaarheidsmaatregelen nodig zijn voor de delen waar het nog niet kan. Er is in dat verband een samenwerking gestart met de stedelijke administratie Antwerpen, waar hard wordt gewerkt aan een catalogus van zo'n maatregelen.

Die aanvullende maatregelen moeten er zeker komen ter hoogte van de aansluitcomplexen, op Linkeroever, en ter hoogte van de segmenten van de ring die bij de grote eerste fase nog niet aan bod komen.

7. Kansen voor Linkeroever

Voor Linkeroever zijn er voorlopig al drie lange workshops gehouden. Een aantal van de deelnemers zijn er ook in aanwezig: BAM, Natuurpunt Wal, Ademloos, de stedelijke administratie, gemeente Zwijndrecht, de Vlaamse administratie. Men zoekt naar ambitieuze leefbaarheidsprojecten die een kans kunnen krijgen, mensen achter zich weten te scharen en zodoende mogelijk in het wedstrijdtraject kunnen worden ingebracht.

Zelf wil de intendant graag een serieus leefbaarheidsproject inbrengen in de wedstrijd voor Linkeroever. Het Sint-Annabos wordt aangetast door de eerste aanbesteding die door de BAM wordt voorbereid. Er wordt onderzocht of men een veel groter deel ervan kan redden. De herplantingen zijn de facto voorzien.

De visie strekt er grotendeels toe om in een samenspel van alle verschillende delen en landschapsfiguren het Landschapspark Antwerpen West (Borgerweert) te zien ontstaan dat twee tot drie keer zo groot is als Park Spoor Noord. Op een dia toont de intendant onder meer brede ecoducten in opbouw die de verschillende delen van het landschapspark integreren (zie zijn presentatie als bijlage). Daar moeten parkpoorten en fietsroutes bijkomen. Er moet ook een verbinding gemaakt worden met de stad. In samenwerking met de stadsbouwmeester zou daar een project aan gekoppeld kunnen worden voor selectieve ontwikkeling van Linkeroever.

Ook de verbinding Zwijndrecht-Burcht kwam te sprake als wenselijk tijdens de workshops. Het verbeteren van die verbinding zit vooralsnog niet vervat in de opdracht. Of dat alsnog wordt meegenomen, moet nog besproken worden.

8. Van Oosterweel naar 'Lobroekpark'

Tot slot blijkt dat in het kader van de samenwerkingsverklaring er nog geen consensus is over samenwerking met betrekking tot het deel dat op de rest van de Oosterweelverbinding ligt, met name het Lobroekdok en de verbinding tot aan de Groenendaallaan.

Daaraan werkt de intendant zelf voort in samenwerking met BAM en de lokale wijken om te bekijken welke kansen de Oosterweelverbinding biedt om ook daar voor een volledige overkapping te zorgen. Een deel van de overkappingskost is intussen al opgenomen in het dossier van de Oosterweelverbinding, voor de verbreding van de muren, de middenberm en een rijstrook die het mogelijk moeten maken een 'dak' te leggen. Technisch is het absoluut mogelijk.

Er zijn al voorbereidende investeringen gebeurd en er zijn mogelijkheden voor een bijzonder aantrekkelijk waterpark. De intendant laat een beeld zien van de bestaande situatie, van de toestand als de lopende projecten zijn uitgevoerd met de Slachthuisite en verder ook de sleuf van de Oosterweelverbinding, werken rond de Kop van Merksem en een project van de provincie achter het Sportpaleis. De stad wil ook ontwikkelingen aan het station Luchtbal en krijgt daarvoor steun van de intendant.

Er is een treinstation en ontwikkelingen moeten er geconcentreerd zijn omdat ze passen in de modal shift. Wat mogelijk wordt, is de ontwikkeling van een van de grootste groen-blauwe zones van Antwerpen, van aan de Dam tot aan de Kop van Merksem. Het toekomstige Lobroekdok, een deel van het waterpark, een groot park op de sleuf van de Oosterweelverbinding en een stuk van het Albertkanaal worden samengebracht tot een ruimte waarvan de breedte even groot is als de lengte van het grootste dok op het Eilandje.

Het Eilandje ligt er dichtbij en het gebied wordt relatief goed ontsloten door station Luchtbal en de grote tramverknoping die aan het Sportpaleis kan aangelegd worden. Ook dat gebied is dan perfect klaar voor verstedelijking, stelt de intendant. Hij ziet nog wel obstakels, maar dat behelst niet de overkapbaarheid van de Oosterweelverbinding. Dat ligt klaar. Er moet alleen nog samen beslist worden of men het overkapt of niet.

Wat wel een beletsel kan zijn, zijn de andere actoren in het gebied. Het wordt nog een opgave om van hen een akkoord te krijgen over een visie over een ambitieus verstedelijkingsproject rond de grootste blauw-groene long op Rechteroever: nv De Scheepvaart, de provincie, en andere betrokkenen zoals vooral de wijken.

IV. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

1.1. Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien maakt eerst een bedenking over wat er in de gedachtewisseling met Ringland werd gepresenteerd, met name een samenwerking tussen regering, stadsbestuur, intendant en actiegroepen¹¹. Hij wenst iedereen geluk en vindt het een belangrijk feit en een goede evolutie. Behalve dat de actiegroepen mee om de tafel zitten, acht hij het vooral van belang dat mobiliteit en leefbaarheid samen worden bekeken. Er wordt gezocht naar een project dat zowel files oplost, als de luchtkwaliteit en ruimte voor Antwerpen in acht neemt.

Het gaat niet over heel de ring, noch over heel Rechteroever. Een groot taboe blijft het tracé van de Oosterweelverbinding en BAM. Het frustreert mensen die aan de kant van Borgerhout, Deurne en Merkssem wonen. Ook zij menen recht te hebben op een gelijkwaardige vertegenwoordiging van actiegroepen en op geïntegreerde oplossingen inzake leefbaarheid en mobiliteit. Is de minister bereid om de intendant ook wat betreft het tracé een gelijkende opdracht te geven?

Er is sprake van volksraadplegingen en er wordt tijd gevraagd om tot een globale oplossing te komen. Een bouwaanvraag indienen terwijl niet alles is uitgeklaard, dwingt de actiegroepen ertoe alsnog handtekeningen te verzamelen om een volksraadpleging af te dwingen. De timing loopt door zoals gepland. Zijn er nog gesprekken gevoerd over dat aspect – de volksraadpleging vermijden en de timing van de bouwaanvraag?

De oplevering voor de Oosterweelverbinding zou vooropgesteld zijn voor begin 2024. De actiegroepen maakten de berekening voor het alternatief, het Haventracé en dat zou 2027 zijn. Klopt dat?

De A102 wordt vooruitgeschoven naar ten vroegste 2023. Is dat verstandig? Kan dat niet eerder met het oog op oplossing van files?

Van minister Joke Schauvliege wil het lid informatie over een proces dat loopt bij de Raad van State. Het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering stelt dat er nog een tijds marge is als een juridische procedure mocht leiden tot een negatieve uitspraak door de Raad van State. Voor zover remediëring mogelijk is, moet die dan uitgevoerd worden vóór aflevering van de stedenbouwkundige vergunning? Die moet medio 2017 komen. Hoe ziet de minister die tijds marge? Wanneer wordt de uitspraak van de Raad van State verwacht? Hoeveel maanden denkt ze nodig te hebben na een mogelijke negatieve uitspraak?

Klopt het dat er al opdrachten toegewezen zijn van iets wat mogelijk door de Raad van State geschorst wordt, wil het lid van minister Bart Tommelein weten. Welke problemen genereert het en kan het tot schadeclaims leiden?

Het buiten begroting budgetteren van de Oosterweelverbinding kan niet van Europa, begrijpt Wouter Vanbesien uit wat het Rekenhof aangeeft. De middelen die in de meerjarenbegroting zijn opgenomen, zijn derhalve vooralsnog virtueel geld. Hoe wil men ermee omgaan dat Europa niet akkoord gaat met de werkwijze? Wacht men op een signaal dat toch nog groen licht geeft? Of gaat men door en ziet men later wel wat de gevolgen zijn? Wat is de strategie om financiering voor het

¹¹ Verslag van de gedachtewisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Wouter Vanbesien en Annick De Ridder over recente studies met betrekking tot de overkapping van de Antwerpse ring (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 847/1).

Oosterweelproject te vinden? En hoe moet het met de overkapping? Daarvoor is zelfs geen virtueel geld voorhanden. Kan men een transparante thesaurieplanning voorleggen?

Wat betreft het Sint-Annabos leeft er een grote bezorgdheid en wens om dat bos in zo groot mogelijke mate te behouden. Natuurpunt Wal heeft daarover voorstellen geformuleerd. In hoeverre wordt daarmee rekening gehouden? Hoe staat minister Weyts daartegenover?

Wouter Vanbesien schrok van het feit dat Gauthier Van Alboom stelde dat de Charles De Costerlaan niet zou geknipt worden. De aansluiting met de Noordelijke Knoop zou dan blijven bestaan. Dat zou duren tot de Oosterweelverbinding er is. De MER-Linkeroever en de project-MER zijn compleet autonoom, zo is steeds gesteld, en dus geen onderdeel van de project-MER Oosterweelproject. Mocht dat wel zo zijn, dan is dat volgens het lid illegaal en mag er eigenlijk maar één project-MER zijn. Het feitelijke probleem is de verkeersdruk die dan op de Charles De Costerlaan en Linkeroever gelegd wordt tijdens die overgang.

De totaalkost voor de Oosterweelverbinding wordt geschat op 3,2 miljard euro. Kan dat meer verfijnd en in deelbedragen opgesplitst worden? Zo wil het lid graag weten hoeveel er nodig is voor het intunnellen van de ring onder het Albertkanaal, of voor de sloop van het viaduct van Merksem. Het is van belang voor het debat dat wordt gevoerd over het BAM-tracé en het Havenracé.

Het lid herhaalt dat hij het zinvol acht dat de intendant zich ook zou buigen over de mobiliteit op het andere stuk van de ring. Als die vraag wordt gesteld, om voor de hele ring het mobiliteitsaspect en de leefbaarheid geïntegreerd aan te pakken, is de intendant dan bereid en in staat om die opdracht aan te nemen?

1.2. Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache

Yasmine Kherbache stelt dat haar fractie aangenaam verrast is door de aankondiging van de samenwerking. Voor het eerst worden de burgerbewegingen expliciet betrokken en dat vindt het lid een positief signaal. Dat impliceert dat men aanvaardt dat hun betrokkenheid de kwaliteit van de oplossing én het draagvlak kan vergroten.

Alle gedachten richten zich intussen op een integrale oplossing, die zowel mobiliteit als leefbaarheid meeneemt. Ook is aangetoond dat eenvoud in de organisatie van de ring, de overkapping gemakkelijker maakt, technisch simpeler en zelfs goedkoper, stelt het lid. Vindt de minister het niet opportuun om de opdracht voor de zuidelijke ring, te verruimen naar de rest van de ring? Het wantrouwen heeft veel oplossingsgerichtheid gehypothekeerd, vindt ze zelf.

Als men voor de zuidelijke ring moet nagaan hoe de overkapping gerealiseerd kan worden, is het dan niet beter te wachten tot er ter zake conclusies zijn? Moet de aanbestedingsprocedure dan niet uitgesteld worden om rekening te kunnen houden met de conclusies? Is de minister bereid om de timing van de bouwvergunningaanvragen af te stemmen op de conclusies van de oefening die samen met de intendant in de steigers is gezet?

Het Rekenhof merkt op dat de realisatie van de A102 steeds weer vooruit geschoven wordt. Nochtans is de mobiliteitsimpact van de A102 positief voor de ring, zowel voor wat sluipverkeer als wat de densiteit op de ring betreft. Het lijkt het lid aangevoelen juist dergelijke werken, die bewezen gunstige invloeden hebben, prioriteit te geven in plaats van werken die nog voorwerp van controversen zijn. Waarom wordt de aanleg van de A102 telkens uitgesteld?

De quick wins werden in de voorgaande jaren geconcipieerd om de bijkomende filelast te temperen. De cijfers zijn echter niet hoopgevend, stipt Yasmine Kherbache aan: in Antwerpen zijn de files met maar liefst 30 percent toegenomen in de voorbije drie jaar, ondanks reeds uitgevoerde quick wins. De filezwaarte op de binnenring is met 20 percent toegenomen. Het lid pleit voor snelle maatregelen die de files op korte termijn oplossen. Wachten tot 2024 is zinloos en doet de files groeien tot in Herentals, oppert Yasmine Kherbache. Er moeten alternatieven worden ontwikkeld, zodat de ring minder wordt gebruikt door autoverkeer. Pendelaars en bezoekers moeten op een andere manier de stad kunnen bereiken.

Van de 33 oorspronkelijke quick wins zijn er 11 geschrapt. Er is dus ruimte genoeg om een aantal drastische quick wins te overwegen, vindt het lid. Ze vermeldt de betere benutting van de Liefkenshoektunnel, in de vorm van verkeerssturing en dus niet van tolvrij maken. De vrachtwagens kunnen via de Liefkenshoektunnel geleid worden. Dat ontlast de ring volgens een studie van het Havenbedrijf met zowat 8000 vrachtwagens per dag. De infrastructuur is alvast beschikbaar.

Een ander denkspoor dat haalbaar lijkt, is een snelheidsbeperking op de ring, vergelijkbaar met de *périphérique* van Parijs. Daar had die maatregel een drastische impact op de hoeveelheid verkeer. Waar wacht de minister op voor een proefproject?

De positieve resultaten van het Rotterdamse project getuigen telkens weer van wat het spitsmijden kan betekenen. Men noemt het daar een van de beste exportproducten. Het lijkt Yasmine Kherbache zinvol om dat te onderzoeken voor de eigen situatie op de ring.

Quick win 26 over de busstrook wordt afgeschaft met als argument dat dit onvoldoende gefundeerd is als quick win. De evaluatie van de busstrook naar aanleiding van eerdere werken op de ring was bijzonder positief. Er is een vergelijking gemaakt van de verkeersstromen van juni 2004 en september 2004. Er was een toename van 66 percent in het aantal reizigers op de snelweg, en in totaal 27 percent meer reizigers. Het betekende 43.500 meer reizigers op De Lijn. Een groot deel ervan had een eigen wagen, maar liet die staan. Yasmine Kherbache vindt het dus vreemd dat de maatregel wordt afgedaan als ongefundeerd.

Er worden park and rides gepland, maar de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding voor het openbaar vervoer ontbreekt, oppert het lid. Meer parkings om automobilisten aan te moedigen de auto te laten staan, is prima, maar overvolle trams of bussen doen dan net het omgekeerde. Dergelijke capaciteitsuitbreiding is niet opgenomen in de planning. De minister voert als motto in het vaandel de automobilist te willen verleiden om het openbaar vervoer te gebruiken. Dan moet hij ervoor zorgen dat het ook stipt en regelmatig kan rijden.

In de begroting zijn vooralsnog geen middelen opgenomen voor de Oosterweelverbinding. Het Rekenhof pleit ter zake terecht voor eerlijkheid, stelt Yasmine Kherbache. Voor voorfinanciering gaat men intussen uit van een obligatielening, voor naminanciering rekent men op tol. Er zou voor 3,5 miljard euro gefinancierd worden, een maximum. Daaruit leidt het lid vooral af dat de rest van de overkapping eigenlijk een groot vraagteken is. Ze vindt dat dat niet kan, aangezien er een groot draagvlak is en iedereen inziet dat het nodig is. De Vlaamse Regering moet dan ook een signaal geven dat de overkapping ook realiteit wordt. Het lijkt haar mogelijk door andere prioriteiten te stellen, zoals voor de A102 en snelle filemaatregelen, en een integrale benadering van onderbouw en bovenbouw. Zo niet maakt men de mensen blaasjes wijs, verklaart het lid.

De beelden van de mogelijkheden voor overkapping die de intendant toont, vindt Yasmine Kherbache inspirerend, maar ze merkt dat het steeds om gedeeltelijke

overkappingen gaat. Is dat het ambitieniveau? Of kan men ervan uitgaan dat men toch minstens streeft naar een volledige overkapping? Eerder wezen de burgerbewegingen en Ringland op de nadelen voor de leefbaarheid en veiligheid van gedeeltelijke overkapping. Meer tunnelmonden geven meer uitstoot en dus komen er problemen met luchtkwaliteit. Volledige overkapping lijkt Yasmine Kherbache de enige optie. Er is een mandaat voor het zuidelijke deel van de ring en het lid hoopt dat het wordt verruimd en dat de volledige overkapping meegenomen wordt. Vertrekken van het tracé dat als beslist beleid wordt beschouwd, mag niet betekenen dat men dan noodgedwongen moet kiezen voor de minst slechte oplossing. Dat zou een historische vergissing zijn, oppert Yasmine Kherbache.

Er is heel wat discussie over de overkapbaarheid van de Hollandse Knoop. Dat zou in het studieproject zitten en dus wil het lid geen voorbarige conclusies trekken. De boodschap van de intendant en van Ringland klinkt voor haar echter heel anders. Is dat het voorwerp van onderzoek? Ringland zegt dat het ontwerp om het BAM-tracé te laten aansluiten op Ringland zowel bouwkundig als verkeerstechnisch een nachtmerrie is¹², terwijl aan de andere kant klinkt dat men het technisch wel aankan. Moet men wachten op de conclusies of is er meer informatie?

1.3. Vragen en opmerkingen van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz wil van de BAM of de minister weten of er al uitzicht is op de investeringsplannen van de NMBS. Er was sprake van een reservatiestrook waar een spoorweg zou komen en dat biedt mogelijkheden. Er zou kortelings een plan-MER zijn. De A102 is een interessante manier om heel wat verkeer van de Antwerpse ring te houden. Het lijkt verstandig om dat traject te bekijken.

De projecten van De Lijn komen geregeld aan bod in het kader van het masterplan, maar wat met het voorstadsnet van de NMBS? Er zouden plannen zijn om meer lijnen aan te bieden. Volgens het lid kan het spoorverkeer eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan de oplossing van de mobiliteitsproblemen rond de stad, zeker als de werken aangevat worden.

Er is een batterij aan omkaderende werken die al uit de startblokken zijn. Enkele staan op zichzelf zoals de IJzerlaan, maar ze worden steeds kritischer om onder meer de Hollandse Knoop voor te bereiden. Tegelijk is er nog niet eens een definitieve bouwvergunning afgeleverd en er is een procedure tegen het RUP Oosterweel ingesteld. Mocht dat vernietigd worden, dan blijft men achter met werken die misschien niet de optimale invulling kregen.

Aan Wouter Vanbesien wil het lid nog kwijt dat voor hem blijkbaar niks goed genoeg is. Vindt men een oplossing voor het begrotingstechnisch invullen van de te realiseren werken, of niet, dan geldt dat voor de Oosterweelverbinding maar net zo goed voor Meccano, voor overkapping of welk project ook. Er moeten nu eenmaal centen op tafel komen en dat is voor elk project zo. Het moet in de begroting opgelost worden. Willem-Frederik Schiltz wil vooral voorkomen dat een oplossing gefnuikt wordt door een begrotingstechnisch obstakel.

De intendant is hij dankbaar voor de demarches die hij ondernam om van een conflictmodel een overlegmodel te maken. Het is een belangrijke doorbraak die het mogelijk maakt op een moderne manier naar een oplossing te evolueren voor een dermate groot infrastructuurproject, stelt Willem-Frederik Schiltz.

Er zijn grote ambities ten aanzien van Zwijndrecht en Linkeroever. Het verhaal is er iets minder evident. Het enthousiasme op Linkeroever is minder groot, ondanks de te verwachten positieve effecten, zoals de heraanleg van de intakking van de

¹² *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 847/1.

autosnelwegen vlak voor de tunnel. In Zwijndrecht is er nogal wat protest en er zou een referendum op stapel staan. Zijn er ook daar gesprekken met de partners?

Wat betreft de zuidelijke ring: de acties om met een gezamenlijk gedragen oplossing voor de volledige overkapping van de ring te komen, klinken goed voor het lid. De overkapping zou wel in twee fasen verlopen: eerst de gemakkelijke stukken en dan de grote aansluitingscomplexen, rekening houdend met technische ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's en met de hoge kostprijs van aansluitingscomplexen. Het lid koestert enige argwaan. Hij hoopt dat de ambities niet naar beneden worden bijgesteld en dat een volledige overkapping van de ring het doel blijft. Bovendien verwijst het lid ook naar de input van gezondheidsexperts die verklaarden dat een open-dicht-open-dicht-oplossing niet optimaal is.

Ondanks al de positieve vibes die van de initiatieven uitgaan en de beelden die vooruitgang laten voelen, wordt de uitkomst al gehypothekerd door te stellen dat de Oosterweelverbinding incontournable is. Willem-Frederik Schiltz roept ertoe op om toch een open blik te houden. Het gaat niet op een oplossing te vinden voor de zuidelijke ring en dan te moeten vaststellen dat die botst met het Oosterweelproject. Dat lijkt het lid dom. Volgens hem mogen drie elementen in het dossier nooit uit het oog verloren worden. Ten eerste de snelheid van uitvoering; ten tweede de volledige overkapping van de ring voor de leefbaarheid en het draagvlak, en ten derde de grootste mobiliteitseffecten. Nu het kader er is, het dossier uit het politieke woelwater gehaald is en nu specialisten en mensen met goede ideeën het geheel bekijken, hoopt Willem-Frederik Schiltz dat de positieve insteek kan doorgezet worden. Hij wil liever geen taboes of oekazes op de verdere ontwikkeling van het dossier.

1.4. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort erkent eveneens de doorbraak die is gemaakt. De blik kan nu gericht worden op de toekomst. Hij acht het positief dat de burgerbewegingen betrokken worden. Ook de aanstelling van de intendant verheugt Dirk de Kort. De intendant roept bij Ringland en de mensen op informatieavonden een groot enthousiasme op, oppert het lid. Er worden duidelijke stappen gezet om wat al gerealiseerd kan worden, ook echt aan te pakken. De zuidelijke ring evolueert. De rest kan alvast later nog worden uitgeklaard.

Het lid vindt het wel jammer dat BAM niet aanwezig was op de persconferentie van de intendant, maar het verheugt hem te zien dat de geesten aan alle kanten gerijpt zijn en dat alle partijen enthousiast meegaan in het verhaal.

Hoe staat de BAM tegenover het Ringlandproject? Er is volgens Dirk de Kort al heel wat studie verricht over de connectie Ringland-Oosterweelverbinding.

Kunnen de minderhindermaatregelen iets uitgebreider worden toegelicht? Er gebeurt heel wat met het concept Slim naar Antwerpen, maar dat beperkt zich misschien te veel tot de stad zelf. Het blijft een probleem voor de mensen van Wijnegem, Schoten, Brasschaat en verder, om in Antwerpen te raken. In het kader van de werken aan de kleine ring rond Antwerpen zijn aardige budgetten besteed aan minder hinder tijdens de grote onderhoudswerken. In vergelijking daarmee kan nog wat extra inspanning geleverd worden. Hoe wordt dat uitgerold?

Veel van wat de intendant aanbrengt, ziet er schitterend uit. Kan hij bij verdere studie over mobiliteit, ook de slimme logistiek opnemen in het onderzoek? Het gaat dan om het beter benutten van de infrastructuur en meer specifiek om in te zetten op nachtelijk vervoer. Als meer vrachtverkeer 's nachts gebeurt, eventueel ondersteund door de kilometerheffing, komt er meer ruimte op de weg overdag.

Hoe staat het met de tramprojecten uit het masterplan? Ooit werd daar Lijninvest voor opgericht, voor de alternatieve financiering. De Vlaamse Regering besliste in maart 2016 om Lijninvest en Via-Invest te laten opgaan in een werkvennootschap. Hoe zal die onder meer tramverlengingsprojecten en dergelijke aansturen, of doet die dat niet meer? En wat gebeurt er dan mee?

Er klinken heel wat sterke pleidooien voor de elektrische fiets in het kader van woon-werkverkeer. De overstap naar die elektrische fiets biedt een alternatief voor de auto. Is er nog evolutie wat betreft de fietssnelweg langs de E19?

Inzetten op vervoer over water, schept eveneens ruimte op de weg, stelt het lid. Ook daar is een betere benutting noodzakelijk. Er is ongerustheid over de financiering van de bruggen over het Albertkanaal, aangezien pps ook daar op Europese tegenwind stuit. Hoe wordt die financiering nu aangepakt? Is er een koppeling met de kilometerheffing?

Dirk de Kort vestigt nog graag de aandacht op de mogelijkheden van innovatie en digitalisering. Er is een constante technologische ontwikkeling. Wordt daarmee rekening gehouden bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur? Hij denkt daarbij onder meer aan de nog aan te leggen grote tolpleinen. Ze zouden overbodig kunnen worden. Het lid legt meteen ook de link naar Slim naar Antwerpen en ziet ter zake mogelijkheden.

Met een nieuwe Vlaamse minister van Financiën hoopt Dirk de Kort zeker op nieuwe stappen voor de financiering en hij biedt alvast aan om vanuit zijn fractie constructief mee te denken. Het lid wil voluit mee voor het project van de intendant gaan en hij ziet daarbij potentieel in de kilometerheffing voor vrachtwagens en later voor personenwagens. Hij meent dat de doelstellingen van het Klimaatfonds ook georiënteerd moeten worden op het ambitieuze project.

1.5. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder is blij verrast met de gezamenlijke communicatie van Vlaamse Regering, stad Antwerpen en Ringland op de persconferentie. Ze noemt het een historisch moment van overwinning van de dialoog en de juiste methode om draagvlak te vinden.

De intendant stelt dat het de bedoeling is tot een consensus te komen die geen compromis inhoudt, maar wel de beste oplossing. Dat vindt het lid de kern van de zaak. Het stelt haar gerust te horen dat er wordt aangenomen dat ter hoogte van het viaduct in Merksem overkapping overwogen kan worden. Het viaduct is net begraven en vervangen door de Deurnse Tuinen, en men gaat ervan uit dat het kan, maar de mogelijkheden moeten ook nog worden aangetoond.

De tracékeuze voor het sluitend maken van de ring is geen taboe, maar juist een positieve keuze voor het beste tracé na duizenden bladzijden studiewerk, oppert Annick De Ridder. Dat geldt op het vlak van leefbaarheid, betaalbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid. Tegelijk bleven andere tracés nog met enorme mankementen kampen. Terug naar af voor een tracé dat inferieur is, is geen optie, besluit het lid.

Bij de tracékeuze is rekening gehouden met alle factoren. Bij andere tracés ontbrak de Oosterweelknoop ter hoogte van het Noordkasteel; de haven werd niet goed ontsloten, met nog heel wat sluipverkeer in de wijken rond het Eilandje, Merksem en Deurne; de belasting van de zuidelijke ring bleef; het viaduct van Merksem kon niet worden afgebroken – al is dat bij de plannen van Peter Vermeulen blijkbaar nu wel ingepland –; en onteigeningen van havenbedrijven waren onvermijdelijk of men diende te snijden in de natuur.

De tracékeuze is doordacht, stipt het lid aan. Maar dat neemt niet weg dat de aansluitbaarheid en overkapbaarheid ter hoogte van het Sportpaleis en de Hollandse Knoop moeten worden aangetoond. Het lid hoopt dat de laatste twijfelers daarmee overtuigd kunnen worden.

Er gebeurt intussen al heel wat: fietsostrades, renovatie van de bruggen over het Albertkanaal, de start van de sanering van het Lobroekdok, de Noorderlijn en dergelijke meer.

Concreet is timing zeer belangrijk, zowel wat de aflevering van bouwvergunningen als wat de start van de werken betreft. Men stelt dat er rekening gehouden wordt met wat er uit lopende project-MER's naar voren komt. Gebeurt dat ook met de opmerkingen van het team van de intendant? Dat team gaat uit van een concept zonder Hollandse Knoop maar met Deurnse tuinen. Dat vergt nog verfijning en verder studiewerk.

Het lijkt haar onwaarschijnlijk dat de Vlaamse Regering projecten niet naar voren zou halen als die echt mogelijk en nuttig blijken, wil het lid nog kwijt aan Yasmine Kherbache. Haar collega blijft in het verleden hangen. Voor de A102 lopen procedures en men volgt dat verloop. De Liefkenshoek tunnel heeft een bottleneck, de Tijsmanstunnel. De Rotterdamse 'oplossing' biedt mensen geld aan maar er zijn dan ook al miljarden euro geïnvesteerd in harde weginfrastructuur, waar dat in de Antwerpse omgeving niet zo is. Annick De Ridder gaat ervan uit dat de BAM nog binnen de vooropgestelde timing met de verbeteringen van de intendant rekening kan houden.

In april 2016 zijn marktverkenningen gestart over de aanpak van de aanbesteding van de Oosterweelverbinding. Ze bereiden de sector voor op grootschalige werken, maar vragen ook feedback over de uitgangspunten. Zijn die bevestigd of is er bijgestuurd?

Begrotingstechnisch komen dezelfde opmerkingen terug wat betreft de financierbaarheid. De Vlaamse Regering is zich er terdege van bewust. Annick De Ridder richt zich tot Wouter Vanbesien en stelt dat voor elk traject of project een begrotingstechnische aanpak nodig is. Van de minister van Financiën wil het lid graag weten hoe het zit met het aan het Rekenhof beloofde rapport. Dat zou verfijnd worden en men zou ook opnieuw het gesprek met Europa aangaan. Als er geen oplossing uit de bus komt, moet een werkgroep opgezet worden om na te gaan hoe de afspraken interfederaal kunnen worden afgeklokt. Welke stappen heeft de minister al ondernomen en wat volgt nog? Het moet in elk geval worden aangepakt.

1.6. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke valt het vooral op dat de tonaliteit en woordkeuze van het Rekenhof verschoven is sinds de voorgaande rapportage. Toen stelde raadsheer Debucquoy nog: "dromen mag en vragen staat vrij". Nu klinkt het dwingender: "wees eerlijk". Het lid stelt dat iedereen een oplossing wil voor de Antwerpse problematiek en dat voor elke oplossing een massa geld nodig is. Het gaat niet op de plannen te zien teloor gaan omwille van een begrotingstechnische kwestie, vindt ook Joris Vandenbroucke.

Minister Annemie Turtelboom stelde naar Europa te stappen met de vraag of men dan wil dat mensen die op doortocht zijn van Scandinavië naar Portugal in Antwerpen in de file blijven hangen. De argumentatiefiche zou worden toegevoegd. Die werd in een kladversie aan het Rekenhof bezorgd. Daar is ze echter niet bekeken, omdat men de kansen van de Vlaamse Regering niet wenste te

torpederen. Dat het Rekenhof nu meldt dat een gefundeerde argumentatienota ontbreekt, verwondert het lid dan ook. Gaat het om slordigheid of overmoed?

Of is de nieuwe minister van Financiën van plan het geweer van schouder te veranderen? Dat zou Joris Vandenbroucke verbazen omdat de minister-president zeer recent nog aangaf dat er gesprekken met Europa lopen. Hij bleek enige hoop te koesteren dat de regels zouden worden versoepeld. Geloof de minister dat een oplossing mogelijk is voor de financiering van het project die het begrotingsaldo niet zal kelderden? Is er dan louter hoop of is er meer? Kan dat dan ook voorgelegd worden aan het Rekenhof?

1.7. Vragen en opmerkingen van Caroline Bastiaens

Caroline Bastiaens gaat in op de openbaarvervoerprojecten en in het bijzonder de Zuiderlijn. In de rapportage wordt verwezen naar de tracéstudie Wilrijk-Kontich en naar de studie die al dan niet al loopt over toekomstige openbaar vervoer en mobiliteitsgewoonten en -behoeften. Kan er duidelijkheid verschaft worden over timing? Is dat laatste een participatief project en wie is erbij betrokken? Ook bewoners van Wilrijk en Kontich?

Wat is de stand van zaken voor de Sint-Bernardusfietsroute, met name de uitbreiding richting Hemiksem? De verwachtingen zijn groot en investeren in de alternatieve vervoersmodi blijft enorm belangrijk, stelt het lid.

De park and rides zijn even belangrijk, op voorwaarde dat er ook geïnvesteerd wordt in de capaciteit van en in het openbaar vervoer zelf. In dat verband moet men oog hebben voor het potentieel van de fiets, meent Caroline Bastiaens. Voorlopig situeren de meeste fietsverplaatsingen zich in de binnenstad maar men hoopt op uitbreiding. Investeren in onder meer een uitbreiding van het fietsdeelsysteem Velo kan daartoe bijdragen.

De bestaande infrastructuur optimaal benutten is echter eveneens een factor. Aan minister Ben Weyts vertolkt ze de noodkreet van de mensen op Linkeroever en in het Waasland die gebruikmaken van de voetgangerstunnel. Dat is de ideale verbinding voor de zwakke weggebruiker en ook de fietser tussen Linkeroever, het Waasland en Rechteroever. De aanwezige liften zijn vaak kapot. De roltrappen zijn een alternatief, maar die werken dan weer niet vanaf 21 uur 's avonds. Er moet vermeden worden dat mensen opnieuw naar de auto overschakelen, louter omdat ze moeilijk van Linkeroever naar Rechteroever raken.

De Charles De Costerlaan wordt niet geknipt tot de volledige realisatie, waarna dat wel zal gebeuren, begrijpt Caroline Bastiaens. De boodschap is van belang voor de mensen op Linkeroever omdat het erom gaat sluipverkeer daar te vermijden. Het in gebruik blijven van de Charles De Costerlaan is cruciaal. Heeft het lid het zo goed begrepen?

Een doelstelling is in alle werken zo innovatief mogelijk te zijn en ze te realiseren met zo weinig mogelijk ruimtebeslag, wat het lid toejuicht. Voor het Sint-Annabos is vermeld dat men zoveel mogelijk ervan wil sparen. Begrijpt ze goed dat ook dat een gedeelde ambitie is, ook door de mensen van de BAM?

Aan de intendant geeft ze graag een woord van dank omdat hij bij vele Antwerpenaren het geloof opnieuw heeft aangewakkerd dat het kan lukken om de mobiliteitsknoop te ontwarren en opnieuw te investeren in de leefbaarheid en de toekomst van de stad. De overkapping van de ring leek een droom, gelanceerd door Ringland, en dat is hun verdienste. Zij zetten de toon voor die ambitie, en de intendant heeft het signaal gegeven dat het ook echt kan.

Het lid roept ertoe op om die positieve ingesteldheid te bewaren en te vrijwaren. Daartoe moet men samen op zoek gaan naar de manier om de droom te realiseren. Wat nog onoverkomelijk lijkt, moet men even links laten liggen of men moet zich gezamenlijk ertoe engageren het te laten slagen. Door te luisteren heeft de intendant bewerkstelligd wat velen voor onmogelijk hielden.

2. Antwoorden van de minister en de sprekers

2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* bevestigt dat iedereen opnieuw hoop koestert op een oplossing voor de leefbaarheid en de mobiliteit in de Antwerpse regio. Hij verbindt zich ertoe zeker zijn duit in het zakje te doen om de fragiele samenwerking te vrijwaren door te focussen op wat bindt in plaats van wat de geesten scheidt. De afweging en beslissing voor het tracé is duidelijk, stelt de minister. Het was een gefundeerde keuze.

Wat betreft de bouwaanvraag die zich in eerste instantie aandient, gaat het om Linkeroever. Dat is een positief project stelt de minister. Het is één van de vijf projecten waarin het integrale Masterplan 2020 is opgesplitst. Er is derhalve ook een aparte bouwaanvraag. De conclusies van de werkgroep die met de intendant is opgezet, zullen hun vertaling vinden in de bouwaanvraag voor wat betreft Rechteroever. Beide mogen niet met elkaar verward worden.

Voor de A102 is men eerst bezig met de afronding van de discipline mobiliteit in het kader van de plan-MER. Het studiewerk in de werkgroep houdt eveneens rekening met de beide scenario's, met of zonder de A102.

Het Sint-Annabos roept wat tegenstrijdige reacties op. Van het bos wordt voor de Oosterweelverbinding ongeveer 68 hectare gerooid. Er blijft een groene buffer bestaan van ongeveer 8 hectare tussen de werfzone en de bewoning. Langs de Charles De Costerlaan wordt echter ook ongeveer 6 hectare waardevolle natuur behouden in de vorm van een berkenbos. Het gaat om een tijdelijke inname voor de werf Scheldetunnel.

Het Sint-Annabos wordt gefaseerd gekapt en tijdens de werken ook gefaseerd heraanplant. Er wordt zo 46 hectare herbebost. Daarvan komt 4,5 hectare nieuwe bebossing door het afsluiten van de Charles De Costerlaan, 3 hectare nieuwe boszone die de verbinding maakt tussen Blokkesdijk en Sint-Annabos, en 12 hectare slikken- en schorregebied die de historische Welen in ere herstellen. Het Sint-Annabos wordt bovendien heraanplant met inheemse soorten, terwijl het nu een zogenaamd 'stekskesbos' is met uitheemse soorten die snelle winst betekenden voor de luciferproductie.

Dat staat los van de discussie over de tracés, aangezien in welke optie ook, de vooropstellingen voor het Sint-Annabos gelijkaardig zijn. De kapping moet dienen voor de werf, de bouw van de Scheldetunnel en voor tijdelijke opslag van de baggerspecie. Die opslag is nodig voor de ontwatering en uitdroging. Het slib blijft in de Schelde en wordt gestort op vergunde slibstortlocaties. Het zand dat uit de Schelde wordt gehaald om plaats te maken voor de tunnel, wordt tijdelijk gestockeerd op de Schaar van Ouden Doel. De baggerspecie wordt ontwaterd in het Sint-Annabos. Daarna wordt de specie gebruikt voor de aanleg van onder meer bermen, taluds en nieuwe infrastructuurwerken. Er is dus sprake van recyclage en recuperatie. Het Sint-Annabos neemt daarbij een tijdelijke opslagfunctie waar.

Wachten en alles weer on hold zetten is geen optie. Wat loopt, zijn de aanpassingen en verplaatsing van nutsleidingen en leidingen van de afwatering van de ring. Dat is altijd nodig, ongeacht de tracékeuze. Lobroekdok loopt ook, alsook de werken

aan het IJzerlaankanaal en al wat er gebeurt om het water terug te halen naar de stad. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte, met onder meer de langste fietsersbrug van Vlaanderen. Al die investeringen wil men zeker niet opschorten.

De investeringen op Linkeroever zijn de moeite van het vermelden waard, verklaart minister Weyts. Het zijn zeer zinvolle projecten ten behoeve van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming, meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Hij somt op: de herinrichting van de knooppunten Antwerpen-West, E17 en E34, alsook E34 met N49; het compacter maken van de E17 en E34 en het optimaliseren van de weefzones met linkse en rechtse invoegingen – en dus gevaarlijke situaties –; de aanleg van een parallelweg aan de E17/E34 tussen het op- en afrittencomplex Zwijndrecht en het op- en afrittencomplex Waasland-Oost, om de woonkernen te ontlasten; herinrichting van die op- en afrittencomplexen voor de aanleg van de parallelweg; de bouw van een park and ride met een parkeergebouw in de hoogte en een tramkeerlus ter hoogte van het kruispunt Blancefloerlaan-nieuwe parallelweg; het verplaatsen en ondergronds brengen van de Fluxysleiding ter hoogte van natuurgebied Blokbersdijk; aanleg van een park and rideparking en een tramkeerlus binnen de zuidelijke aansluitingslus van de Blancefloerlaan op de verbindingsweg en de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur.

In Zwijndrecht en op Linkeroever komen er 9 kilometer nieuwe fietspaden. Heel wat bestaande fietspaden worden heraangelegd. Langs de nieuwe verbindingsweg aan de zuidrand van de E17 en langs de Keetberglaan en de Canadastraat komen er nieuwe fietspaden en lokaal worden bestaande fietspaden en verkeersluwe wegen ingeschakeld in het fietsnetwerk.

Meer groen wordt eveneens een feit. Er komen ecoducten bij de Laarbeek en de Antwerpsestraat en de Dwarslaan, om natuurgebieden met elkaar te verbinden. Beken en waterlopen worden heringericht ter verbetering van de waterhuishouding. Groenbermen en geluidsschermen worden geïnstalleerd. Het zijn allemaal positieve projecten voor Linkeroever. De minister ziet het project dan ook graag zo snel mogelijk van start gaan.

Bij de quick wins die Yasmine Kherbache steeds weer voorstelt, oppert de minister dat een totaal van 8000 vrachtwagens afleiden vrij relatief is ten aanzien van de 160.000 die er op de weg zijn. Een heel groot deel van de verkeersstroom is bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer, verzekert de minister. Dat omleiden impliceert alleen dat er meer kilometers gereden worden in en om Antwerpen.

De verlaging van de maximumsnelheid is al herhaaldelijk onderzocht en die is al laag op de ring. De weefbewegingen worden bemoeilijkt door een verdere verlaging. Vooral de interferentie met vrachtverkeer dat beperkt is in snelheid zou een negatief effect hebben op de doorstroming.

De tweede spoortoegang situeert zich bij Infrabel. Het is geen zaak van de NMBS en het wordt door de gouverneur bekeken in het project Poort Oost.

Wat betreft het voorstadsspoorwegnet en de discussie over de koppeling tussen GEN-Brussel en GEN-Antwerpen en GEN-Gent, geeft de minister in eerste instantie mee dat er een verkeerde perceptie wordt gegeven. Het gaat niet om gelijkaardige projecten noch gelijkaardige schaalgrootte. Het project in Brussel is een zeer grootschalig infrastructureel project. Voor Antwerpen en Gent gaat het veeleer om de exploitatie en frequentie van bepaalde bedieningen en ook om nieuwe lijnen die men op bestaande infrastructuur wil inleggen.

Het hanteren van dezelfde benaming gaf aanleiding tot verwarring, vooral aan Franstalige kant. Daar werd gesteld dat het een schande was dat voor een project dat al zo lang nodig is als het GEN-Brussel geen middelen meer zouden gevonden

worden terwijl dat voor Antwerpen en Gent wel kon. Door federaal minister Jacqueline Galant en de federale premier is destijds gevraagd om die koppeling niet te maken en de projecten desnoods politiek te ontkoppelen. Dat is positief beantwoord.

De studies van Antwerpen en Gent zijn intussen voorgesteld op de raad van bestuur van de NMBS op 19 mei 2016. Er is akte van genomen en er waren enkele vragen over de financiering die intussen bij federaal minister François Bellot zijn beland voor beslissing over de opname in beheersovereenkomsten. Het punt is tevens geagendeerd op de eerste vergadering van het executief comité van de Mobiliteitsministers.

Wat met de traminvesteringen en de functie van de werkvennootschap? Met het oog op de continuïteit wil men een financiering met reguliere middelen. Er is wel al een inbreng van expertise vanuit Lijninvest. De integratie van Lijninvest in de werkvennootschap blijft het doel.

Voor de bruggen over het Albertkanaal is recent een offerte in de markt gezet voor een pps met als doel de verhoging van zeven bruggen. Het proces loopt. Aan INR en Eurostat is al in oktober 2015 een vraag gesteld, maar nog geen antwoord ontvangen.

Door de oproep van het Rekenhof om eerlijkheid en de opmerking van Joris Vandenbroucke ter zake voelt de minister zich niet aangesproken, grapt hij.

De studie Zuiderlijn is volop bezig. De startnota wordt verwacht voor het einde van 2016. Dan wordt ook de tweede schijf van het studiebudget vrijgemaakt. De doelstelling is te rijden in 2020.

De liften- en roltrappenproblematiek van de Sint-Annatunnel moet voorgelegd worden aan Erfgoed. De meest recente stand van zaken is de minister onbekend. De sluiting na 21 uur geldt omwille van de veiligheid. Men kan de roltrap niet laten functioneren zonder de aanwezigheid van iemand van de diensten. Het zijn oude roltrappen die niet automatisch stoppen bij calamiteiten. Er iemand 24/24 zetten, is dan ook weer niet zinvol. Met Erfgoed probeert men te evolueren naar een structurele oplossing, mogelijk in de vorm van nieuwe liften en/of roltrappen.

Met betrekking tot alles wat is voorgesteld in het kader van het Masterplan 2020 wil de minister nog meegeven dat het niet gaat om een betonplan. Hij liet oplijsten wat het nettoresultaat is bij uitvoering van het masterplan op het vlak van toename van weginfrastructuur. Dat behelst 16 kilometer nieuwe infrastructuur. Tegelijk zijn er 23,7 kilometer nieuwe traminfrastructuur, 60 kilometer fietspaden, 30 hectare groengebied en 39 hectare nieuwe bosaanplantingen. Dat plaatje is onderbelicht, vindt minister Weyts. Zelfs zonder overkapping is het een positief project dat de leefbaarheid verhoogt. In het noordelijke deel zitten trouwens ook overkappingen vevat waarmee de intendant bezig is, besluit de minister.

2.2. Antwoorden van minister Bart Tommelein

Minister *Bart Tommelein* vermeldt even dat een nieuwe minister niet meteen ook een rugzak geld meebrengt. Eerlijkheid en transparantie zijn voor hem net zo belangrijk. Toveren kan niet en dus moet elk project in het kader van de mobiliteit gewogen worden aan de financiële mogelijkheden. Dat vergt beslissingen. Het lijkt evenwel alsof sommigen zich verkneukelen in het feit dat er een discussie met het Rekenhof zou zijn over het al dan niet opnemen binnen de begroting, stelt de minister. Hij wil dan ook duidelijkheid scheppen.

Wat betreft Europa, is in het recent ingediende hervormingsprogramma en in het stabiliteitsprogramma reeds melding gemaakt van het voornemen om de bouwkosten, gerelateerd aan de Oosterweelverbinding, die de Vlaamse Regering beschouwt als een eenmalige productieve investering met groot economisch belang en dat niet alleen voor Antwerpen, de volgende begrotingsjaren buiten de begrotingsdoelstellingen te houden, met het oog op het bekomen van een nominaal evenwicht in 2017. De landenspecifieke aanbevelingen daaropvolgend, gingen niet specifiek in op het voornemen van de Vlaamse Regering om dat te doen. Er werd wel nadruk gelegd op de noodzaak aan investeringen in transport en het transportnetwerk.

De minister vermeldt daarbij dat de Europese Investeringsbank meermaals belangstelling toonde om het project mee te financieren. Daarvan maakten zelfs de media melding.

Er is een powerpointpresentatie overgezonden aan Bert Teuwen, senior banker en EIB-representative for financing operations in Belgium. Gelet op het feit dat de Europese Investeringsbank niet meteen noodzakelijk geacht werd voor financiering, waren er nog geen verdere contacten. Bij voortgang van de aanbestedingen zullen de financieringsvoorwaarden van de Europese Investeringsbank zeker onder de loep genomen worden om te zien of dat interessanter is dan financiering op de kapitaalmarkt.

Het Rekenhof maakt de opmerking dat de impact van de Oosterweelverbinding op het budget en op het ESR-vorderingssaldo van de Vlaamse overheid moet worden afgestemd met de andere regeringen in het kader van een eventuele bijsturing of nuancering van het stabiliteitsprogramma van België. Tijdens het Overlegcomité van 29 april 2016 is beslist om in het kader van de voorbereiding van het volgend stabiliteitsprogramma een interfederale werkgroep op te richten. Die legt uiterlijk aan het comité van juni 2016 een nota voor met het werkprogramma. De werkgroep bekijkt onder meer hoe uitzonderlijke strategische investeringen verder in het globale begrotingstraject kunnen worden ingepast. De informatienota waarvan sprake in het rapport van het Rekenhof is een werkdocument dat verfijnd wordt in de interfederale werkgroep.

Wat betreft de Vlaamse begrotingsmatige verantwoording van de uitgaven, stelt de minister dat een basisprincipe de terugbetalingsvoorwaarden behelst. Er moet niet alleen rekening gehouden worden met de rechtstreekse inkomsten, maar tevens met de basis van de maatschappelijke meerwaarde. Door de recent mogelijk gemaakte en besliste publieke financiering, worden de risicopremies ten opzichte van private partners sterk gematigd tot een absoluut minimum, gelet op de kredietwaardigheid van het Vlaamse Gewest. De keuze verhoogt alleen maar de sterkte van het financiële model en derhalve ook de terugbetalingscapaciteit ten aanzien van voorgaande modellen, onderstreept de minister.

Minister Tommelein merkt graag op dat het de minister van Openbare Werken is die zijn fasering en begroting in de gaten moet houden. Hijzelf kan die verantwoordelijkheid niet opnemen voor elke minister. Als er meer middelen nodig zijn in de begroting om bepaalde redenen, dan zal de Vlaamse Regering die beslissing nemen. De minister van Financiën waakt over de begroting. Aan de nv BAM vraagt de minister om een update te maken van het financiële model en rekening te houden met de – in gunstige zin – gewijzigde constellatie.

Als dan de vraag komt of de minister bereid is meer geld in te schrijven voor de overkapping, dan kan hij alleen maar vaststellen dat iedereen in een goede mood is. Dat impliceert nog niet dat er ook kant en klaar geld voor is. Er is een periode vooropgesteld van zes maanden om te bekijken waar men komt met de studies. Er is dus ruimte om te onderzoeken hoe dat begrotingsgewijs kan worden aangepakt.

De minister stelt voorop dat met een geüpdatet en gevalideerd financieel model hij via een financieringsbijlage bij de algemene toelichting en meerjarenraming kan aangeven hoe de begrotingsnormering, die zal worden ingesteld om de terugbetalingsvoorwaarden te bestendigen, eruit kan zien. Dat biedt dan meteen ook een antwoord op de aanbeveling van het Rekenhof om te actualiseren.

De minister wil zich niet vastpinnen op datums, noch grote uitspraken doen. Hij wil eerlijk zijn en transparant, maar dat kan pas als hij over alle elementen beschikt die dat mogelijk maken. Het gaat er met financiën om voorzichtig te zijn.

Het Rekenhof beveelt de Vlaamse overheid aan om, bij gebrek aan instemming van de Europese Commissie, met een afwijking toch het afgesproken begrotingstraject bij realisatie van het Oosterweelproject aan te houden. Het Rekenhof moet zich budgettair orthodox opstellen en dat standpunt innemen. De Vlaamse Regering is ervan overtuigd dat de bouw van een Oosterweelverbinding en de tijdelijke meeruitgaven – de centen keren terug – perfect verdedigbaar zijn vanuit zowel maatschappelijk als budgettair oogpunt. Het is een discussiepunt, erkent de minister.

De MKBA wijst uit dat elke dag vertraging 1 miljoen euro maatschappelijke kost in zich draagt. Begrotingsmatig is er een terugverdienmodel, dat geactualiseerd wordt naar aanleiding van de gunstiger financieringsvoorwaarden. Het Rekenhof stelt zelf voor het geheel te bespreken binnen de interfederale werkgroep. Eind juni wordt al bekeken wat er mogelijk is inzake strategische investeringen. Intussen worden de geplande werkzaamheden volgens de planning doorgezet en dat is zeker niet ten koste van andere noodzakelijke investeringen. Het kan geen hypotheek leggen op andere middelen.

Zoals een goede huisvader wil de minister steeds maximaal schadeclaims voorkomen. Er wordt gelet op goede contractuele clausules bij aanbestedingen of gunningen. Men moet voorzichtig zijn maar er toch ook rekening mee houden dat er altijd wel een juridisch dispuut kan zijn of een schadeclaim. Als men daarvan zeer zeker is, dan moet er rekening mee gehouden worden bij voorbaat. Dat altijd en integraal budgetteren, kan niet.

De minister is blij te horen dat Dirk de Kort constructief wil meedenken om de haalbaarheid van het project te verzekeren. Zelf wil hij de positieve mindset die bij de Vlaamse Regering heerst met betrekking tot het project, bewaren. De doelstelling bij uitstek voor Vlaanderen, een begroting in evenwicht in 2017, blijft primordiaal. Minister Bart Tommelein ziet het als zijn uitdaging.

2.3. Antwoorden van minister Joke Schauvliege

Minister *Joke Schauvliege* gaat in op de vraag over de tabellen die vermelden dat er een aantal procedures hangende zijn bij de Raad van State. Dat zou geremedieerd kunnen worden. Wat betekent dat? De minister kan niet voorspellen wat de uitspraak van de Raad van State zal zijn, maar als de Raad van State vernietigt en dat behelst de definitieve vastlegging, dan kan dat vrij snel geremedieerd worden, bevestigt zij.

De definitieve vaststelling kan dan vrij snel opnieuw gebeuren. Als er echter problemen vastgesteld worden met de MER-procedure, dan moet alles opnieuw gedaan worden en dat vergt aardig wat extra tijd.

2.4. Antwoorden van Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM

Jan Van Rensbergen staat erop zijn waardering uit te spreken voor de intendant, die erin slaagt een veilige omgeving op te zetten waarin een constructieve en open dialoog kan ontstaan om een weg naar samenwerking te vinden met burgerbewe-

ging Ringland, actiegroepen StRaten-generaal en Ademloos en alle andere actoren. BAM werkt er graag aan mee.

Er lopen al een aantal workshops die aansluiten op vragen. De Hollandse Knoop en de aansluitbaarheid van de Oosterweelverbinding op parallelle structuren, overkappingen en dergelijke ten zuiden van de ring is zo een punt. De BAM streefde er doorheen het ontwerpproces steeds naar om binnen het beschikbaar gestelde taakstellende budget zoveel mogelijk dingen mogelijk te maken. Zo is de ring onder het Albertkanaal gebracht en is er al heel wat vertunnelnd van de noordelijke ring. Waar die nog in sleuf zit, zijn de wanden verstevigd en is er ruimte gecreëerd op de middenbermen. Aan het Sportpaleis is er het stedelijk plein, en het op- en afrittencomplex is er verhoogd. Als men er tunnels maakt, dan moet er ruimte gecreëerd zijn om overkapping mogelijk te maken. Dat zit allemaal al vervat in het project en budget. Zo wordt al heel wat mogelijk. De overkapbaarheid van de Oosterweelverbinding en de ring is aangetoond.

Wat betreft de Hollandse Knoop en de zuidelijke ring is op een element gewezen dat moet worden meegenomen. Men werkt erop door en heeft een oplossing gevonden voor alle verkeersproblemen die zich daar stellen, als de op- en afritten aan het Sportpaleis nog naar het noorden worden uitgebreid. Dat gebeurt nu alleen in zuidelijke richting. Alles te laten samenkomen aan het Sportpaleis zelf is onmogelijk. Het is al moeilijk om het verkeer daar weg te werken.

Een verkeerstechnische oplossing bestond erin de Hollandse Knoop enerzijds iets zuidelijker vorm te geven en rechtstreeks aan te sluiten op de Noordersingel en aan de andere kant rechtstreeks met een verbindingsweg aan te sluiten op het Sportpaleis-Bisschoppenhoflaan. Dat wikkelt op een veilige manier het verkeer daar af, maar dat gaat er ook van uit dat de sleuf open blijft. Als de sleuf dicht gaat, dan had men de verbindingsweg ook anders kunnen situeren, erbovenop. Dat had geleid tot een andere aansluiting waar het nu met de singel verbonden wordt. Dat is het voorwerp van een workshop en elk valabel resultaat of aanpassing wordt met zekerheid ook gekoppeld aan het ontwerp en de bouwaanvraag.

Men wil vooral intensief doorwerken, samen met de andere actoren, om in de workshops tot goede oplossingen te komen. Als er dan een bouwaanvraag ingediend wordt voor de Oosterweelverbinding, kan daar dan niet opnieuw een hypothek gelegd worden op de overkapping, op de aansluiting op mobiliteitsconcepten van de zuidelijke ring.

Er is een tweede workshop, over Linkeroever, om na te gaan wat men nog meer kan doen om het toch al mooie project van het Landschapspark-West in een tweede fase nog aan te vullen. Ook over het Sint-Annabos is gepraat en dat heeft de visie zoals door de minister voorgesteld, bevestigd. Het toekomstbeeld voor het bos behelst vernieuwing. Dat was een expliciete vraag en het moet in de besprekingen met Natuurpunt rechtstreeks en in de workshops voor ogen gehouden blijven. Het Sint-Annabos heeft een perspectief waarover een consensus is.

Het grote probleem is de fasering. In welke stappen evolueert men naar dat toekomstbeeld? Er is al een grote oppervlakte – tientallen hectaren – nodig om wat gebaggerd wordt te laten laguneren of ontwateren. Dan kan de specie opnieuw gebruikt worden in dijklichamen, voor slikken en schorren en dergelijke. In de mate dat er alternatieven gevonden worden om tijdelijk miljoenen kubieke meter elders te bergen, kan ook een andere fasering gehanteerd worden. Dan is er niet meteen een kaalslag nodig om lagunering mogelijk te maken. In plaats van de 14 hectare die nu niet gerooid worden, zou mits andere opslagmogelijkheden voor de specie, een veel groter deel van het Sint-Annabos kunnen blijven staan. Dat moet ook een langzamere transitie naar een nieuw bos mogelijk maken, met meer respect voor een natuurlijk proces. Men is er nog niet helemaal uit.

Er zijn vragen bij de quick wins en minder hinder. Het beter benutten van de Liefkenshoektunnel blijft een aandachtspunt. Men wil graag de R2 – het buitenste ringsegment waarop de Liefkenshoektunnel, de Tijsmanstunnel en de Beverentunnel zitten – beter gebruiken. Het is al een filegevoelig traject met filevorming ter hoogte van de aansluiting Scheldelaan-R2, tussen Tijsmanstunnel en Liefkenshoektunnel. Dat maakt dat de restcapaciteit om nog veel meer verkeer over die weg te laten stromen, al moeilijk is.

Aan de quick win om het aansluitingscomplex aan de Scheldelaan te verbeteren en het congestiegevoelig element te optimaliseren en de doorstroming te verfijnen, is men volop aan het werken in samenwerking met alle actoren, zoals AWV en de haven.

Met park and rides wil men 10.000 voertuigen uit de spits halen. Spitsmijden en het financieren daarvan is één ding, stelt de spreker, maar alternatieven bieden om dat ook te kunnen realiseren is een andere zaak. Met de park and rides wordt daar sterk op ingezet en die takken aan op tramverbindingen. Dat alles vergt dan ook weer een verbetering van de tramcapaciteit. Die verbetering komt er waar park and rides gepland zijn, bijvoorbeeld op Linkeroever. Ook aan P+R Havana-Luchtbal loopt een nieuwe tramlijn, dus daar is het vanzelfsprekend. In Wommelgem takt die aan op een nieuwe tramverbinding Livan die al een hogere capaciteit heeft. De park and rides zijn derhalve oordeelkundig gekozen op plekken waar er veel capaciteit is of gegeneerd zal worden.

De snelbussen zijn zeer succesvol en performant. Het zou jammer zijn dat ze moeten wijken voor de aanleg van een spitsstrook. De spreker veronderstelt dat Yasmine Kherbache het begrip 'te weinig gefundeerd' te letterlijk heeft opgevat en dat terwijl het louter ingenieurs-technisch bedoeld is. De pechstrook die men wil gebruiken, heeft namelijk te weinig 'fundering' om er vrachtverkeer op toe te laten. Men wil wel de vrije tram-busbaan langs de E313 zo lang mogelijk als een aparte busbaan te houden.

Alleen voor het segment van het op- en afrittencomplex Wommelgem met de heel moeilijke invoegbewegingen en voor Antwerpen-Oost is men in gesprek met AWV en De Lijn om een andere verkeersafwikkeling te vinden waarbij de bussen sneller naar links gaan om af te rijden naar Antwerpen-Oost. Die quick win en het behoud van de snelbussen is een prioriteit.

Wat betreft risico's bij voorbereidende werken, en de IJzerlaan specifiek, geeft de spreker aan dat dit werk heel wat merites heeft. De IJzerlaanbrug moet zo snel mogelijk weg. Men probeert altijd werken met andere werken te combineren. Bij de werken aan de Noordersingel wordt ook meteen de Noordersingel heraangelegd volgens het gabarit van het toekomstbeeld, met tweemaal twee rijstroken, parkeerstroken, bomenrijen en fietspaden en voetpaden.

Bij voorbereidende afwateringswerken en de aanleg van leidingenkokers probeert men zoveel mogelijk andere noodzakelijke werken mee te nemen. Het verleggen en dieper leggen van nutsleidingen en leidingenkokers laat toe het viaduct af te breken en in te sleuven. Overkapping wordt mogelijk gemaakt door de voorbereidende werken. Het Lobroekdok moet op een andere manier afwateren als men op welke manier ook van het viaduct af wil. Er zijn voorafnames, maar die zijn steeds nuttig en dat in alle scenario's. Werk wordt altijd met werk gecombineerd.

Voor het eerst in België wordt de markt bevraagd voorafgaand aan een aanbesteding, laat Jan Van Rensbergen horen. Men wil op die manier in eerste instantie alertheid en aandacht creëren voor een grote aanbesteding die eraan komt. Potentiële aannemers krijgen zo een beter beeld van de aard van de werken en kunnen zich

erop organiseren. Tegelijk wordt het mogelijk om feedback te vragen over een aantal aannames die men voor ogen heeft.

De marktverkenning gebeurde met vragenlijsten die waren voorbereid met het oog op het aftoetsen van het verwachtingspatroon van de markt aan wat het project behelst. De reacties konden tot een week geleden binnenkomen en ze waren veelvuldig. Men is volop in gesprek, want heel wat aannemers wilden hun feedback ook mondeling toelichten. Meer dan honderd bedrijven uit binnen- en buitenland hebben ingeschreven op de toelichtingsvergaderingen. Tussentijdse resultaten zijn er niet. De marktverkenning is wel bijzonder succesvol te noemen en levert veel informatie op die de aanbesteding zal verbeteren.

2.5. Antwoorden van Alexander D'Hooghe, intendant overkapping

Alexander D'Hooghe geeft mee dat men inderdaad voluit voor een volledige overkapping gaat, zij het in fases. Die fasering is nog een punt.

Voor Linkeroever loopt een serie workshops. Daarin zijn zowel Ademloos als de gemeente Zwijndrecht, Natuur en Bos, Natuurpunt Wal, en stad Antwerpen vertegenwoordigd in een samenwerking om een radicaal leefbaarheidsproject voor Linkeroever uit te denken. Als er een draagvlak is bij de stakeholders daar, bijvoorbeeld voor een ernstig overkappingsproject op Linkeroever, dan kan dat volgens de intendant perfect in de wedstrijd geschoven worden. Daarbinnen wordt het dan doorgerekend in detail en als dat een sterke coalitie achter zich kan scharen, dan maakt het ook een echte kans. Dat is de eerste taak: zorgen dat het in de wedstrijd kan komen. In een gesprek met de mensen van BAM moet men er dan voor zorgen dat het als een tweede aanbesteding rechtstreeks er bovenop kan, idealiter tijdens de werf.

De intendant interpreteert de situatie aan de Hollandse Knoop als volgt. Enerzijds is er het project van de Oosterweelverbinding dat echt leeft en veel veranderingen heeft ondergaan. Anderzijds is er wat Ringland heeft ontworpen en dat ook al heel wat heeft teweeggebracht. Het zijn levende projecten. BAM wenst aan te tonen dat beide verkeerstechnisch aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Dat doen ze ook. Het is ruimtelijk een goede zaak. Of het stedenbouwkundig aan te raden is, is een andere discussie. Men wil de beide levende versies in een meer definitieve fase brengen en een valabel aansluitregime vinden ruimtelijk en stedenbouwkundig. De bovengrond, stad en ruimtelijke kwaliteit kunnen dan een boost krijgen.

De intendant geeft aan dat hij steeds belangstelling heeft voor opdrachuitbreidingen, al heeft hij de handen vol intussen. Zelf bekijkt hij de vraag anders, met name vanuit de kans met het Lobroekpark, een groot ambitieus waterpark en de groene long bij uitstek voor Rechteroever, en in hoeverre de infrastructuurwerken van de Oosterweelverbinding die visie in de weg staan. Als dat zo is, dan moet dat opgelost worden. Is dat niet zo, dan moet men op volle kracht allen samen vooruit willen met die enorme kans. De opdrachuitbreiding is dan niet eens nodig. In eerste instantie moet men nagaan of men dat stiltekwardier, dat afkoelend gegeven kan realiseren in het noorden en of dat kan met de bestaande plannen voor de Oosterweelverbinding. Kwaliteit en ambitieniveau moeten getoetst worden. De intendant hoopt in de volgende weken uit te maken of er nog verbeteringen mogelijk en nodig zijn.

3. Aanvullende bespreking

Wouter Vanbesien stelt vast dat de Vlaamse Regering bij haar beslissing inzake het Oosterweeltracé blijft, al formuleert de minister het iets zachter dan de burgemeester van Antwerpen die stelde dat er bij leven en welzijn nooit zal worden afge-

weken van het tracé. Hij zou volgens het lid blij moeten zijn met de samenwerking die is opgezet.

De intendant slaat een opdrachtuitbreiding niet af en het lid herhaalt graag de vraag om ook het andere stuk in alle openheid en met dezelfde brede constellatie te bekijken. De minister blijkt dat niet echt te willen. Wouter Vanbesien begrijpt niet goed waarom de minister de intendant en de anderen niet de mogelijkheid wil bieden om dat gewoon onder de loep te nemen, gezien het pertinente geloof in het gekozen tracé.

Dat hij blij zou zijn dat er geen geld is, klopt alvast niet, weerlegt het lid de bewering. Wouter Vanbesien wil niets liever dan dat er veel geïnvesteerd wordt in de mobiliteit en leefbaarheid in Antwerpen. Dat geld moet dan wel aan de juiste en goede projecten besteed worden. Met de vooropgestelde financiering is er sprake van een voorschot en achteraf tol. Dat levert weer inkomsten en maatschappelijke voordelen. Het is dus een vorm van prefinanciering.

Wouter Vanbesien hoopt dat men het geld vindt, maar roept ertoe op om het echt te zoeken. Europa heeft eigenlijk neen gezegd; het wordt met de Belgische partners besproken in de hoop dat zij minder schulden maken die dan weer wel in Vlaanderen gemaakt kunnen worden, en uiteindelijk gaat men op Vlaams niveau nergens anders op zoek. Het zal de facto niet uit de begroting komen. Het lid heeft de indruk dat men dat te laks benadert.

Joris Vandenbroucke wordt niet blij van het verhaal van het Rekenhof. De minister was eerlijk en kan inderdaad nog niks voorleggen dat de situatie verandert. Het lid hoopt op duidelijkheid op korte termijn.

Yasmine Kherbache richt zich tot minister Weyts en stelt dat er geen tijd te verliezen is wat betreft het mobiliteitsprobleem van Antwerpen. Ze raadt hem dan ook aan om denksporen die aangereikt worden, niet af te wijzen. Dat zij haar vragen en voorstellen telkens herhaalt, ligt eraan dat ze geen afdoende antwoorden krijgt. Om de mobiliteitsproblemen op korte termijn op te lossen, moet de minister met echte alternatieven komen. Er is een constructieve geest om snel tot resultaat te komen.

Op de langere termijn kan het positieve signaal dat is gegeven rond de levende projecten die voorliggen een aanzet zijn om zelf niet statisch te denken en waar nodig bijstellingen te doen. Dat vanuit het schoon verdiep in Antwerpen die openheid getorpedeerd wordt, vindt het lid spijtig. De procedures lopen en de minister stelt wel rekening te willen houden met de conclusies als dat nodig is. Als het gaat om de project-MER en de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, dan moet men weten waar men staat tegen begin november 2016. Er worden zes maanden uitgetrokken voor studiewerk. Yasmine Kherbache stelt dat het vooral geen sluipende besluitvorming mag worden. Het lijkt het lid eerlijk en duidelijk mocht er een moment worden ingelast waarop wordt omschreven hoe met de conclusies omgegaan wordt en hoe ze in de procedures verwerkt worden. Zo niet is niet duidelijk in welk scenario alle positief gestemde geesten zich bevinden. De minister kan meer tijd uittrekken. Nu bijsturen, is vergissingen voor de toekomst vermijden, besluit het lid.

Caroline Bastiaens vraagt nogmaals met aandrang aan minister Weyts om zijn beslissing over de Sint-Annatunnel opnieuw te overwegen. Het kan voor haar niet dat men wacht op de restauratie van de trappen in de tunnel. Heel wat Antwerpenaren die de voetgangerstunnel gebruiken vragen niet dat er 7/7 en 24/24 een permanentie is bij de roltrappen, maar alleen bij storing van de liften. Dat gebeurt al te vaak, stelt het lid. Ze acht het echter een relatieve kost en vraagt om toch de

middelen te zoeken om in een permanentie te voorzien als de liften het weer eens begeven.

Minister *Bart Tommelein* weerlegt kort dat Europa neen heeft gezegd. Europa heeft gewoon nog niets gezegd. Het Rekenhof concludeert daaruit dat het project binnen de begroting moet gehouden worden. Zelf zoekt hij naar andere mogelijkheden. Hij wil de facto de begrotingsdoelstellingen halen en een begroting in evenwicht krijgen. Nieuwe inkomsten zoeken door belastingen te heffen noemt hij geen optie. Er is nog de mogelijkheid van de Europese Investeringsbank of een interfederale oplossing. De minister zoekt onvermoeibaar voort en staat open voor alle voorstellen.

Lies JANS,
voorzitter

Yasmine KHERBACHE
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
bbp	bruto binnenlands product
DBFM	Design, Build, Finance, Maintenance
DS	De Scheepvaart
EIB	Europese Investeringsbank
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
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
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
led	light-emitting diode
Livan	Lijninvest Antwerpen
LO	Linkeroever
MER	milieueffectrapport(age)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
OWV	Oosterweelverbinding
P+R	park and ride
pps	publiek-private samenwerking
PV	photovoltaic
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VTTI	Verkeers- en Tunneltechnische Installaties
WTCB	Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf