



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 15
10 maart 2017 (2016-2017)

Verslag

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

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Elfde voortgangsrapportage

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, 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.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

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
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering – Elfde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

| | | |
|------|---|----|
| I. | Het overkappingsdossier..... | 4 |
| 1. | Uiteenzetting door Alexander D’Hooghe, intendant overkapping..... | 4 |
| 1.1. | Ambitienota ‘Over de ring’ | 4 |
| 1.2. | Waarom overkappen?..... | 5 |
| 1.3. | Hoe overkappen?..... | 6 |
| 1.4. | Voorwaarde: een samenhangend werkkader | 7 |
| 1.5. | Samenwerken | 7 |
| 1.6. | De wedstrijd | 8 |
| 2. | Vragen en opmerkingen van de leden | 8 |
| 3. | Antwoorden van Alexander D’Hooghe | 9 |
| II. | De voortgangsrapportage | 9 |
| 1. | Uiteenzetting door Gauthier Van Alboom over het Oosterweelproject | 9 |
| 1.1. | Linkeroever..... | 9 |
| 1.2. | Oosterweelverbinding..... | 11 |
| 1.3. | Deelprojecten Oosterweel | 11 |
| 1.4. | Grondafzetlocaties | 12 |
| 1.5. | Maatschappelijk draagvlak | 12 |
| 2. | Uiteenzetting door Bert De Bondt over de projecten van MOW en BAM | 13 |
| 2.1. | Prioritering Masterplan 2020 | 13 |
| 2.2. | De wegenprojecten | 13 |
| 2.3. | Watergebonden infrastructuur..... | 14 |
| 2.4. | Projecten van openbaar vervoer | 14 |
| 2.5. | Fietsinfrastructuur | 15 |
| 3. | Uiteenzetting door Jan Debucquoy, raadsheer Rekenhof | 15 |
| 3.1. | Informatiekwaliteit van de elfde voortgangsrapportage..... | 15 |
| 3.2. | Aanbevelingen..... | 17 |
| 4. | Vragen en opmerkingen van de leden | 17 |
| 4.1. | Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien | 17 |
| 4.2. | Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache | 19 |
| 4.3. | Vragen en opmerkingen van Marino Keulen..... | 21 |
| 4.4. | Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder | 21 |
| 4.5. | Vragen en opmerkingen van Anke Van dermeersch | 23 |
| 4.6. | Vragen en opmerkingen van Koen Daniëls | 23 |
| 4.7. | Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort..... | 23 |
| 5. | Antwoorden van minister Ben Weyts | 24 |
| 6. | Antwoorden van minister Bart Tommelein | 28 |
| 7. | Antwoorden van Jan Debucquoy, Rekenhof | 30 |
| 8. | Aanvullende vragen en antwoorden..... | 31 |
| 9. | Antwoorden van minister Joke Schauvliege | 32 |
| 10. | Aanvullende vragen en antwoorden..... | 33 |
| | Gebruikte afkortingen..... | 36 |

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 12 en 19 januari 2017 de elfde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/13). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan¹.

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

Het verslag van het Rekenhof over de elfde voortgangsrapportage werd uiteengezet door Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/14).

Alexander D’Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, lichtte zijn ambitienota ‘Over de ring’ toe.

Op de vragen van de leden werd 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; Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof, en Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM.

De presentaties van Alexander D’Hooghe, van Bert De Bondt en Gauthier Van Alboom en van Jan Debucquoy zijn te raadplegen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Het overkappingsdossier

1. Uiteenzetting door Alexander D’Hooghe, intendant overkapping

Alexander D’Hooghe, overkappingsintendant, licht de stand van zaken toe voor wat betreft de leefbaarheidsprojecten in de zone R1, de ring rond Antwerpen. Zijn opdracht beslaat twee jaar en is intussen één jaar gevorderd na de start in januari 2016. Alles zit op schema. In 2016 is een ontwerp kader en een maximaal ambitieniveau voor leefbaarheidsprojecten op de ringzone vastgelegd.

1.1. Ambitienota ‘Over de ring’

Dat is opgenomen in een document: de ambitienota ‘Over de ring. Kompas voor een ambitieuze stadsregionale transformatie door overkappingen en leefkwaliteitsprojecten voor de Antwerpse regio’. De ondertitel luidt ‘Samen naar een aantrekkelijke metropool’. De commissieleden krijgen elk een exemplaar en de pdf-versie is beschikbaar op de website². Het document is neergelegd in oktober-november 2016 en is het resultaat van een groot aantal workshops over de zuidelijke ring, noordelijke ring, linkeroever enzovoort, en een intensief samenwerkingstraject met alle betrokkenen.

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 <http://www.overdering.be/ambitienota/>

Intussen is ook het eerste stuk van het bestek afgerond. Er is een reeks ontwerp opdrachten uitgeschreven die concrete projecten en ontwerpen moeten opleveren om het ambitieniveau in te vullen. Er is een wedstrijd uitgeschreven en de internationale prijsvraag loopt. Dat wordt de hoofdpdracht in 2017: eind januari zijn de inschrijvers gekend en begint de selectie. Dan is het een zaak van begeleiden en uitwerken van ontwerpen met de volledige overkapping in het perspectief.

Het document brengt het resultaat samen van meer dan 200 bevestigingen en consultaties, workshops en samenwerkingen. Tot 40 mensen zitten dan samen aan een tafel om te tekenen, te schrijven en te discussiëren maar vooral om randvoorwaarden te bepalen voor een groot gemeenschappelijk leefbaarheidsproject. De intendant toont een tekening die de overkapping laat zien van het Lobroekdok, en de zone aan de ring tot aan de Deurnese tuinen (dia 4 van zijn presentatie). Alles in de illustratie is getest en volkomen plausibel. De uitwerking van de ontwerpen vormt het onderwerp van de ontwerp opdrachten.

Er is een kompas nodig voor de leefbaarheidsprojecten. Voor een dermate grote operatie is immers coördinatie nodig van alle procedures: voor de overkapping van de ring, voor de openbaarvervoersprojecten, voor de aanpassing van wegen, de begeleiding bij de verwerving van gronden, en nieuwe ankerprogramma's langs de ring. Die coördinatie op verschillende niveaus en bij verschillende overheden is zeer complex. Een kompas houdt de zaken helder.

1.2. Waarom overkappen?

Er zijn 17 ambities opgenomen in de nota. De intendant licht er een aantal uit. Ze vertegenwoordigen meteen ook de evaluatiecriteria voor het gezamenlijk handelen voor de volgende 15 tot 20 jaar.

De kaart die de intendant laat zien is enorm gedetailleerd en telt vele uitklaplukken. Ze is gebaseerd op volgende ambities. De overkapping is geen doel op zich maar moet helpen om de stadsgemeenschap verkoeling te bieden in de zomer tegen het hitte-eilandeffect. Ze moet overstromingsgevaar maximaal beperken. Dat gaat over de onvermijdelijke veranderingen in het stedelijke klimaat als gevolg van de opwarming van de aarde.

De overkapping moet ook helpen de groentekorten van de aangrenzende wijken substantieel te verminderen of te elimineren. Zij moet het ecosysteem van de hele stad versterken door bestaande groengebieden met elkaar te verbinden.

De luchtkwaliteit moet gevoelig verbeteren en de geluidsoverlast moet significant dalen nabij de ring. Alle acties moeten meetbaar zijn aan die vier ambities.

Een andere ambitie is 'overkappen om stad te maken'. Kan men de stad afwerken? Kunnen de rafelranden, de achterkanten van de bebouwing die zich naar de te creëren groene zones keren afgewerkt worden en kan men er voorkanten aan geven? Zijn er plaatsen, bijvoorbeeld aan stations bij knooppunten van openbaar vervoer, waar men radicaal kan en moet verdichten? Kan dat alles ingepast worden in de bredere visie van het klimaatplan van de Vlaamse Regering? In dat plan staat onder meer de optie om de verdere perifere en suburbane groei te stremmen en stadsontwikkelingslocaties in de verstedelijkte regio te zoeken. Dat kan bijvoorbeeld langs de ring. De intendant toont illustraties van de overkapping ter hoogte van de Deurnese tuinen.

Andere ambities hebben een link met het verbindende karakter. Overkapping moet de wijken en districten op een interessante manier met zachte en harde verbindingen dwars over de ring versterken. Het lijkt dan ook nodig om andere

barrières te reduceren. De intendant denkt daarbij aan het spoor: als de ring in het zuidelijke segment overkapt wordt, moet de barrière die het spoor daar vormt worden doorbroken of verzacht. Zo niet is de investering niet zinvol.

De ambitie om vrije gemeenschappen te verbinden betekent ook inzetten op openbaar vervoer. Men wil daarom in alle plannen ruimte laten voor een nieuwe openbaarvervoertangent die in de zate van de ring ligt. Daar moet niet alleen plaats zijn voor auto's. Ook in het kader van de wedstrijd moet die ruimte vrij gehouden worden. Bovendien moeten de fietssnelwegen geïntegreerd en uitgebreid worden op de overkapping met niet-gestremde verbindingen en kruisingen.

De intendant toont een beeld van de overkapping van de zuidknoop met een nieuw openbaarvervoersknooppunt. Daar worden het ringspoor en het zuidstation gekoppeld aan bestaande lijnen. Het Kiel en het Markgravenpark worden daar met elkaar verbonden. Verschillende gemeenschappen kunnen elkaar ontmoeten op de overkapte ringruimte en de diversiteit die Antwerpen rijk is, wordt er zichtbaar. Die ambities zijn verwerkt in een aantal kaarten om ze een ruimtelijke definitie en een zekere precisie te geven. Die kaarten gaan mee in de wedstrijd. De teams die elk een segment van de overkapping uitwerken in de wedstrijd, zullen dat met inachtnaam van dat kader moeten doen.

1.3. Hoe overkappen?

Om later een volledige overkapping mogelijk te maken, moeten er nu mobiliteitskeuzes worden gemaakt. De piekverkeersvraag moet beheerd worden door een fifty-fifty modal shift na te streven met een uitbreiding van het openbaar vervoer, fietsnetwerken, slimme kilometerheffing en andere infrastructuurinvesteringen. Zo is het ook opgenomen in de ambitiesnota. Bij vertunneling is veilig verkeer primordiaal: een vlotte en veilige doorstroming op de ring is cruciaal. Men wil geen files in tunnels.

Het overkappingsproject heeft tijd, en een flexibele fasering is dan ook nodig, stelt de intendant. Hij toont een kaart van de ringzone als werkgebied. Die is verdeeld in vijf grote segmenten en één klein segment. De vijf grote zones vormen het onderwerp van de wedstrijd. Voor het kleine segment wordt een casestudy uitgevoerd die men vooraf al heeft aangevat. Men wilde technisch in detail de obstakels begrijpen en al met het ontwerp van die specifieke zone beginnen om de andere teams te kunnen voorbereiden.

Per segment is er een visie. De teams moeten in een fase nul voorzien waarmee men onmiddellijk van start kan, leefbaarheidsprojecten waarvoor geen zware MER-procedure of andere procedures nodig zijn. Dat kan gaan over berm langs de snelweg, of een middenberm: ingrepen die het geluidsniveau meteen met vijf tot tien decibel verminderen. Fase één moet dan naar een substantiële dan wel maximale overkapping van het segment streven en komt meteen na fase nul. Fase twee betreft de afwerking. Zo wil men voor elk van de segmenten die drie fasen hebben en daarmee moet men klaar zijn eind 2017, begin 2018. Dan kan op basis van de beschikbare budgetten een toewijzing gebeuren. Dan wordt het eerste pakket projecten meteen op gang getrokken binnen dat grote kompas van de ambitiesnota en de volledige overkapping.

Er zijn verschillende scenario's. Vijf zijn er opgesomd. De diverse fasen zijn mathematisch in talloze combinaties mogelijk. Die beslissingen wil men zo geïnformeerd mogelijk nemen eind 2017, begin 2018, met de ontwerpen op tafel en een kosten-batenanalyse erbij. Een jury zal zich over de ontwerpqualiteit uitspreken. Geluids- en luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Alles moet

grondig uitgewerkt worden, aangezien het ook om zeer veel geld gaat, stelt de spreker.

1.4. Voorwaarde: een samenhangend werkkader

Een andere belangrijke visie is dat men naar een cultuuromslag streeft ten behoeve van de samenwerking voor leefbaarheid en mobiliteit. Het voorstel is om een brede werkgemeenschap op te zetten die de gezamenlijke toekomst en beslissingen ter zake in de ringzone in goede banen kan leiden. Dat behelst voor de intendant ook het opvolgen van de overkapping en het leefbaarheidsproject en alle andere dossiers.

Essentieel is de inbreng van verkeerstechnische en ingenieursmatige deskundigheid, innovatie, financiële expertise vanuit de administratie en externen, en vooral ook input vanuit de maatschappij zelf, van burgers. Dat moet samengebracht worden in een systematische conversatie met roterende plaatsen en rollen voor velen. Expertise en participatie moeten cultureel ingebouwd worden in één vehikel waar leefbaarheid en mobiliteit systematisch behandeld worden.

1.5. Samenwerken

Waar staat men? Er was een mooie samenwerking inzake het project Linkeroever, die tot twee concrete resultaten heeft geleid. Men heeft samengewerkt met de stakeholders, met name Zwijndrecht, Ademloos, ANB, Natuurpunt en de administraties van de stad en Vlaanderen. Alles is aan bod gekomen en onder meer twee resultaten zijn geboekt. Het Sint-Annabos is gevrijwaard en de zone E17-Zwijndrecht wordt mee in de overkappingswedstrijd opgenomen.

Ook voor de zuidelijke en oostelijke ring wordt met de diverse stakeholders – stRaten-generaal, Ademloos, Ringland, de verschillende administraties van Vlaanderen en Antwerpen en externe experts die steeds mensen mochten meebrengen – al het hele jaar samengewerkt. Een aantal zaken zijn intussen verworven, zoals de transitie van de voormalige Hollandse Knoop in de Deurnese tuinen. Het Noordkasteel is als knoop nodig in de Oosterweelverbinding en wordt meegenomen in de leefbaarheidswedstrijd. De aansluitsnelwegen E313 en E19 mogen ook mee in de overkappingswedstrijd. Dat was in de initiële opdracht niet opgenomen. Het belangrijkste aspect vindt de intendant dat er een samenwerking is gestart voor leefbaarheid en mobiliteit, waarbij de diverse actoren dicht bij conclusies staan.

Er loopt tevens een casestudy voor het Lobroekdok. De intendant laat een proeftekening zien (zie zijn presentatie als bijlage). Het vooronderzoek is gebeurd op detailniveau en men gaat kortelings de wijken in om de invulling van die overkapping vorm te geven.

De ambitienota wil een werkgemeenschap opzetten als instrument voor de samenwerking in de toekomst. Die formule heeft men intussen kunnen testen. Het lijkt te werken. Na het verschijnen van de ambitienota is er hard doorgewerkt aan het bepalen van de snede zuidelijke en oostelijke ring en het uitwerken van de ontwerpen voor overkappingen door de publicatie en de organisatie van de wedstrijd.

De intendant toont tekeningen van een nulfase, eerste en tweede fasen en hoe dat eruit kan zien en wat men onderzoekt in de samenwerking tussen overheid en burgerbewegingen wat betreft de zuidelijke en oostelijke ring. De aanleg van bermen (fase nul) zou bijvoorbeeld heel snel kunnen en dat op een plaats waarvan men weet dat de toekomstige overkapping er naadloos op kan aansluiten. De intendant laat zien waar de kap dan kan aansluiten. De aanleg van

bermen wordt direct gekoppeld aan de kap die daartussen moet komen, en de ruimte tussen de bermen is reeds gedimensioneerd volgens de ontvlochten ring. De intendant onderstreept dat die fase geen enkel statuut heeft. Er is wel in plaats voorzien voor DRW en een SRW, en in plaats voor een openbaarvervoertangent.

1.6. De wedstrijd

De voorbereiding van de ontwerpwedstrijd is volop bezig, maar houdt geen echte competitie in. Het is niet de bedoeling te laten vechten voor het beste ontwerp, maar de teams worden verdeeld over de volledige ringzone. Er wordt afgewogen welke segmenten het eerst de meeste steun krijgen om er de grootste leefbaarheidsprojecten te realiseren.

De vijf ontwerpteams krijgen een raamcontract van in principe vier jaar. Er wordt op die manier een langetermijnbouwcapaciteit bijeengebracht voor de ringzone, met een gegarandeerd luik voor elk team. Dat begeleidt men nu nog, en het moet voor elk segment een visie opleveren met een voorstel voor interne fasering. De vijf segmenten zijn in kaart gebracht.

De intendant stelt dat het een groot ambitieus project behelst dat, mits voldoende draagvlak in Antwerpen, niet door Vlaanderen aan de kant kan worden gezet. Leefbaarheid en mobiliteit zijn urgent en de stilstand heeft te lang geduurd.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Marino Keulen is blij met de positieve flow die de intendant heeft weten te bewerkstelligen. Hij vindt de aanpak van de intendant prima.

Annick De Ridder sluit zich bij die visie aan.

Dirk de Kort stelt dat de commotie initieel vooral is ontstaan door de luchtkwaliteit in Antwerpen. Dat bracht de suggestie van overkapping op de tafel. Het rapport neemt de overkapping voor wat luchtkwaliteit betreft eigenlijk maar beperkt als oplossing op. De bestaande technieken zorgen voor een luchtfiltering van slechts 30 percent. Tegelijk vergt het een investering van 9 miljard euro. Wordt dat aspect van luchtkwaliteit nog verder bestudeerd? Hoe gaat men ermee om?

Wouter Vanbesien sluit zich aan bij de positieve opmerkingen. Hij stelt dat het Rekenhof een voorstel doet over een nieuw ijkpunt voor rapportering, met name dat alle werken met betrekking tot de ring en dus ook de Oosterweelverbinding, de overkapping en de minderhindermaatregelen samen moeten worden bekeken en gepland. Het lid vindt het nuttig om die koppeling te maken. Ziet de intendant dat ook zo?

Yasmine Kherbache bevestigt dat sp.a de ambitienota een bijzonder goed werkstuk vindt, omdat er een visie in vervat zit over stadsontwikkeling en een moderne mobiliteitsvisie. De ambitienota vormt de aanleiding voor heel wat vragen aan de minister. De nota biedt inspiratie om conclusies te trekken en waar mogelijk beslissingen te nemen om de modal shift die als noodzakelijke voorwaarde wordt vooropgesteld ook mee te nemen in de plannen. Het voortgangsrapport toont aan dat de Oosterweelplannen nog altijd rekening houden met een modalshiftverhouding van 70-30 autoverkeer tegenover andere modi. Dat is niet meer van deze tijd in vergelijking met andere steden.

3. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe geniet steun over de partijgrenzen heen en dat vindt hij wel prettig om te horen. Hij hoopt dat men over een jaar in staat is het hele proces voort te begeleiden en uit te voeren.

Wat betreft luchtkwaliteit is fijn stof één van de indicatoren. Dat kan ingedeeld worden op verschillende manieren, maar een deel van het fijn stof in Antwerpen is er door de Vlaamse en internationale uitstoot. Een deel is het gevolg van het totaal aantal vervuilende voertuigbewegingen in de stadsregionale omgeving en in de haven. Een ander deel is dan weer zeer lokale uitstoot, met name uit meting vlakbij een weg. De overkapping heeft voor de internationale en zelfs stadsregionale uitstootdimensie weinig impact, maar wel weer een zeer grote voor het elimineren van de lokale uitstoot. Om de stadsregionale uitstoot te beheersen is de transformatie van het wagenpark noodzakelijk evenals de focus op andere modi.

Tunnelluchtfilters werken slechts voor 30 percent. Dat klopt. Een voertuig dat door een lange tunnel rijdt, produceert uitstoot. Daarvan kan 60 tot 70 percent in de buurt van het captatie-apparaat komen, maximaal een piek van 80 percent. Dat apparaat haalt daar dan nog eens 60 tot 70 percent uit. Dat betekent dat zowat 30 tot 35 percent effectief gecapteerd wordt van wat in de tunnel geproduceerd wordt. Er is een scan gebeurd van alle beschikbare technologieën en dat is het resultaat. Wie anders beweert moet met solide technologisch-wetenschappelijke bewijsvoering komen.

Men is voortdurend bezig met het overkappingsverhaal en het Oosterweelconcept op elkaar af te stemmen. De overkapping van de Oosterweelverbinding maakt deel uit van het werk. De beslissing of en wanneer de overkapping effectief gebeurt, moet blijken uit de bredere maatschappelijke kosten-batenanalyse. Als er voldoende geld is, moet de overkapping dan eerst op de Oosterweel.

De samenwerking tussen overheden en burgerbewegingen was in eerste instantie gepositioneerd rond de zuidelijke en oostelijke ring, maar er zijn al verscheidene workshops gehouden die ook over de noordelijke ring gingen, de Oosterweelverbinding dus. Het gesprek is gaandeweg organisch uitgebreid naar de combinatie van leefbaarheid en mobiliteit op die noordelijke ring.

II. De voortgangsrapportage

1. Uiteenzetting door Gauthier Van Alboom over het Oosterweelproject

1.1. Linkeroever

Gauthier Van Alboom, projectleider Oosterweelverbinding, toont een filmpje over het project Linkeroever. De positieve elementen uit het filmpje³ zijn reëel stelt de spreker. Ze volgen ook uit de eindsynthese van de project-MER: er zijn aanzienlijke positieve effecten op de verkeersveiligheid, door het vermijden van de linkse invoeging. Bovendien zijn er gunstige effecten voor landschapsgebruiks- en belevingswaarde door het compact maken van de zuidelijke knoop. Er is 18 hectare meer groen; er is ruimte voor verbindingen tussen de groengebieden. Er is ruimte voor fietsers en voetgangers in perfecte harmonie met de groengebieden.

³ Zie de website van de Oosterweelverbinding: <https://www.oosterweelverbinding.be/nieuws/video-opnieuw-voort-op-linkeroever-en-zwijndrecht-0>

De project-MER levert ook enkele milderende maatregelen aan. Op de E34 en de E17, ten oosten van knooppunt Kruibeke en de aansluiting met Waaslandhaven-oost, wordt een snelheidsbeperking ingevoerd van 100 kilometer per uur. Dat heeft positieve gevolgen voor verkeersveiligheid, geluids- en luchtkwaliteit.

Het project LO is op een aantal punten aangepast. Zo is de vooropgestelde turborotonde op een parallelweg vervangen door een lichtengeregeld kruispunt. Een turborotonde is een rotonde met twee rijstroken, waarbij men vooraleer men die oprijdt moet kiezen welke rijstrook men neemt. Dat voorkomt weefbewegingen, maar bleek niet voldoende te werken.

De belangrijkste aanpassing is de optimalisatie van de noordelijke knoop. Er kon nog een fileterugslag zijn en dus is de knoop herwerkt met een omwisseling van de twee assen. Dat leidt tot een betere verkeersafwisseling en een compactere knoop. De zuidelijke en noordelijke knoop worden dus compacter.

In het LO-bestek staat kwaliteit voorop in de minimumeisen. Er zijn evenwel ook aandachtspunten. Naast de maatregelen van het bestek, moet eenieder aangeven welke maatregelen hij neemt voor de werforganisatie en voor de bereikbaarheid van de Waaslandhaven en de Charles de Costerlaan. Wat doet hij om de hinder te beperken? Voorts is veiligheid op de bouwplaats een groot punt. Bidders moeten een risicoanalyse uitvoeren van de contractplanning. Als de mijlpalen van de contractplanning vastliggen, zijn ze erdoor gebonden. In het bestek is tevens een ambitienota duurzaamheid en innovatie opgenomen, samen met daaraan gekoppelde projectfiches. Dat schept een kader om innovatieve projecten mee te nemen in de uitvoering. De ambitienota en de maatregelen zijn niet opgenomen in de gunningscriteria maar worden wel besproken in de onderhandelingsprocedure. Dan wordt bekeken wat er wordt meegenomen in het BAFO-bestek en de uitvoering.

Het bestek vermeldt inzake duurzaamheidsmaatregelen dat het transport maximaal over de waterweg moet gebeuren.

De MER-procedure van vergunningen en andere elementen voor het project LO is afgerond en voor Linkeroever is volgens de planning de vergunning aangevraagd op 2 september 2016. Het openbaar onderzoek eindigde half december. In mei 2017 zou allicht de stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, al ziet men zich nu geconfronteerd met het negatief advies voor de zaak der wegen van de gemeente Zwijndrecht. Er loopt overleg met de gemeente daarover in de hoop dat minimale bijstellingen aan dat advies tegemoet kunnen komen.

Voor het bestek en de aanbesteding zijn vier consortia geselecteerd die het bestek hebben ontvangen op 4 oktober 2016. Zij dienen per 1 februari 2017 een eerste offerte in, waarna een onderhandelingsfase volgt. Per 1 juni wordt dan het BAFO-bestek ingediend, dat moet leiden tot een gunningsbeslissing in september en contractsluiting half oktober 2017. De werken op Linkeroever starten aansluitend.

Welke mijlpalen zijn er? De P+R Blancefloer en de traminfrastructuur zullen in het voorjaar 2019 beschikbaar zijn, net als de parallelweg zuid. Parallelweg noord wordt beschikbaar in het voorjaar 2020. Het hoofdwegennet wordt in gebruik genomen in het voorjaar 2022 en de oplevering van de integrale werken zou begin 2023 moeten kunnen gebeuren.

1.2. Oosterweelverbinding

Wat de vergunning voor de Oosterweelverbinding betreft, loopt de procedure van project-MER voor de Scheldetunnel en de kanaalzone R1-noord. De project-MER voor de Oosterweelverbinding is gekoppeld aan de plan-MER voor de A102/R11bis, die een sterke vertraging opliep. Die vertraging zet zich door voor de project-MER. De aanvullende richtlijnen voor de A102/R11bis zijn uitgevaardigd op 13 december 2016. Men kan dus voortwerken aan de project-MER voor de Oosterweelverbinding.

De tijd van de vertraging is nuttig gebruikt om dank zij de overleggroepen van de intendant een aantal pijnpunten van het Oosterweeldossier bij te stellen. Zo is het mogelijk gemaakt dat de Deurnese tuinen worden uitgevoerd bij een mogelijke overkapping van het op- en afrittencomplex ter hoogte van Deurne. Daarnaast zorgt men ervoor dat het Sint-Annabos grotendeels gespaard blijft. Dat was bestemd voor het storten van baggerspecie, maar daar is nu een alternatief gevonden met stortmogelijkheid in het noordelijke insteekdok van de haven van Antwerpen.

Een nieuw element in de MER-procedure is dat de dienst MER een nieuwe verordening heeft uitgevaardigd. Voor alle projecten die ingediend worden vanaf 15 februari 2017 moeten de berekeningen voor luchtmissies uitgevoerd worden volgens een nieuw model. Dat houdt een bijkomende vertraging in, maar er wordt alles aan gedaan om die zo beperkt mogelijk te houden. Met VITO is er een afspraak om versnelde berekeningen te maken. Ook de dienst MER probeert de vertraging te beperken. De start van de uitvoering van de Scheldetunnel is gepland in het najaar van 2018.

Voor de Scheldetunnel zijn drie consortia geselecteerd. Voorjaar 2017 wordt het bestek uitgestuurd en dan gaat men verder met de aanbesteding.

De uitvoering van de Scheldetunnel is gekoppeld aan de bouw van het bouwdok voor de tunnelementen. Het wordt aangelegd in de achterhaven van Zeebrugge. Hierbij wordt werk met werk gecombineerd. In dat bouwdok worden eerst de elementen vervaardigd en nadien wordt het een eerste deel van het Boudewijndok van de haven van Zeebrugge. Er is een aparte MER-procedure voor. De bouw van de kaaimuren is gepland voor begin 2018 om tijdig klaar te zijn voor de bouw van de tunnelementen en ze naar de afzinklocaties te brengen in de Schelde. Er wordt in tijdelijke parkeerplaatsen voorzien zodat er geen vertragingen optreden.

1.3. Deelprojecten Oosterweel

Er lopen inmiddels een aantal projecten in voorbereiding van de hoofdwerven. Ze hebben een eigen finaliteit en ook hier worden werken met werken gecombineerd. Er worden projecten aan gekoppeld met meerwaarde voor de omgeving. Zo wordt op de site van de IJzerlaan voorzien in het IJzerlaankanaal voor afwatering van het Lobroekdok. Daar loopt ook de herbouw van de fietsersbrug, gekoppeld aan de heraanleg van de IJzerlaan.

Voor de site Schijnpoort wordt de Noordersingel heraangelegd met ruimte voor fietsers en groen zoals op de Zuidersingel. De projecten worden uitgevoerd in samenwerking met AWV en de stad Antwerpen.

Ter voorbereiding van het Oosterweelproject komt er een nieuw pompstation aan het Groot Schijn, waarbij de waterloop wordt verlegd. Zo wil men overstromingen voorkomen. De bouwput is gerealiseerd en het pompstation zou operationeel moeten zijn begin 2018.

De projecten worden aan meerwaardeprojecten gekoppeld, zoals de heraanleg van de Noordersingel. Het kruispunt Noorderlaan-IJzerlaan is opgeleverd eind november 2016. De heraanleg van de IJzerlaan zou volledig operationeel zijn voorjaar 2018.

Ter hoogte van de Groenendaallaan komt er een nieuwe leidingenkoker, onder de toekomstige ring die in uitgraving wordt uitgevoerd. De persput kant Merksem is uitgevoerd. De ontvangstput kant Luchtbal is in uitvoering. In het voorjaar van 2017 start men met de doorpersing onder de toekomstige ring.

Een belangrijk project is de constructie van de nieuwe IJzerlaanbrug. Het middenstuk is ingevaren in de nacht van 3 op 4 december 2016. De bouw van de fietsersbrug laat toe veilig over te steken. De nieuwe IJzerlaanbrug maakt ook de realisatie van het verbrede gabarriet van het Albertkanaal mogelijk. Dit laat een grotere doorvracht van schepen toe.

Bij de insleuving van de ring ter vervanging van het viaduct van Merksem moet er een leidingenkoker komen onder de ring en onder het Albertkanaal. De koker is gerealiseerd over een lengte van 250 meter en op een diepte van ongeveer 30 meter. In maart-april 2017 wordt de leidingenkoker afgewerkt.

In de planning komen verschuivingen als gevolg van de vergunningskwesaties. Men verwacht dat de uitvoering van de Scheldetunnel in het najaar van 2018 van start kan.

1.4. Grondafzetlocaties

Bij de uitvoering van de werken voor het graven van tunnels en de verdieping van de ring en de sleuven, komt heel wat grond vrij, met name zowat 8,5 miljoen kubieke meter, of 400 voetbalvelden, volgestort tot vier meter hoogte. Het werd niet opportuun geacht om dat in de aanbesteding van de projecten zelf op te nemen. Niet alle aannemers hebben immers toegang tot stortlocaties van die omvang. Er is een afzonderlijke oproep gelanceerd waarop 16 biedingen binnenkwamen. Er zal ruim voldoende capaciteit zijn voor de stortingen. Er wordt voor risicospreiding gezorgd door voor meerdere stortlocaties te kiezen. De voortgang van de werf wordt dan ook niet gehinderd.

Een tijdelijke stortlocatie van 1,9 miljoen kubieke meter was eerst gepland in het Sint-Annabos, waarvoor dan een groot deel moest worden gekapt. Een alternatief is gevonden in het noordelijk insteekdok, zodat de kap van het Sint-Annabos grotendeels wordt vermeden.

1.5. Maatschappelijk draagvlak

Er zijn acties ondernomen om het maatschappelijk draagvlak te vergroten. Projectwebsites geven informatie over de Oosterweelverbinding en er zijn specifieke sites voor de IJzerlaan en de Noordersingel. Er zijn bezoeken georganiseerd aan de nieuwe leidingenkoker onder de ring en onder het Albertkanaal, op 8 en 9 oktober 2016. De tevredenheid over de verstrekte informatie is groot. Voor de IJzerlaanbrug kwam er voorts een buurtontbijt en een kijkmoment, dat toch zowat 500 belangstellenden lokte.

Er is een pop-upinfopunt gerealiseerd ter hoogte van de ingang van de voetgangerstunnel op Sint-Anna. In de Cadixwijk was er een infomoment, alsook over Slim naar Antwerpen. Tot slot vermeldt de spreker een initiatief van Talentenwerf. Voor het project IJzerlaan is voor een 500-tal jonge werkzoekende bouwvakkers of laatstejaars de mogelijkheid gecreëerd om ervaring op te doen

op de werf. Ze krijgen theoretische en praktische opleidingen. Dat kan leiden tot een duurzaam aanbod van jonge bouwvakkers.

2. Uiteenzetting door Bert De Bondt over de projecten van MOW en BAM

Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het beleidsdomein MOW, geeft een overzicht van de overige masterplanprojecten, met focus op de nieuwe evoluties.

2.1. Prioritering Masterplan 2020

De projectfiches zijn geactualiseerd. De opbouw van de overzichtstabel is grondig gewijzigd. Eerst staan de projecten die al zijn uitgevoerd, dan de projecten die in uitvoering zijn en ten slotte de projecten die in voorbereiding zijn en waarvan men nog met de voorbereiding moet starten. Die werkwijze geeft een beter zicht op accurate prijsstelling (zie de bijlagen bij *Parl.St.* VI.Parl 2014-15, nr. 63/13).

Er is een prioritering bezig van de projecten van het Masterplan 2020. Daarbij wordt rekening gehouden met de lopende processen, onder meer met de werkgroepen van de intendant. Soms zijn er lopende onderzoeken, zoals voor de A102/R11bis. Dat heeft een grote impact op andere projecten.

Bij de prioriteringsoefening houdt men tevens rekening met de investeringsplanning die nu beleidsdomeinbreed gebeurt. Men kijkt naar goedgekeurde beleidsplannen en gaat dan verder met onderzoek van de begrotingsimpact, de weerslag op de eigen werking en de interactie tussen projecten op het terrein. Er wordt nagegaan hoe men in die oefening ook kosten en baten kan inbrengen bij het bepalen van de prioriteiten.

In een eerste fase ligt de focus op projecten die in de eerstvolgende twee jaar in aanbesteding kunnen gaan.

2.2. De wegenprojecten

Er is een project van dynamisch verkeersmanagement gestart in het najaar van 2016 op de E19 tussen Wilrijk en Vilvoorde. Het gaat om basiswegvakmanagement. In 2017 start men met rijstrooksignalisatie tussen Sint-Niklaas en Kruibeke. Najaar 2017 gebeurt hetzelfde tussen Ranst en Beringen op de E313.

Voor de E313 en E34 hoopt men op korte termijn te landen met de plan-MER om aansluitend de GRUP-procedure, project-MER en vergunningsprocedures te laten volgen.

Voor de A102/R11bis zijn eind december 2016 nieuwe richtlijnen gekomen, op basis van het deelrapport Mens en Mobiliteit. Men kan intussen verder met de plan-MER en de afronding.

Voor het Waasland is voor de oostelijke tangent in Sint-Niklaas door de Vlaamse Regering op 9 december de definitieve vaststelling van het GRUP voor de eerste keer goedgekeurd. Dat is voor advies naar de Raad van State gegaan. Intussen is dat binnen. Er wordt lokaal overleg op basis van de projectnota gepleegd. Die is al aan bod gekomen op de intergemeentelijke begeleidingscommissie, en kortelings wordt dat ook aan de regionale begeleidingscommissie voorgelegd.

Voor de R4 zijn de ambities opgetrokken. Eerder is al aangehaald dat er ingespeeld wordt op mogelijkheden voor uitzonderlijk transport. Er komt voorts 8 miljoen euro bij voor de fietssnelweg en de verhoogde ambitie betekent voor de knooppunten oost 1, 2 en 3 een verdubbeling van het kostenplaatje. Voor uitzonderlijk vervoer zijn een aantal aanpassingen nodig, zoals aan de brug over

de Moervaart. Het illustreert dat men in de dialoog met lokale actoren in de ontwerpfasen soms botst op nieuwe en bijkomende noden en actualisering.

Op de N49 worden een reeks kruispunten weggewerkt met brug of tunnel. Alle zitten in verschillende fasen van uitvoering of voorbereiding.

2.3. Watergebonden infrastructuur

2.3.1. *Bruggen Albertkanaal*

Voor het Masterplan 2020 kan men intussen bogen op twaalf afgewerkte bruggen over het Albertkanaal. De brug in Olen-Hoogbruul is recent afgewerkt. Er wordt ook aan bruggen gewerkt die niet in het masterplan zijn opgenomen.

Met de brug in Deurne Bal is men gestart in oktober 2016.

De aanbestedingsprocedure voor de Theunisbrug is gestart met de bedoeling met de werken te kunnen beginnen in 2018.

Voor de Hoogmolenbrug lopen de studies.

Zes bruggen worden gerealiseerd in pps-formule, samen met bruggen die buiten het projectgebied van het Masterplan 2020 vallen. Ze zijn opgedeeld in twee clusters.

Voor de eerste cluster loopt de procedure, voor de tweede kan de procedure kortelings worden gestart. De gunningsleidraad ligt eerstdaags ter goedkeuring voor op de raad van bestuur. Er is een gunstig INR-advies voor de pps-aanpak.

De bruggen over het Albertkanaal krijgen allen een gelijkaardig design.

2.3.2. *Royerssluis*

Voor de Royerssluis kan op zeer korte termijn het bestek voor de 36-metervariant worden afgerond. De project-MER moet begin 2017 klaar zijn. De realisatie gebeurt in combinatie met de Oosterweelverbinding. De werken komen daarmee in de periode 2019-2022 te liggen.

2.4. Projecten van openbaar vervoer

Een aantal realisaties voor de Noorderlijn wordt in 2017 operationeel. Tram 6 zal in maart verlengd worden tot P+R Havana. In april rijdt tram 7 tot aan het Eilandje en in juni zal de open helling voor de metro op de Leien Zuid in gebruik genomen worden.

Voor de Zuiderlijn is een studie uitgevoerd over toekomstig openbaar vervoer in die regio. De stuurgroep zal op basis van die studie een aantal tracékeuzes kunnen maken. Er loopt een enquête over de mobiliteitsgewoonten in de regio. Aan de hand daarvan kan dan de ruimtelijke haalbaarheid onderzocht worden en worden keuzes gemaakt.

Voor de open helling aan de Turnhoutsepoort zijn de werken gestart in september 2016. Daarmee kan tram 10 ondergronds gaan en storingsvrij aansluiten tot in het centrum van de stad. Dat behelst een belangrijke optimalisatie van de verbinding.

2.5. Fietsinfrastructuur

De provincie voerde een uitgebreide studie voor een fietstraject langs de spoorlijn Lier-Antwerpen. Het loopt over 11 kilometer met 6 kilometer nieuwe infrastructuur die ook de realisatie vergt van heel wat nieuwe kunstwerken, onder meer over spoorinfrastructuur. De kostprijs loopt sterk op, met intussen een raming van 23 miljoen euro. Men moet bekijken hoe er toch al een aantal realisaties kunnen gebeuren.

Aan het Albertkanaal loopt de fietsinfrastructuur gelijk met de verbreding van het kanaal. In Merksem wordt alvast een stuk meegenomen. Het project van de fietsbrug aan de IJzerlaan is al vermeld.

Het ringfietspad zelf wordt niet aangepakt, maar er worden knelpunten weggewerkt. De kruising met een aantal toekomstige wegen wordt geoptimaliseerd. Daarvoor is 4,8 miljoen euro vrijgemaakt. De timing mikt voor de Stenen Brug op een vergunning in voorjaar 2017, met uitvoering eind dat jaar. Voor de Grote Steenweg en de Legrellelaan zou de vergunning er moeten zijn medio 2017 en de uitvoering moet starten begin 2018 tot begin 2019.

Op de Welenroute zijn de trajecten Heirbaan-Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan-Astridlaan afgewerkt. Het deel Dorp aan de Stroom in Burcht is gestart.

Voor de Districtenroute is het traject tussen de Drakenhoflaan en de Ruimtevaartlaan gerealiseerd, gecombineerd met een volledige heraanleg van de straten. Voor de rest van het project zijn de stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd en zullen de werken in 2017 starten.

3. Uiteenzetting door Jan Debucquoy, raadsheer Rekenhof

3.1. Informatiekwaliteit van de elfde voortgangsrapportage

Jan Debucquoy stelt dat op een correcte en brede wijze gerapporteerd is over de laatste stand van zaken in het kader van de implementatie van het Masterplan 2020. De laatste zes maanden waren er weinig vermeldenswaardige nieuwe ontwikkelingen. Er zijn dan ook weinig nieuwe opmerkingen. De spreker focust op een aantal aanbevelingen waarvan dringend werk moet worden gemaakt.

3.1.1. *Planning en voortgang*

Wat betreft de Oosterweelverbinding is het tijdspad vergeleken met de negende en tiende rapportering. Dan ziet men de evolutie ten aanzien van een jaar eerder. De start van de werken van het project Linkeroever is verschoven van maart 2017 naar november 2017. Wat de openstelling van Linkeroever betreft, heeft de raadsheer nu gehoord dat Gauthier Van Alboom begin 2023 als datum vermeldt.

Voor rechteroever valt op dat de werken met een jaar zijn uitgesteld. Eerder was de start gepland voor juni 2017 en dat is opgeschoven naar augustus 2018. 2017 is een kanteljaar. De BAM is opgericht in 2002. Men gaat in 2017 over van de voorbereidingsfase naar een uitvoeringsfase. De werken aan Linkeroever gaan van start in november volgens de planning.

3.1.2. *Kostprijs en financiering*

Het Rekenhof acht het goed om nog even stil te staan bij de aanbevelingen die in eerdere voortgangsrapportages zijn aangebracht.

Een eerste aanbeveling was dat de grote investeringen van het Masterplan 2020 niet los kunnen worden gezien van de globale budgettaire situatie van de gezamenlijke overheden van België. Allen zijn gebonden aan het verstrengd Europees toezicht. Men moet op middellange termijn streven naar een begrotingsevenwicht. Geleidelijk aan moet op een langere periode de overheids-schuld afgebouwd worden naar 60 percent van het bbp. Op vraag van Europa moeten er dwingende afspraken komen tussen de overheden om de begrotings-inspanningen te verdelen tussen de diverse regeringen.

Er is een samenwerkingsakkoord gesloten dat die evolutie moet faciliteren. Het Rekenhof, de Nationale Bank, de Europese Commissie en het IMF maken zich zorgen over de periode na 2017, met name 2018, 2019 en 2020, omdat men sterk flirt met de grenswaarde van 3 percent van het bbp. Er zijn nog inspanningen nodig om naar de 0 percent te evolueren. Men weet zich geconfronteerd met extra uitgaven voor de vergrijzing. De volgende jaren zijn federaal ook extra inspanningen nodig ten behoeve van de veiligheid, zowel politieel als voor landsverdediging. Het globaal plaatje voor 2018–2020 wil men graag zien. Er moet nog een groot bedrag gefinancierd worden van de tax shift, met name 6 miljard euro.

Verbazingwekkend vindt het Rekenhof het dat de diverse deelregeringen zonder afspraken in het Overlegcomité grote investeringen buiten de doelstellingen houden. Voor de Vlaamse Regering gaat het in het bijzonder om de Oosterweel-verbinding. Die investering zal tegen 2020 leiden tot een tekort op de begroting van 500 miljoen euro krachtens de recent ingediende meerjarenbegroting. Het Rekenhof vraagt om in 2017 de nodige inspanningen te leveren om binnen het Overlegcomité afspraken te maken onder meer in het kader van het investeringspact dat dat jaar tussen de overheden wordt gesloten. Jan Debucquoy acht dat globaal overzicht nodig.

Met de focus op het budget van beleidsdomein MOW, ziet men dat er jaarlijks voor ongeveer 500 miljoen euro naar investeringen in de wegen gaat. Dat is relatief weinig in vergelijking met andere landen en dat volgt uit het beleid van de voorgaande regeringen. Er zijn nooit voldoende inspanningen geleverd om de globale enveloppe te verhogen, ook niet toen er geld was en er een expansief begrotingsbeleid kon worden gevoerd. Had men toen de moeite gedaan om jaarlijks 50 miljoen euro opzij te zetten, dan was er een dubbel budget voor investeringen.

Er is heel weinig ruimte voor grote investeringen. Voor Oosterweel is de beslissing genomen om dat met schuld te financieren en het nadien terug te verdienen. Er rest nog 4 miljard euro van het Masterplan Antwerpen. Als daarbij de investeringen van de werkvennootschappen en de dubbeltellingen tussen die investeringen en het Masterplan opgeteld worden, wat nog eens 2 miljard erbij doet, en dan nog eens de overkapping van 9 miljard euro, dan komt de spreker op 15 miljard euro. Een dergelijk bedrag kan niet gerealiseerd worden binnen het bestaande bedrag van het jaarlijkse budget MOW.

De spreker beseft dat het niet allemaal om beslist beleid gaat, maar het is wel aangekondigd beleid, stelt hij. Er zijn ook al initiatieven genomen, zoals de oprichting van werkvennootschappen en de aanwerving van een intendant, die verwachtingen scheppen. Binnen het bestaande budget en met het verstrengd Europees toezicht, is dat niet te verwezenlijken. Het Rekenhof denkt dat er voor al dat beleid geen geld is om het te realiseren buiten de Oosterweelverbinding.

3.2. Aanbevelingen

Het Rekenhof raadt aan om te onderzoeken wat de beschikbare vrije beleidsruimte is in de volgende vijf tot tien jaar en op basis daarvan de projecten te selecteren die men met het budget kan realiseren. Het Rekenhof is blij dat men van start gaat met het opstellen van een geïntegreerde, beleidsdomeinbrede investeringsplanning over vijf jaar.

Een andere aanbeveling behelst de kaderovereenkomst die een jaar eerder is beloofd voor de financiering van de Oosterweelverbinding. Dat is van belang voor de thesaurieplanning en de schuldontwikkeling van de Vlaamse Gemeenschap. Men steekt al 15 jaar energie in het uitwerken van ESR-neutrale pps-projecten. Het lijkt hoog tijd om klaarheid te brengen en definitief beslissingen te nemen, stelt Jan Debucquoy.

De minderhindermaatregelen moeten tijdig beschikbaar zijn. Er moet permanent aandacht gaan naar het tijdig verwerven en behouden van een maatschappelijk draagvlak. Er moet een tandje bijgestoken worden ter zake. Dat hangt samen met de uitvoering van de voorgaande aanbeveling, stelt de spreker: als men weet dat er geld is, verhoogt dat draagvlak. Zeer van belang is dat de BAM na zoveel jaren voorbereiding, zich aanpast aan de uitvoeringsfase. De BAM is zich daarvan bewust.

Het Rekenhof is blij met het voornemen om te komen tot een beleidsdomeinbreed dynamisch investeringsplan op vijf jaar. Het vraagt dat al 15 jaar. Ook de prioritering van de werken is van belang en de belofte om voor nieuwe projecten afwegingen te maken en een maatschappelijke kosten-batenanalyse te doen op modusafhankelijke wijze, is goed. Die voornemens hoopt het Rekenhof op een realistische projectplanning terug te vinden. Het doel is een beheersing van de procedures en initiatieven binnen de verkeerstechnische, personele en financiële mogelijkheden.

Eén nieuwe aanbeveling in het verslag van het Rekenhof is dat men bij overstap naar die uitvoeringsfase voor de Oosterweelverbinding een nieuw ijkpunt zoekt om te bekijken hoe de voortgangsrapportages in de volgende vijf, zes jaar georganiseerd worden. Een suggestie is om daarin onderscheid te maken tussen afgewerkte projecten, toekomstige projecten, die in uitvoering of in voorbereiding zijn.

4. Vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien heeft met betrekking tot de timing van de bouwaanvraag voor rechteroever begrepen dat de informatie niet langer accuraat is. De bouwaanvraag zou ingediend worden in mei en de vertraging had te maken met de koppeling aan de plan-MER, zo luidde het. Er waren ook gesprekken aan de gang met de actiegroep. Het bijkomend uitstel tot de zomer heeft blijkbaar te maken met dieselgate, waardoor andere berekeningswijzen moeten gehanteerd worden. De vraag met betrekking tot een mogelijk effect van dieselgate op de MER-planning is eerder al gesteld uit diverse hoeken. Toen luidde het dat er geen effect zou zijn, omdat in de MER-planning al rekening zou zijn gehouden met effectieve uitstoot. Is er toen een leugen verteld? Hoe komt het dat men zoveel later pas weet dat men er anders mee moet omgaan?

Nog in verband met rechteroever, heeft het lid vragen bij de samenhang van de Oosterweelverbinding en de A102. Een tussentijds rapport over dat laatste project wees uit dat de correlatie behoorlijk slecht uit de vergelijking komt. De

A102 zou weinig tot matig gebruikt worden en de avondspits op de ring zou derhalve ook amper verminderd worden. Een combinatie met de tracés Oosterweel-noord of Meccano werkt tot 40 percent beter omdat er een aansluiting is en de Antwerpse ring aan de oostzijde tot 30 percent minder verkeer heeft. Als na verloop van tijd blijkt dat de A102 niet optimaal werkt met de Oosterweelverbinding, wordt hij dan nog aangelegd? Mist men geen kans om de ring op een goede manier te ontlasten en tegelijk de auto's meer van de stad weg te halen?

Op ATV hoorde het lid van Annick De Ridder dat het tracédebat niet zou bestaan, terwijl Manu Claeys en de intendant stellen dat men in de werkgroepen voor- en nadelen van de tracés op een rijtje zet. Wat is het juiste verhaal?

Met betrekking tot tunnelveiligheid las Wouter Vanbesien in Gazet van Antwerpen van ingenieur Luc Van Remortel dat de oorspronkelijke tekening van de tweedekstunnel onder het Albertkanaal aangeeft dat die niet veilig genoeg zou zijn. Een groep uit Delft keek ernaar en kwam tot dezelfde conclusie. Het lid vertrouwt erop dat veiligheid hoog in het vaandel gedragen wordt en dat men daarop heeft gewerkt. Is het zinvol om de nieuwe oplossing nogmaals aan dezelfde kritische groep voor te leggen?

Aan minister Weyts stelde het lid een schriftelijke vraag⁴ over een mogelijke volksraadpleging en of hij dan ook rekening zou houden met de uitslag. De minister antwoordde volgens Wouter Vanbesien ontwijkend dat hij niet bevoegd is voor de beslissingen over de vergunningsaanvragen en derhalve ook evenmin bevoegd is om te oordelen over het al dan niet respecteren van de resultaten van een volksraadpleging. De vraag wordt dan ook doorgeschoven naar minister Joke Schauvliege.

Wat betreft het project Linkeroever, is door de gemeenteraad van Zwijndrecht de beslissing genomen een negatief advies uit te brengen over de zaak van de wegen. Er wordt contact opgenomen met de gemeente om te zien hoe het verder moet en de BAM-woordvoerders lieten horen dat ze, als dat niet lukt, mogelijk de stap zetten naar de Raad van State, tegen de beslissing van de gemeenteraad. Is er zicht op het effect van de beslissing van de gemeenteraad op de timing van de werken op linkeroever, en op de slaagkansen? Er waren ook onzorgvuldigheden in het dossier van de zaak van de wegen: een rotonde die in buffergebied kwam en een weg die op een plek zou komen waaraan het GRUP een ander bestemming geeft. Hoe kan dat?

De overkapping is onderwerp van discussie en wordt genoemd in het verslag van de regering met een prijskaartje van 4 miljard euro. Kan die kostprijs toegelicht worden? Waar komt dat cijfer vandaan?

Documenten over de vereiste antifilemaatregelen spreken van 30.000 voertuigen die uit de spits moeten worden gehaald. De stad Antwerpen heeft het over 20.000 voertuigen en het lid begrijpt niet waar het verschil vandaan komt. Waarom is er niet voor gekozen om in structurele maatregelen te investeren, onder meer in openbaar vervoer? Waarom grijpt men de gelegenheid niet aan om een duurzame modal shift te realiseren?

In het werkstuk van de intendant over de ring staat dat het initieel de bedoeling was van het Masterplan 2020 om te komen tot een fifty-fifty modal shift in de stadsregio. Dat zou opnieuw moeten worden opgenomen. Intussen gaat men uit van een modal shift in de verhouding 70-30 voor autoverkeer ten opzichte van duurzame modi. Is het de bedoeling om toch naar de 50-50 te evolueren en waarom zet men die stap niet meteen?

⁴ *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 256 aan minister Ben Weyts.

Het Rekenhof heeft het over het nieuwe ijkpunt, en een verslaggeving die zowel Masterplan 2020, de Oosterweelverbinding als de andere werken beslaat, zoals de overkapping, de leefbaarheidsprojecten en de minderhindermaatregelen. Voor de overkapping wordt er heel wat beleid aangekondigd, waarvoor er volgens het Rekenhof geen geld is. Het lijkt Wouter Vanbesien zinvol dat op voorhand gekend is hoeveel de overkapping zal kosten. Wat is de planning voor de financiering? De tolinkomsten kunnen alvast niet aangewend worden voor de investering. Het is een deels zelffinancierend model, met tol aan de diverse tunnels. Er moet evenwel een financiering zijn.

4.2. Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache

Yasmine Kherbache stelt dat het voor sp.a een rode draad is om twee zaken voor ogen te houden wat betreft de verkeersproblematiek in en om Antwerpen. Ten eerste, wat kan er gebeuren om op korte termijn de fileproblematiek aan te pakken en dat op een duurzame manier? De filezwaarte nam met maar liefst 50 percent toe over de voorbije vier jaar. Ten tweede, dat bij het beoordelen van werken op langere termijn, zoals de derde Scheldekruising, wordt gelet op duurzaamheid, draagvlak en oog voor leefbaarheid en de ontwikkelingskansen in de stad.

Zij heeft vragen bij enkele mogelijke snelle maatregelen, in aanvulling van de vragen van Wouter Vanbesien over de impact van dieselgate en vragen over de nood aan bijsturing wat betreft modal shift en over het financiële plaatje.

Over snelle maatregelen is het debat weer aangetrokken naar aanleiding van de verkeersellende die men verwacht bij aanvang van de Oosterweelwerken. Ze worden vooral gelinkt aan minderhindermaatregelen, terwijl er ook duurzame opties zijn die effectief een positieve impact hebben op de files en dat op korte termijn. De voorstellen van sp.a in die zin zijn volgens het lid in de voorbije jaren steevast weggewuifd: spitsmijden, beter benutten van de Liefkenshoektunnel door vrachtverkeer ernaartoe te leiden, verlagen van de maximumsnelheid. Om een verkeersinfarct te vermijden zouden volgens het voortgangsrapport 30.000 wagens van de ring af moeten. De ambitie wordt in Antwerpen echter op 20.000 gelegd. Bij de heraanleg van de Antwerpse ring was het doel 36.000 wagens minder. De ambitie was dus groter. Sinds 2003-2004 is het fileleed verdubbeld. Waarom dan die lagere ambities?

Het minderhinderplan van de werken in 2003 is nauwgezet geëvalueerd omdat het als inspiratie zou dienen voor de grote werken. De evaluatie van dat plan is echter absoluut niet verwerkt in het voortgangsrapport. Nochtans blijkt het succes ervan grotendeels afhankelijk van de forse investeringen in openbaar vervoer, zij het in directe maatregelen en geen aanleg van nieuwe tramlijnen en dies meer. Er is ingezet op 14 extra buslijnen, met 5 snelbusdiensten, een forse verhoging van de capaciteit en de frequentie van trams en bussen. Met werkgevers zijn afspraken gemaakt en dat is uitgemond in het aanbieden van voordelige ringabonnementen. Er zijn er 21.000 aangeschaft die werknemers een alternatief moesten bieden. Het reizigersaantal steeg met 27 percent algemeen en bij snelbussen zelfs met 66 percent. Dat had een duurzaam effect met 30.000 auto's minder tijdens de werken en erna toch nog 20.000 minder.

Yasmine Kherbache klaagt over de afgenomen frequenties en lijnen en de abominabele dienstverlening in en om Antwerpen. Voor de regio Antwerpen is er een tekort aan personeel van 400 vte. Reizigers zitten als sardienen in een blik omdat niet alle diensten ingevuld kunnen worden. Het lid stelt dat de minister de reizigers zo niet zal verleiden, maar hen wel het gevoel geeft dat ze bedrogen worden.

Het voortgangsrapport stelt vast dat de quick wins van 2011 een positief effect hebben gehad. Hoe kan men dat concluderen, afgewogen aan het feit dat de filezwaarte sindsdien is toegenomen met 50 procent?

Voorts stelt het rapport niet te geloven in het principe van spitsmijden omdat de files steeds langer duren. Dat toont voor het lid aan dat het concept niet eens degelijk is onderzocht. Spitsmijden gaat evenzeer om thuiswerken en alternatieve modi aanwenden. Zo slaagde Rotterdam erin om 10.000 auto's van de weg te houden. Waarom zou dat voor de Antwerpse ring geen soelaas brengen als het erom gaat auto's van de ring te houden?

De minister wuifde in eerste instantie het spitsmijden weg, maar het is wel meegenomen als voorbeeldproject in het kader van het Pendelfonds. Is de minister bereid om bij een volgende oproep van het Pendelfonds spitsmijden extra te ondersteunen, gelet op het belang van een afname van autoverkeer op de ring? Ook in het kader van Slimmer naar Antwerpen ziet men heil in het principe, stelt Yasmine Kherbache.

Is de minister ook bereid om specifiek in een Pendelfonds voor Antwerpen te voorzien, om de problematieken daar heel gericht aan te pakken?

Wil de minister, gezien het succes van het voorgaande minderhinderplan, extra investeren in verhoogde frequentie van openbaar vervoer en extra buslijnen op de invalswegen naar Antwerpen? Ook een hogere frequentie van tramlijnen acht het lid essentieel. De tramfrequentie is sinds 2003 gedaald. De trams komen niet meer elke zes minuten; intussen is de wachttijd acht minuten terwijl het idealiter vijf minuten zou moeten zijn.

De overkappingsintendant ontwikkelde met de BAM een methodiek waarbij in workshops wordt nagedacht over bijstellingen, optimalisaties en input van stakeholders. De intendant gaat voor leefbaarheidsprojecten voor de lange termijn. Ziet de minister geen mogelijkheid in een antifiletaskforce, met stakeholders, en over meerderheid en oppositie heen, om alle insteken die kunnen bijdragen tot het duurzaam aanpakken van het fileprobleem te bespreken en uit te rollen. Alles moet in het werk gesteld worden om te voorkomen dat Antwerpen stilstaat.

Van het Rekenhof wil het lid graag weten of men daar op de hoogte was van de impact van dieselgate op de timing. Is men tijdig betrokken en geïnformeerd? Wat was de aanleiding voor de minister om een dergelijke bocht te nemen?

Er wordt gezocht naar een draagvlak door communicatie, stelt het voortgangsrapport. Toch lijken steeds meer burgers vast te stellen dat het beter kan en dat er alternatieven zijn. Het draagvlak is er niet op verstevigd. Is de minister bereid te luisteren naar wat er op het terrein wordt aangevoerd en wil hij zoeken naar een consensus, rekening houdend met de mening van burgers en actiegroepen? Dat impliceert ook soepelheid als het gaat over tracés en fasering van werken.

Voor dat laatste houdt men volgens het rapport vast aan de start van de bouw van de A102 na de aanleg van de derde Scheldekruising. Waarom is dat zo? Is het versnellen van dat project niet juist aangewezen, zeker gezien de betere effecten in combinatie met het tracé en gezien het minder verkeer op de ring garandeert? Dat is ook nodig om van een eventuele overkapping een succes te maken.

De ambitienota benadrukt in het kader van de overkapping dat er werk gemaakt moet worden van een modal shift die minstens uitgaat van maximaal 50 procent autoverkeer en 50 procent andere vervoersmodi. De voortgangsrapportage en de

MER voor de A102 gaan nog altijd uit van een modellering met 70 percent autoverkeer. Klopt dat? Draait men dan iedereen niet een rad voor de ogen? De aanleg van de derde Scheldekruising zal bijkomend verkeer opsloppen, maar niet de files oplossen. Bij overkapping is een modal shift nodig die ook de files aanpakt, oppert Yasmine Kherbache. Andere regio's zetten volop in op een daling van het autoverkeer en een toename van andere verkeersmodi zoals fiets, openbaar vervoer en spoorvervoer. Wat zijn de concrete ambities om de modal shift in een 50-50-verhouding te realiseren?

Het voortgangsrapport verwijst naar de beslissing om een deel van de werken die Vlaanderen normaal zou betalen door de stad Antwerpen te laten prefinancieren. Toch blijft men vrij vaag. Heeft het Rekenhof daarbij zelf bedenkingen geformuleerd? Er zit de facto een budgettaire impact aan vast. De werken zijn noodzakelijk en kregen voordien nooit prioriteit. Daarom wil Antwerpen ze nu zelf financieren. Dat lijkt het lid de omgekeerde wereld: een lokaal bestuur dat werken financiert die eigenlijk door het regionale niveau betaald moeten worden. De middelen zijn beperkt, maar een goede taakverdeling en verdeling van de kosten zijn dan essentieel. Het financiële plan voor het minderhinderplan 2003-2004 was zeer gedetailleerd en vermeldde voorzieningen voor openbaar vervoer, kortetermijninfrastructuurwerken, gunstiger abonnementen en de middelen daarvoor. Het Rekenhof wijst er ook op dat daarvan niets terug te vinden is in het voortgangsrapport. Er wordt opgemerkt dat de minderhindermaatregelen tijdig moeten worden genomen en dat er over de financiën geen duidelijkheid is. Zal de minister voortaan even gedetailleerd zijn in zijn beschrijving?

4.3. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen wil weten of minister Weyts 2017 nog altijd aanhoudt als het jaar waarop de schop de grond in gaat. Blijft de timing te handhaven?

Wat betreft dieselgate heeft VITO in oktober 2015 verklaard dat op de data die van autoconstructeurs komen, al een marge wordt toegepast. Dat maakt dat de werkelijke uitstoot wordt benaderd. De berekeningswijze is derhalve wel valabel. Is het dan nodig dat de dienst MER alsnog aanpassingen doet?

4.4. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder las in *Gazet van Antwerpen* dat de BAM geen optelsom bijhoudt van alle minderhindermaatregelen. De vele cijfers zijn indicatief, zo luidt het. Het lid stelt dat dit ook geldt voor het aantal auto's dat van de ring in de spits moet. Ze vindt dat de oplistings van alle maatregelen hoe dan ook moet worden gemaakt en ook de invulling ervan moet gemonitord, in welk kader ook. Alleen zo kan men tegen eind 2017-2018 uitmaken wat men wil bereiken en waar er verschuivingen moeten gebeuren.

In tegenstelling tot anderen ziet Annick De Ridder toch realisaties: meer dan 5000 extra parkeerplaatsen aan de rand van de stad. Het gaat om deels tijdelijke en deels permanente parkeerplaatsen van waarop kan overstapt worden op openbaar vervoer of een vélodeelfiets. De vélostations zijn sinds kort uitgerold in de verschillende districten en doen het geweldig. De wachtlijsten worden weggewerkt. Zelf gebruikt zij voor alle binnenstedelijk vervoer vélo en het openbaar vervoer. Daarmee wil het lid als ervaringsdeskundige ter zake de opgehangen doembeelden weerleggen. Er zijn 30.000 extra abonnementen vanuit alle districten. Dat is een enorme inspanning en er wordt gebruik van gemaakt. De NMBS heeft extra lijnen en er zijn trams met grote capaciteit en nieuwe investeringen in openbaar vervoer die ook 3500 extra plaatsen verzekeren.

Annick De Ridder stelt vast dat de voorstellen van spitsmijden en de tolvrije Liefkenshoektunnel weer komen bovendrijven. Ze stelt dat iedereen zeer goed weet dat er een bottleneck is aan de Tijsmanstunnel en dat in een avondspits die vier tot vijf uur duurt spitsmijden uitgesloten is. De voortgangsrapportage heeft het bovendien over 30 tot 35 mobiscans die zijn uitgevoerd, specifiek om dergelijke alternatieven te onderzoeken. Er wordt dus wel degelijk rekening mee gehouden.

Ook Annick De Ridder acht het interessant om de evaluatie van het minder-hinderdocument van 2004-2005 onder de loep te nemen. Het is lijvig en men slaagde erin 35.000 voertuigen van de ring af te halen. Er was op een zeker ogenblik een capaciteitsvermindering op de ring met de helft.

Met betrekking tot het project Linkeroever is gewezen op een verbeterde verkeersveiligheid, vermindering van het sluijverkeer, het fietsparadijs dat er komt, positieve effecten op landschaps-, gebruiks- en belevingswaarden, positieve effecten op lucht- en geluidskwaliteit enzovoort. Het Waasland en Zwijndrecht worden een paradijs, zo lijkt het, zeker met de verbeteringen van de intendant. Het moet dan wel tot uitvoering kunnen komen. Wat zijn de gevolgen? Hoe forceert men een doorbraak? Het gaat vooral om lokale wegen en fietspaden. Een concreet pijnpunt is een vermindering van een bufferzone met 5 procent. Zal dat als breekijzer en bom onder het project kunnen gelden, zoals de burgemeester van Zwijndrecht stelde? Of komt er nog een akkoord? Hoe groot zijn de problemen? Zijn ze politiek geïnspireerd? Wat wil de bevoegde minister, minister Joke Schauvliege daaraan doen?

Het openbaar onderzoek voor Linkeroever liep af op 13 december 2016. Hoeveel bezwaren zijn er binnengekomen? Waarover gaan ze?

Wat betreft het uitstel van de project-MER voor rechteroever, rijst ook bij het lid de vraag hoe het kan dat dieselgate alsnog gevolgen heeft voor de voortgang van lopende procedures betreffende het studiewerk voor de Oosterweelverbinding. De nieuwe metingen zouden alleen van toepassing zijn op dossiers die ingediend worden vanaf 15 februari 2017. Heeft dat te maken met vertraging in andere dossiers? Is er een link met het dossier van de R11bis/A102? Waarom zou de vertraging van enkele maanden in het afronden van het studiewerk plots toch te wijten zijn aan de nieuwe technieken?

De BAM heeft zeer recent een gesprek gevoerd met de dienst MER. Men zou er alles aan doen om de vertraging te beperken. Wat betekent dat? Hoopt men de oorspronkelijke planning toch aan te houden?

Wat betreft de A102/R11bis en de aanvullende richtlijnen die pas op 13 december 2016 gepubliceerd werden, wil het lid weten hoe dat komt. Procedures duren langer en een dossier verschuift enkele maanden. Hoe komt dat? Zijn er verkeerde berekeningen gemaakt of is er intern iets veranderd waardoor de publicatie zoveel later is gebeurd?

Van de quick wins is een heel deel uitgevoerd, maar dan wordt gesteld dat deel 2 uitgevoerd wordt voor zover de reguliere begroting van AWV het toelaat. In de tabellen staat het jaar 2017 vermeld. Wat moet men volgen: de tabel of de budgetten? Of doet de minister er alles aan om de quick wins echt te realiseren?

De dynamische investeringsplanning voor vijf jaar die is aangekondigd, vindt het lid een zeer goede zaak. Ook het Rekenhof gaf dat een pluim. Hoe bereiden de diensten dat voor en zal dat plan voorhanden zijn tegen eind 2017? Annick De Ridder raadt aan een en ander in aanschouwelijke tabellen te gieten.

4.5. Vragen en opmerkingen van Anke Van dermeersch

Anke Van dermeersch wil vooral niet dat de Antwerpenaar er nog een probleem bij krijgt en het kind van de rekening wordt. Het mag niet de bedoeling zijn hen te doen betalen om ze van de weg te krijgen, met rekeningrijden, of hen zelfs van de weg te pesten. Investeren in openbaar vervoer en sensibilisering is mooi, maar zelfs met een extreem uitgebouwd alternatief, zal het fileprobleem niet verdwijnen en zal men niet komen waar men moet zijn. Uit de hele discussie over het voortgangsrapport blijkt dat men Antwerpenaren tijds- en plaatsafhankelijk wil laten rekeningrijden. Zijn er echt plannen in die zin?

4.6. Vragen en opmerkingen van Koen Daniëls

Koen Daniëls merkt op dat de bottlenecks zich dan wel in Antwerpen bevinden maar dat de files eigenlijk in het Waasland en de Kempen staan. Bij uitbreiding blokkeert heel Vlaanderen. Het lid betreurt dat een meerderheid in Zwijndrecht de zaak blokkeert op punten die in overleg konden worden uitgeklaard. De elementen van het Oosterweelproject en de parallelwegen, de oostelijke tangent in Sint-Niklaas en de aansluiting van de haven, de parallelwegen langs de E34: het lid is blij dat ze weer in het rapport zijn opgenomen. Hij hoopt dat de planning ter zake op schema blijft en vraagt de ministers om daarover te waken.

4.7. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort focust eveneens op de coördinatie en de opvolging van de minderhindermaatregelen. Aanvankelijk was in het kader van het masterplan voor Antwerpen duidelijk dat beide door BAM zouden worden opgenomen. Later kwam er een opsplitsing omdat een aantal werken alvast konden worden uitgevoerd. Men wist dat de wegenwerken en de derde Scheldekrusing later zouden worden gerealiseerd. De werken die al gestart zijn en betrekking hebben op het openbaar vervoer lijken niet meer gepercipieerd als maatregelen die belangrijk zijn voor de modal shift. Wat al gebeurt, beschouwt men als losstaand van de Oosterweelverbinding en het lid meent dat het essentieel is om in de communicatie aan te geven dat ze er zijn en dat ze mee moeten en zullen bijdragen aan het verminderen van de fileproblematiek.

Met de filedruk die heerst, heeft de Antwerpenaar en wie naar Antwerpen komt of eromheen gaat, de indruk dat de maatregelen die eerder zijn genomen, geen effect hebben gehad. De economie trekt weer aan en ook dat brengt meer verkeer mee. Dirk de Kort zou wel graag eens een vergelijking maken van de cijfers vroeger en nu van het personen- en goederenvervoer. Zijn bijkomende maatregelen in dat verband niet wenselijk, vraagt hij zich af. Het lid meent dat de vraag om 30.000 wagens van de weg te halen, een gevolg is van de lijst wegenwerken die eraan komen. Om te voorkomen dat Antwerpen binnenkort stilstaat, zijn extra maatregelen nodig. Antwerpen en omgeving moeten bijna als proefproject kunnen gelden waar alle mogelijke maatregelen uitgerold worden en effecten gemeten worden.

Wat betreft de kilometerheffing voor voertuigen, ziet het lid ook daar mogelijkheden in Antwerpen voor een proefproject. Waarom laat men niet onderzoeken hoe een slimme kilometerheffing kan worden aangewend? Dirk de Kort is ervan overtuigd dat de beschikbare capaciteit 's nachts beter kan worden benut. Dat kan een verschuiving van het vrachtverkeer bewerkstelligen. De transportsector zal dan reageren, maar overleg is mogelijk, stelt het lid. Men moet alle mogelijke maatregelen durven onderzoeken.

Dirk de Kort is er zeker van dat alle minderhindermaatregelen die eenvoudig kunnen genomen worden, ook zullen genomen worden. Men moet verder durven kijken en zelfs ook de stedelijke logistiek in vraag stellen. Zo kan die bijvoorbeeld geconcentreerd worden 's nachts, met elektrische beleving met duurzame lage-emissievoertuigen.

De mobiscans zijn een goed gegeven voor het woon-werkverkeer. Alle werkgevers moeten aangesproken worden in Antwerpen. De mobiscans dragen bij tot een bewuste keuze voor meer ecologisch verantwoorde transportmodi.

Met de opkomst van de elektrische fiets, gebeuren al heel wat inspanningen, zoals onder meer de fietssnelwegen. Kan er nog meer gebeuren? Het lid komt terug op zijn stokpaardje, met name de fietssnelweg langs de E19, station Noorderkempen en richting Antwerpen. Hij betreurt dat eerst het nut van dat traject moet worden aangetoond, onder meer ten aanzien van bepaalde diensten van de provincie Antwerpen. Intussen is duidelijk dat het aanleggen van dergelijke trajecten wel degelijk heel wat fietsverkeer genereert.

Dirk de Kort sluit zich aan bij de vragen van het Rekenhof over de financiering. Hij wijst erop dat dergelijke financiering altijd een zoektocht is. Hij hoopt op duidelijkheid.

5. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* gaat eerst in op het gegeven van de timing en de bouwvraag. Waarom is de project-MER voor de Oosterweelverbinding nog niet afgewerkt? Binnen dat kader moest men wachten op de studie van Discipline Mens Mobiliteit over de plan-MER A102. De aanvullende richtlijnen die gepubliceerd zijn op 13 december 2016, moesten duidelijk maken welke uitvoeringsvarianten moeten worden meegenomen in de project-MER voor de Oosterweelverbinding.

Wat betreft de impact van dieselgate, werden voorheen berekeningen gemaakt door VITO van emissies en luchtkwaliteit als gevolg van gemotoriseerd verkeer. Dat gebeurde voor de verschillende scenario's van de MER-Oosterweel, en dat op basis van een IFDM-traffic 1.6-model, een hybride luchtmodel. Het gebruik van de aangepaste versie hield rekening met correcties voor de reële emissies van de voertuigen. Intussen is er een nieuwe versie van het model IFDM opgeleverd, de 2.0. Voor alle MER's die vanaf februari 2017 voor goedkeuring worden ingediend, moet dat model gehanteerd worden. De doorrekeningen voor de discipline lucht moeten dan ook opnieuw gebeuren. Dat vergt extra tijd. De cel-MER geniet ter zake een onafhankelijk statuut en dus moet men zich houden aan de opgelegde modellen en zich daarnaar voegen.

Daarnaast wilde men de workshops van de intendant alle kansen geven. Daar zocht men in overleg met alle actoren naar oplossingen voor de resterende discussiepunten in het Oosterweeldossier. Zo is voor het Sint-Annabos een uitweg gevonden, en eveneens voor de Deurnese tuinen is er vooruitgang geboekt.

De nieuwe doorlichting voor de discipline lucht kan tegen maart worden uitgevoerd. De nieuwe timing voor bespreking van de project-MER voor de Oosterweelverbinding wordt intussen bekeken met de dienst MER. Het doel blijft de procedure af te ronden tegen de zomer van 2017 opdat ook de stedenbouwkundige vergunning kan worden aangevraagd.

Wat met de tunnelveiligheid en de ADR-conformiteit van de tunnel onder het Albertkanaal? Die bevindt zich op het transeuropean network, TEN-T. Dat houdt

in dat er een vereiste van 'full ADR' is, geschiktheid voor transport van de allergevaarlijkste stoffen. Bovendien moet de tunnel voldoen aan de norm 'not beyond repair': bij een gasexplosie moet hij te herstellen zijn. Om de tunnel explosiebestendig te maken, zou de extra kost 100 miljoen euro bedragen. Dat klopt niet, want die moet steeds full ADR gebouwd worden om deel te kunnen uitmaken van het TEN-T. De werkelijke kost bedraagt ongeveer 30 miljoen euro die al vervat zit in het taakstellend budget. Scheldetunnel en kanaaltunnel hoeven niet full ADR te zijn, omdat ze tot een andere categorie, C, behoren.

Met betrekking tot de overkapping van de noordelijke ring, kan de minister wel meegeven dat die wel full ADR moet zijn, aangezien dat deel van de ring deel uitmaakt van dezelfde TEN-T-route.

Er is mogelijk een risico op waterinsijpeling, maar dat loopt gelijk met andere tunnels. Er bestaat een soort van pompsysteem, net als voor die andere tunnels.

De MER-conclusie voor de A102 luidde dat die eigenlijk niet veel verkeer opvangt. Op de R1 zit dan weer veel bestemmingsverkeer. Er is een impact voor het noord-zuidverkeer. De richtlijnen worden bestudeerd om te kunnen beslissen over het lot van de A102 en de overkapping.

Wat het tracé betreft, is er nooit een ander uitgangspunt gehanteerd dan de Oosterweelverbinding, die als beste en snelst realiseerbare uit de vergelijking kwam. Dat is waarover de constructieve gesprekken met de intendant ook gaan.

Wat betreft het referendum verwijst de minister naar zijn antwoord op de desbetreffende schriftelijke vraag⁵. De minister gaat niet uit van een referendum en wil het ook niet. Hij zoekt geen conflict, maar consensus.

Voor Zwijndrecht verwijst minister Weyts naar de timing van het project Linkeroever. De gunning staat in de planning voor oktober 2017. De gemeenteraad van Zwijndrecht nam een negatieve beslissing over de zaak der wegen. Dat archaisch begrip heeft wel degelijk een concrete impact op de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning. De lokale beslissing slaat op vier punten. Er is de straat zonder naam, een geluidswal tussen een parallelweg en de E34 tussen Vrasene en Zwijndrecht. Vervolgens is er de inrichting van het kruispunt in de Pastoor Coplaan. Ten derde gaat de beslissing ook over bezwaarschriften en tot slot over de verplaatsing van een bepaalde rotonde op de Baarbeek. Alleen bij het laatste punt is er een rechtstreekse betrokkenheid en bevoegdheid vanwege de gemeente. Dat element heeft een heel marginale impact en is te remediëren. De minister onderstreept dat er van zijn kant volledige openheid is om aan dat bezwaar tegemoet te komen. Die beslissing impliceert wel dat Ruimte Vlaanderen geen vergunning kan afleveren voor de geplande werken. Het zijn de betrokken gemeenten Antwerpen en Zwijndrecht die deze beslissing moeten nemen. Er worden gesprekken aangeknoopt en de minister is vast van plan nogmaals de voordelen van al de werken op linkeroever te benadrukken: verkeersveiligheid, extra groen, fietspaden, voetpaden, bos enzovoort.

Waarom is er een verschil tussen het aantal wagens dat vooropgesteld wordt als 'te verwijderen', 30.000, en de inschatting van de stad zelf op 20.000? De stedelijke berekening hield geen rekening met de gefaseerde werken van de Oosterweelverbinding, en de berekening in de nieuwe studie doet dat wel.

Het minderhinderproject ging eigenlijk van start in 2011 op basis van de evaluatie van het verleden. In 2014 is een ministeriële werkgroep opgezet met participatie van alle stakeholders, alle betrokken entiteiten in de Vlaamse

⁵ *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 256 aan minister Ben Weyts.

administratie, De Lijn, het departement en AWV, maar ook NMBS, Infrabel, de provincie, de stad Antwerpen enzovoort. In 2005 ging men uit van vijf kritieke succesfactoren: intelligente fasering in ruimte en tijd, een globaal stabiel verkeerssysteem, begeleidende maatregelen, afstemming van administraties en een luik van informatie en sensibilisering ten aanzien van de doelgroep.

Die maatregelen gelden nog, maar de complexiteit van de werken die eraan komen, is groter. De grote projecten grijpen in op de snelweg, het onderliggend wegennet en het stadsweefsel, en de werkperiode is langer. Dat vergt een actieve coördinatie en een performante beslissingsstructuur, maar biedt mogelijkheden om duurzame structurele maatregelen in te stellen. Meer dan in 2005 nog, zijn de meeste daarvan ook als dusdanig bedoeld, verzekert de minister.

De verkeershinder zal zoveel als mogelijk beperkt worden door optimale fasering van de werken, projectspecifieke ingrepen, duidelijke werfcommunicatie en de aanstelling van bereikbaarheidsmanagers voor het bedrijfsleven. Dat betekent concreet dat er inzake fietsinfrastructuur voor deelfietsen al tegen april 2017 30.000 extra abonnementen ter beschikking zijn. 28 maatregelen om missing links in de fietsinfrastructuur weg te werken, zijn opgelijst. Concrete maatregelen zijn gepland voor uitvoering in 2017 en 2018.

De combimobiliteit wordt gelinkt aan P+R-zones. Op Luchtbal zijn er 500 parkeerplaatsen gecreëerd, op de Bosuil 123, op Havana 114 en Blancefloer 4 krijgt er in 2018 200 parkeerplaatsen bij. Daarbovenop komen er P+R-gebouwen tegen 2019, met nog eens 1500 plaatsen op linkeroever, 1700 op Havana, 400 in Merksem en op Wommelgem nog eens iets meer dan 200 parkeerplaatsen. Er is telkens aansluiting op het openbaar vervoer en een fietsstalling. Er wordt gezorgd voor dynamische signalisatie met een geleiding naar vrije parkings.

Het openbaar vervoer krijgt 3500 plaatsen per uur extra op De Lijn. De NMBS zorgt voor een versterking van de lijnen uit de Noorderkempen met 840 extra plaatsen. Een extra versterking van het aanbod in 2018 levert nog eens 1400 extra plaatsen op. Er zijn ook nog 28.000 vrije plaatsen per werkdag op treinen richting Antwerpen. De minister vermeldt voorts initiatieven van derden, zoals de haven. Daar werkt men aan een project met de waterbus, dat in een aanbestedingsfase zit. Er zijn tevens initiatieven van carpooling en collectief vervoer.

Behalve infrastructurele maatregelen zijn vooral de gedragsgerichte maatregelen van belang. Wat spitsmijden betreft, trekt Antwerpen het dossier. Er is in een budget voorzien van 2,5 miljoen euro, maar het is niet als structurele maatregel bedoeld, omdat men dan wie intussen al alternatieven gebruikt, straft. Voor tijdelijke projecten onder meer in het kader van werken, kan het nuttig zijn. De ideeën evolueren veeleer in de zin van een extra pendelfonds. In het bestaande Pendelfonds ligt de focus op de Vlaamse ruit. Er wordt niet gedacht aan het uitdelen van belastinggeld als beloning. Met bedrijven wil men aan de hand van de mobiscans tot oplossingen komen die gefinancierd worden, en betrekking hebben op het woon-werkverkeer van de eigen werknemers. Er wordt ook gedacht aan een soort van fietskorting.

De minister hekelt de kritiek dat alles vroeger beter was en dat elke maatregel te weinig te laat is. De nota van de evaluatie van de minderhindermaatregelen uit 2005 wijst uit dat ongeveer 62 procent van het bestemmingsverkeer dat zich eerder op het hoofdwegennet en de op- en afritten van de ring naar Antwerpen verplaatste, dat is blijven doen met de wagen. 37 procent daarvan maakte gebruik van een alternatief.

Dat impliceert niet dat iedereen op de bus is gesprongen, want velen namen gewoon de Brusselse ring: een 'rerouting' van het autoverkeer dus. Voor het doorgaand verkeer waren de effecten beperkter. Voor het goederenvervoer kon men een kleine verschuiving vaststellen naar het water en het spoor, zij het miniem. De berekening van de afname van het verkeer op het hoofdwegennet stelde voor Antwerpen een vermindering van voertuigen vast met 32.000 eenheden per dag in de periode vanaf eind 2014, met een daling in mei-juni 2015 naar ongeveer 29.000 voertuigen per dag. Nadien is dat weer gestegen naar een iets hoger niveau. In 2004-2005 was men twee maanden voor de werken klaar met het minderhinderplan. De minister stelt dat men nu al is gestart in 2014 en eigenlijk al in 2011.

Bij vergelijking van de financieringsinspanningen is vast te stellen dat in 2005 zowat 67 miljoen euro is ingezet voor flankerende maatregelen. De financiële input bedraagt heden 240 miljoen euro. Voor infrastructuur belooft dat 134 miljoen euro, met fietspaden, P+R en zelfs zonder de tramlijn Brabo 2. Daarnaast is er de bijdrage van stad en haven ten belope van 100 miljoen euro, met waterbus en Slim naar Antwerpen en bijdragen voor fietsstallingen op P+R-zones en fietssignalisatie. De negatieve vergelijking met weleer gaat derhalve niet op, besluit de minister, en de complexiteit van de werken ligt veel hoger. Het fileprobleem is bovendien geëvolueerd.

De 70-30- dan wel 50-50-verhouding voor de gewenste modal shift heeft te maken met het feit dat voor het Masterplan 2020 heel wat extra maatregelen zijn genomen die niet in dat plan stonden. Zo is er de open helling Turnhoutsebaan, het voorstadsnet NMBS, extra fietspaden, spitsmijden enzovoort. Daarvoor is de extra inzet bedoeld.

Het opnemen van de financiering van de minderhindermaatregelen bij de rest van de Oosterweelverbinding vormt voor de minister geen probleem. Het is niet altijd eenvoudig om regulier beleid te onderscheiden van minderhindermaatregelen, maar de bereidheid om dat te koppelen is aanwezig. De uitgaven voor overkappingen zijn afhankelijk van de wedstrijden en de fasering en keuzes die gemaakt worden door de intendant.

Wat betreft de quick wins geeft minister Weyts mee dat er in november 2013 33 zijn aangeduid. Een eerste groep werd beschouwd als klaar voor een snelle uitwerking in 2014. Een tweede groep vergde meer studiewerk naar mogelijkheden en efficiëntie. De eerste groep werd uitgevoerd met uitzondering van quick win 8, tegen eind 2016. Er zijn 14 quick wins uitgevoerd en 6 staan gepland of worden verder onderzocht. Voor 2017 is verdere uitvoering gepland. 13 quick wins zijn niet weerhouden of geïntegreerd in andere projecten of werken.

Het sombere beeld van het openbaar vervoer in Antwerpen dat wordt opgehangen, is een vertekening van de werkelijkheid, betoogt de minister. Er wordt in het tramverkeer een onderscheid gemaakt tussen lijnen: een stamlijn en het stamnetwerk krijgen de focus en rijden met een tussenfrequentie van vier minuten, en in de premetro zelfs twee minuten. In 2005 haalde men de bewuste zes minuten op die lijnen niet op elke lijn.

De schop zit eigenlijk al in de grond, zegt minister Weyts. De werkzaamheden op de Noorderlijn leveren extra tramcapaciteit op en het vervangen van de IJzerlaanbrug levert de langste fietsbrug op van Vlaanderen. In het kader van de Oosterweelverbinding zijn de nodige nutswerken al bezig. Alle maatregelen die lopen, staan voor een budget van 330 miljoen euro. Ook de heraanleg van de Noordersingel en Schijnpoort zitten daarin vervat, met onder meer drie grote kruispunten die verkeersveiliger worden gemaakt en waar men voor betere doorstroming zorgt van zowel autoverkeer als fietsers. Er is de herinrichting van

de Turnhoutsepoort waar tram 10 ondergronds gaat en de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal tot een doorvaarhoogte van 9,10 meter om schepen met vier containerlagen toe te laten. Dat gebeurt van Limburg tot Antwerpen. De brug Olen-Hoogbuul is verhoogd en de brug Deurne-Bal is als investering naar voren gehaald en doorgetrokken. Die werken zijn gestart in oktober-november 2016. Voor de Theunisbrug worden de aanbestedingen gelanceerd, alsook voor de verhoging van de sluisbrug Wijnegem. Aan de Hoogmolenbrug is men bezig. Ook de Royerssluis is een van de zaken in het verschiet.

Andere voorstellen en inspanningen zijn nog altijd welkom en zullen door de BAM beoordeeld worden op efficiëntie.

De minister hoopt met het oog op de problemen in Zwijndrecht dat men inziet dat, hoezeer men ook stokken in de wielen probeert te steken, men de facto toch doorzet. Dat kan niet anders. Als men volkomen nieuwe tracés moet gaan volgen of onderzoeken, dan staat men gewoon zoveel jaar langer stil. Er zijn enorme inspanningen geleverd, zeker ook door de intendant, om maximaal draagvlak te vinden. Op één jaar tijd zijn grote stappen voorwaarts gezet en is er meer begrip gegroeid voor elkaars inzichten en doelstellingen. Minister Weyts betreurt dat men in Zwijndrecht een mogelijkheid aangrijpt om te blokkeren.

Hij hoopt dat overleg soelaas kan brengen. Wat voorligt inzake linkeroever is op het vlak van verkeersveiligheid ontzettend belangrijk, stelt hij. Aan de Kennedytunnel zijn jaarlijks zowat 200 ongevallen te noteren door het grote aantal weefbewegingen. Ook voor fietsinfrastructuur betekenen de plannen heel wat: maar liefst 9 kilometer nieuwe fietspaden en kilometers vernieuwing van bestaande fietspaden. Er komt ten slotte 12 hectare meer bos en 18,5 hectare meer groen.

Het Masterplan 2020 gaat over meer dan weginfrastructuur, waarbij de Oosterweelverbinding slechts 16 kilometer beslaat. Er komt daarbij 320 kilometer extra traminfrastructuur, 60 kilometer fietsinfrastructuur, 30 hectare groen en 39 hectare bos. De minister vraagt zich af wie daartegen kan zijn en zegt te willen zoeken naar oplossingen in plaats van obstakels en naar consensus in plaats van conflict.

Wat betreft de oostelijke tangent in Sint-Niklaas en de budgettaire engagements ter zake kan de minister meegeven dat de oteigeningen ingeschreven zijn op het meerjareninvesteringsprogramma. Voor de parallelwegen is de MER-procedure gestart.

6. Antwoorden van minister Bart Tommelein

Minister *Bart Tommelein* wil graag tijdig uitgenodigd worden voor de periodieke voortgangsrapportage en hij vraagt de commissie om na te denken over de manier van werken. Hij wordt als minister van Begroting niet graag een hele namiddag vastgepind. Dat lijkt hem niet efficiënt.

Heel wat elementen die de minister moet aanhalen, zijn al toegelicht naar aanleiding van de opmaak van de begroting 2017. Wat betreft de financiering van de Oosterweelverbinding is er geen vraag om de ESR- of Eurostatregels te wijzigen. Men is wel vragende partij voor meer intra-Belgische of Europese begrotingsflexibiliteit. Het gaat inderdaad niet alleen om een Antwerps probleem. De Oosterweelverbinding is van strategisch belang voor Antwerpen, de Antwerpse haven en de hele Euregio. Er is een terugverdienmodel, wat het ook actief vermarktbaar maakt. Dat strekt ook over de schulden en het begrotingstekort, waarbij kan gec recupereerd worden. Dat model maakt juist dat ook de

Europese Investeringsbank interesse heeft getoond. Voor de netto-actiefpositie – één van de indicatoren voor de schuldnormering – is de schuldtoename neutraal. De eenmaligheid en het terugverdienmodel maken dat de Vlaamse Regering bij de vraag of er een gezond begrotingsbeleid wordt gevoerd en er dus een evenwicht is, in de begrotingsdoelstellingen geen rekening moet houden met de uitgaven voor de Oosterweelverbinding.

De minister voelt zich dan ook niet aangesproken door de opmerking van het Rekenhof dat de evenwichten steeds later komen. De Oosterweelverbinding genereert ook economische multiplicatoreffecten in de vorm van werk, inkomsten, koopkracht en belastinginkomsten. De intra-Belgische flexibiliteit speelt in dat kader, net als de relativiteit van het jaarlijks tekort dat gepaard gaat met de bouw van de Oosterweelverbinding en dat uitgedrukt is in percentage van het bbp.

Het uitgangspunt is dat Vlaanderen 30 percent van de rekeningen kan en mag nemen. Elke lidstaat mag een theoretisch begrotingstekort hebben van 3 percent op investeringen. Concreet houdt dat voor Vlaanderen 0,9 percent van het bbp in of ruim 4 miljard. Voor de Oosterweelverbinding en de historische kost A1/A3 wordt op het toppunt van de meerjarenplanning amper 762 miljoen euro gevraagd ter aanwending van het theoretisch toegestane tekort, of nauwelijks 0,15 percent van het bbp.

Zelfs voor de NV België als geheel blijkt dat de bouw van de Oosterweelverbinding budgettair iets heel anders is als investering dan bijvoorbeeld in Duitsland. Men pleit dan ook voor Europese begrotingsflexibiliteit, door onder meer het aanvragen van een versoepeling van de investment clause. Vooralsnog kan alleen Finland daarvan gebruikmaken. De totale begroting belooft ongeveer 40 miljard euro, brengt de minister in herinnering.

Minister Tommelein wijst er nog op dat zowel federale als Europese instanties niet eens zo star zijn in het aangaan van debatten over begrotingsflexibiliteit. Hij refereert daarbij aan het nationaal investeringspact van federaal premier Charles Michel. Men weet de facto dat een flink stuk daarvan door de gewesten moet worden gerealiseerd, zeker wat mobiliteit betreft.

Ook het aankaarten van de problematiek van de begrotingsimpact van investeringen tijdens de Eurogroep van 2016 is van belang. De minister citeert: "The case for preferential treatment of public investment is quite strong in the actual circumstances of law, potential growth, very low interest rates and weak demand.". Eurostatcommissaris Marianne Thijssen brak een lans voor de evaluatie van de Europese begrotingsregels, waarbij ze stelde altijd een van de strenge pleitbezorgers te zijn geweest van een groei- en stabiliteitspact. Ze stelt vijf jaar later echter vast dat het ergste van de crisis achter de rug is en dat er met andere rentevoeten en omstandigheden moet rekening worden gehouden. Ze pleit ervoor om te onderzoeken hoe men op de meest wijze manier met de regels kan omgaan, zeker wat betreft consequenties voor investeringen.

Recent riep de OESO ertoe op meer te investeren. Ook Europees commissaris Pierre Moscovici zelf stelde in een interview met De Standaard van 13 oktober 2016 dat de Europese Commissie zich flexibeler opstelt in het beoordelen van de begroting als een land structurele hervormingen doorvoert of sterk inzet op investeringen. Ook de OESO treedt dat standpunt bij, onder meer in een persbericht.

De minister gaat ervan uit dat niemand het groot strategisch belang van de Oosterweelverbinding en de mobiliteit rond Antwerpen ontkent. De Vlaamse Regering ijvert ervoor om meer begrotingsflexibiliteit te creëren, zij het binnen

Europa of binnen België. Men vraagt geen afwijkingen ten opzichte van de geldende boekhoudkundige regels. Die worden correct toegepast, zoals ook het Rekenhof erkent.

De besprekingen in de interfederale werkgroep met betrekking tot het stabiliteitspact lopen nog. Er worden diverse intra-Belgische en Europese denksporen onderzocht. Een volgende bijeenkomst is op zeer korte termijn gepland over een week.

De Vlaamse overheid en de BAM hebben een nieuw overleg gevraagd met Europa. Julie Bynens, hoofd van de Algemene Afvaardiging van de Vlaamse Regering bij de permanente vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie nam contact op met de DG GROW en DG MOVE. Er is een overleg op 25 januari 2017 over het ontwerp van het project, de planning van de werken in de volgende jaren, de aanbestedingsprocedures en de mogelijke timing van de tolovereenkomst. De BAM contacteerde de EIB. Er is een vergadering op 2 februari 2017 in Luxemburg. Er is voorts overleg tussen de BAM en de administratie van het Departement Financiën en Begroting in verband met de kaderovereenkomst voor de financiering. Daarbij spelen terugbetalingscapaciteit en -ritme een rol, maar ook de fundingkost voor leningen op korte en lange termijn. De actualisatie van het financieel model is nog niet afgerond. Het overleg met de vermelde Europese instanties zal bepalend zijn voor de in de kaderovereenkomst op te nemen voorwaarden en elementen.

De minister goochelt liever niet met cijfers maar wil accuraat werken. Zodra er klaarheid is en de kaderovereenkomst afgerond kan worden, zal hij niet nalaten daarover te communiceren. De timing van uitvoering en de werkelijke bouwkost zullen pas gekend zijn bij de effectieve gunning van de werken. Dat kan nog voor afwijkingen zorgen, maar dat kan men dan nog in de kaderovereenkomst opvangen.

Wat betreft de 9 miljard euro voor de overkapping, is er sprake van een gefaseerde financiering die de fasering van de overkapping volgt. De intendant moet in eerste instantie zijn werkzaamheden afronden en duidelijkheid brengen over een meer exacte kostprijs en waar de eerste overkappingen komen. De minister is zelfs te vinden voor zonnepanelen op de overkappingen als dat kan helpen om de energiedoelstellingen te halen. Men kijkt niet alleen naar de Vlaamse overheid, maar ook naar Europa, de stad Antwerpen en private ontwikkelaars, en andere financieringsbronnen. De minister probeert maximaal te plannen, maar zonder voldoende elementen om concreet te plannen, is dat niet vanzelfsprekend.

7. Antwoorden van Jan Debucquoy, Rekenhof

Raadsheer *Jan Debucquoy* gaat in op de vragen over de vertraging van de plan-MER A102, die te wijten is aan dieselgate. Hij verwijst naar het antwoord van minister Weyts ter zake. De rapportage dateert van voor de kerstvakantie 2016. De nieuwe richtlijnen voor het luik lucht bij het uitwerken van het project en plan-MER's op basis van het nieuwe emissiefrequentiedistributiemodel dat van kracht is sinds 15 januari 2017, maken dat het Rekenhof nog niet geïnformeerd was voordien. Men had dus niet kunnen voorzien dat dieselgate een aanvullend argument van vertraging zou zijn, naast de elementen die al zijn opgenomen in de voortgangsrapportage.

Algemeen is het Rekenhof nooit informatie onthouden door de mensen van de BAM, zelfs over lopende rechtszaken of geheime dossiers.

Wat betreft de prefinancieringsovereenkomst met de stad Antwerpen, heeft het Rekenhof er geen moeite mee dat tussen overheden uitgaven geprefinancierd worden, zolang dat op een transparante manier gebeurt in wederzijds belang. Over de inhoud van de ontwerpovereenkomst is transparant gerapporteerd op pagina 14 en 15 van de voorgaande voortgangsrapportage⁶. Er zijn geen opmerkingen bij. De overeenkomst vindt een oorsprong in de discussie over een referendum in 2009 rond de keuze brug of tunnel. De tunnel had een meerkost en dan is Antwerpen enigszins het mes op de keel gezet om die meerkost te betalen. Er is een bedrag afgesproken met stad en haven en dat moest nog in een samenwerkingsovereenkomst ingebed worden. De nieuwe burgemeester wilde in 2012 nog wel een bijdrage leveren maar zag die liever geheroriënteerd naar leefbaarheidsprojecten of financiering van voorbereidende werken voor de overkapping.

Tegelijk is er de discussie van de Royerssluis geweest, die uitgebreid aan bod kwam in de zesde, zevende en achtste voortgangsrapportage⁷. Het ging om een 27- of 36-meter variant. De haven van Antwerpen was vragende partij voor de langste versie, wat een meerkost zou inhouden die niet gedekt was door extra baten. Men vroeg om de meerkost te dragen en de haven van Antwerpen zou in ruil sommige uitgaven prefinancieren. Alles wordt in één overeenkomst gegoten en zou in de volgende maanden gefinaliseerd worden. Ook in het kader van de zesde staatshervorming was het altijd een gewoonte dat in afwachting van het effectief overgaan van uitgaven, zaken geprefinancierd worden door het federale niveau en dan terugbetaald worden door Vlaanderen. Het is derhalve geen probleem, ook niet tussen gemeenten en de Vlaamse overheid.

8. Aanvullende vragen en antwoorden

Yasmine Kherbache stipt aan dat haar vraag over de prefinanciering is ingegeven door het ontbreken van dat element in de rapportage. Het gaat om 10 miljoen euro die de stad jaarlijks inbrengt en dat staat in een aparte overeenkomst. Ze wilde weten of het Rekenhof die dan ook gekregen had. Jan Debucquoy heeft het over een onderhandeling ter zake, maar zij stelt dat dat al een overeenkomst betreft en dat dat element niet in de voortgangsrapportage zit.

Ze wil ook nog weten waar men het vandaan haalt dat de minder-hindermaatregelen een positief effect hebben, als men de stijging van de filezwaarte in acht neemt. De discussie over de bewuste maatregelen wees bovendien uit dat ze niet volstaan.

Wouter Vanbesien vraagt nog naar de kostprijs van de overkapping voor Linkeroever, maar is tevreden met een schriftelijk antwoord.

Annick De Ridder kreeg geen antwoord op vragen aan de BAM.

Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM, legt uit dat de herberekening van het aspect lucht eerste helft december 2016 onder de aandacht van de BAM is gebracht door de nieuwe verordening van de dienst Lucht. Er zou een herberekening moeten gebeuren op basis van het nieuwe model. Op 16 december is nog een vergadering belegd met alle betrokkenen: dienst Lucht en dienst MER, studie bureau van de project-MER, VITO en BAM. Men bekeek de mogelijkheden om de continuïteit van de project-MER te verzekeren. De bestaande berekeningen zo laten, kon niet, en er is een tussenoplossing gezocht waarbij een aantal berekeningen zou worden hernomen. Daarvoor moest

⁶ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/10.

⁷ Zesde voortgangsrapportage: *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 19-21; zevende voortgangsrapportage: *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 1-3; achtste voortgangsrapportage: *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 4-6.

onderzocht worden welke scenario's precies opnieuw moesten worden berekend. Ook is nagegaan welke tijdswinst dat zou opleveren in vergelijking met een volledige herberekening. VITO liet horen dat in dat geval de supercomputer van KU Leuven kon worden ingeschakeld, wat de berekentijd zou halveren. Voor gedeeltelijke herberekening kan dat niet. Voor enkele berekeningen moeten er specifieke richtlijnen opgesteld worden en moet de rechtszekerheid onderzocht worden. Het verschil tussen gedeeltelijke en volledige herberekening kwam neer op enkele weken. Eenmaal dat duidelijk was, is er beslist om te opteren voor een volledige herberekening, met de supercomputer.

Aansluitend is meteen een aangepaste timing voorgesteld aan de dienst MER. Er was een probleem van beschikbare personeelsinzet. Men kon niet volgen. Na enig intern overleg, is Jan Van Rensbergen net nog op de hoogte gebracht van het feit dat men zich ertoe kan engageren om alsnog mee te volgen, aansluitend op de berekeningen zodat de eindbeoordeling nog per 14 juli kan gebeuren.

Minister *Ben Weyts* vermeldt nog dat er voor het project Linkeroever 19 bezwaarschriften werden ingediend: 12 uit Zwijndrecht en 7 uit Antwerpen.

Voorts stelt de minister dat, als het effect van een positieve maatregel de totale negatieve effecten van toegenomen vrachtverkeer en personenverkeer niet kan opheffen, dat niet noodzakelijk betekent dat alle maatregelen negatief zijn. Alle quick wins hebben positief effect, maar jammer genoeg overstijgt dat effect niet de negatieve impact van de nooit eerder geziene toename van dat verkeer.

9. Antwoorden van minister Joke Schauvliege

In de procedure speelt de gemeente Zwijndrecht twee keer een rol, aldus *Joke Schauvliege*. Voor de stedenbouwkundige vergunning van de werken is er een niet-bindend advies van het schepencollege van Zwijndrecht vereist over de aanvraag. Gemotiveerd kan daar dus van afgeweken worden. Een tweede aspect is de beslissing van de gemeenteraad over de zaak der wegen. Die is definitief en daar heeft een ander niveau niets over te zeggen. De gemeenteraad heeft slechts één van de vier wegen gemerkt als lokale weg. Het is nu aan de Vlaamse Regering te onderzoeken welke mogelijkheden artikel 4.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening biedt. Algemeen moet er over nagedacht worden of het wel opportuun is gemeenten te laten beslissen over Vlaamse wegenwerken.

De milieueffectrapportprocedure moet nauwgezet gevolgd worden, anders kan dat later leiden tot problemen. Het gaat om complexe projecten, waarover met verschillende betrokkenen een tijdsplanning wordt afgesproken, waar uiteraard altijd iets tussen kan komen. De verkeersmodellen zijn geactualiseerd met de nieuwste emissiefactoren, een nieuwe vlootsamenstelling, nieuwe achtergrondkaarten, de meteogegevens 2012 en het referentiejaar 2015. Het is logisch dat de modellen zo actueel mogelijk zijn, anders kan dat tot procedurekwesties leiden. De dienst MER actualiseert tot er ontwerp teksten zijn, wat in dit geval nog niet zo was. De actualisatie vergt twee maanden extra, andere stappen in de procedure zullen meer tijd vergen. Zo zal de koppeling met de discipline Mobiliteit van de plan-MER van de A102 en de R11bis om beslissingen extra te onderbouwen, zes maanden vergen.

De plan-MER voor de parallelwegen E34 dateert al van 2012. Omdat uit dat rapport niet duidelijk blijkt welk alternatief de voorkeur verdient en er ondertussen ook varianten werden uitgewerkt, heeft AWV een nota gemaakt over de keuze van het uit te werken alternatief. Daarover zijn er al enkele vergaderingen geweest. Minister Weyts heeft in begin januari gevraagd om het GRUP voor de uitbreiding van de E34 op te stellen. In dezelfde brief kiest de minister voor het alternatief waarbij er noordelijk en zuidelijk van de E34, ter hoogte van Vrasene

en Waaslandhaven-West, een primaire weg komt die een verbinding maakt met de op- en afritten daar en die samenvoegt tot één aantakking op de E34. Dat alternatief is een combinatie van de twee alternatieven die de plan-MER overhoudt. Bovendien zullen de bochtstralen van de complexen Waaslandhaven-West en Beveren iets ruimer worden dan eerst gepland. Om die redenen heeft Ruimte Vlaanderen gevraagd om de plan-MER te actualiseren. Een ruimtelijk uitvoeringsplan dat naar alle waarschijnlijkheid percelen zal innemen die niet in de plan-MER onderzocht zijn, zou immers later tot procedures kunnen leiden. Het GRUP oostelijke tangent is ondertussen definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

10. Aanvullende vragen en antwoorden

Wouter Vanbesien informeert naar de relatie van het nieuwe model van VITO en dieselgate, iets wat de minister voorheen ontkende maar nu lijkt te suggereren. Linkeroever wordt beschouwd als een deel van het grote project, nochtans zijn daar voor het vorige model andere waarden gebruikt. Is het niet logischer daarvoor de nieuwe waarden te gebruiken? Hij vraagt of de zes maanden extra voor de koppeling met de discipline Mobiliteit al geïntegreerd is in de nieuwe planning. Heeft hij goed begrepen dat de Vlaamse Regering de gemeente Zwijndrecht op dat ene vlak zal trachten buitenspel te zetten? In hoeverre zal de Vlaamse Regering met de negatieve uitslag van een eventuele volksraadpleging rekening houden? Tot slot wil hij weten of de adviseurs van de Raad van State inderdaad gezegd hebben dat er fouten gemaakt zijn. Als de Raad van State het milieueffectrapport vernietigt, is er geen basis meer. Als de Raad van State dat niet doet, kan er dan voor andere tracés gekozen worden die onderzocht zijn in de milieueffectrapportage?

Yasmine Kherbache weet dat het Europees Milieuagentschap recent de luchtkwaliteit gemeten heeft in de verschillende Europese steden. Eén van de vuilste plekken van Europa blijkt Borgerhout te zijn, vooral op vlak van stikstofoxide. Volgens de plan-MER zal de luchtkwaliteit of de leefbaarheid in het noorden van Antwerpen verslechteren. Dieselgate heeft iedereen belazerd, waardoor de luchtkwaliteit nog slechter zal zijn. Hoe kan een bestuur, op de hoogte van al die nefaste factoren voor het noorden van Antwerpen, wetens en willens beslissen de luchtkwaliteit daar nog te verslechteren?

Annick De Ridder denkt dat niets doen in ieder geval de luchtkwaliteit niet zal verbeteren. Door de nieuwe modellen te gebruiken, is de oorspronkelijke timing niet meer haalbaar. Waaraan ligt echter de vertraging als gevolg van de richtlijnen A102/R11bis? De diensten hebben eind 2015 gezegd dat er geen effect was, maar hadden er dan toch beter aan toegevoegd 'op voorwaarde dat men kan indienen voor die datum'? Ze suggereert de minister een zorgvuldiger communicatie aan de diensten te vragen.

De MER-richtlijnen zijn in decreten vertaald, maar de procedures verlopen niet echt vlot. Ze vermoedt dat de vele project-MER's te gedetailleerd zijn, met als mogelijk gevolg een strenger kader dan in de buurlanden. Is de minister bereid na te gaan of die intuïtie klopt? In Nederland is het bijvoorbeeld gemakkelijker om van procedure naar ontwikkeling te gaan.

Joke Schauvliege zegt dat een overheid verondersteld wordt de informatie te gebruiken die haar modellen het meest accuraat maakt. Doordat er in de modellen altijd met de reële uitstoot tot en met de dieseuronorm-5 rekening gehouden is, heeft de sjoemelsoftware daar geen invloed op. Iedereen wist dat de reële uitstoot niet overeenkwam met de andere cijfers. Ondertussen zijn er veranderingen met de dieseuronorm 6, op meteorologisch vlak en volgens vlootsamenstelling. VITO ontwikkelt, los van dieselgate, geregeld nieuwe

berekeningsmodellen. De dienst MER, die onafhankelijk daarvan werkt, heeft beslist om ook voor de MER voor de Oosterweelverbinding de nieuwe modellen, die trouwens niet zo spectaculair andere resultaten opleveren, te gebruiken, als er nog geen ontwerpteksten zijn. De wijziging is maanden geleden besproken met de BAM, die ermee akkoord ging. Dat levert een vertraging op van twee maanden. De minister heeft enkel de relativiteit daarvan willen aantonen door te wijzen op de zes maanden die sowieso nodig zijn voor de koppeling. Daarmee is in de recente rapportage nog geen rekening gehouden omdat op 14 november nog niet bekend was dat de BAM die andere keuze zou maken. De plan-MER zal nu klaar zijn tegen 14 juli 2017. De bouwaanvraag zal volgen.

Wouter Vanbesien vraagt de aangepaste planning te krijgen, waarop minister *Schauvliege* zegt dat de timing van de recente voortgangsrapportage gewoon zes maanden opschuift. Voor het project Linkeroever wordt het nieuwe model niet toegepast omdat de ontwerpteksten daarover al klaar waren.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden er heel wat actieplannen uitgewerkt, onder meer voor de lage-emissiezones. De MER toont trouwens aan dat het beter is te investeren en te ageren. Niets doen is de slechtste optie zeker voor wie in Borgerhout woont. De regeringskeuzes zijn bekend en daarover zal er overlegd worden. Een referendum wordt afgeraden in het niet-bindende advies van het schepencollege. De regering is uiteraard verplicht haar standpunt dienaangaande te motiveren.

Als het milieueffectrapport vernietigd wordt door de Raad van State, is het terug naar af. Het rapport slaat echter op de wijziging van de Oosterweelverbinding van brug naar tunnels; het oorspronkelijke RUP blijft echter overeind en biedt de regering wel nog enkele beperktere keuzes. Ondertussen is het mogelijk om de MER en het GRUP in één procedure te behandelen, wat tijdswinst oplevert. Voorts biedt de nieuwe complexeprojectenregeling mogelijkheden. De regering gaat er echter vanuit dat ze de argumenten van het rapport van de auditeur kan weerleggen. Als de MER niet vernietigd wordt, maar het GRUP wel, hangt het van de goedkeuring van de MER af of het gehandhaafd kan blijven voor alternatieve tracés met een nieuw RUP.

Uit vergelijkingen met het buitenland blijkt dat het Vlaamse model goed is, toch lijkt er altijd wel iets op te duiken waarop het vastloopt. Als minister van Leefmilieu houdt ze eraan dat het milieueffectrapport zo goed en gedetailleerd mogelijk is. Uiteraard is ze bereid na te gaan of er nog inspiratie te halen valt uit buitenlandse praktijken. Enkele professoren hebben al vergeleken met Nederland en vastgesteld dat het daar strenger is, maar misschien wordt daar anders omgegaan met procedures tegen milieueffectenrapporten en ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Yasmine Kherbache neemt aan dat de minister van Leefmilieu bekommerd is om de luchtkwaliteit en de impact op de gezondheid ervan. Niemand pleit voor niets doen, het bewustzijn groeit, ook bij de inwoners. Het milieueffectrapport voorspelt echter net op die plek waar de situatie een van de slechtste van Europa is, een verdere achteruitgang. Door de plannen met de Oosterweelverbinding gewoon door te zetten, zorgt de minister daar wetens en willens voor. Welke conclusie trekt de minister uit die nieuwe feiten, wetende dat er betere alternatieven zijn? Het is nooit te laat om bij te sturen.

Minister *Schauvliege* is uiteraard bezorgd om de luchtkwaliteit. Heel wat maatregelen moeten die verbeteren, onder meer de vergroening van de autofiscaliteit. Het milieueffectrapport wijst echter uit dat de luchtkwaliteit voor meer mensen verbetert dan verslechtert. De Vlaamse Regering en de intendant zijn graag bereid om enkele denksporen te bespreken. De beslissing is echter

genomen, én gaat gepaard met milderende maatregelen om de luchtkwaliteit op zoveel mogelijk plaatsen te verbeteren. Iedereen is het erover eens dat de huidige files het slechtst zijn voor de luchtkwaliteit in Antwerpen en omgeving. Daarom zijn de maatregelen genomen om de doorstroming aanzienlijk te verbeteren.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Wouter VANBESIEN
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

| | |
|----------|---|
| ADR | Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route |
| ANB | Agentschap voor Natuur en Bos |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BAFO | best and final offer |
| BAM | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel |
| bbp | bruto binnenlands product |
| DG GROW | Directoraat-generaal Interne Markt, Industrie, Ondernemerschap en Midden- en Kleinbedrijf |
| DG MOVE | Directoraat-generaal Mobiliteit en Transport |
| DRW | doorgaande ringweg |
| EIB | Europese Investeringsbank |
| ESR | Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen |
| Eurostat | statistical office of the European Union |
| GRUP | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan |
| IFDM | Immission Frequency Distribution Model |
| IMF | International Monetary Fund |
| Infrabel | Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet |
| INR | Instituut voor de Nationale Rekeningen |
| LO | linker-Scheldeoever |
| MER | milieueffectrapportage |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid) |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |
| OESO | Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling |
| pps | publiek-private samenwerking |
| P+R | park and ride |
| RUP | ruimtelijk uitvoeringsplan |
| SRW | stedelijke ringweg |
| TEN | Trans-Europees Netwerk |
| TEN-T | Trans-Europees Netwerk voor Transport |
| VITO | Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek |
| vte | voltijdsequivalent |