



Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2016-2017) – Nr. 2
22 september 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 de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

15 juni 2017

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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

66 (2016-2017) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts	5
2. Departement MOW en BAM over het stappenplan van het Toekomstverbond .	5
2.1. Een nieuwe manier van samenwerken.....	5
2.2. Vier lagen.....	6
2.3. Het stappenplan	6
2.4. Vervoersregio Antwerpen	6
2.5. Ontwerpopdrachten overkapping R1	7
2.6. Oosterweelverbinding	7
2.7. Verbeteren en versterken van het Haventracé.....	9
2.8. De A102	10
2.9. Routeplan 2030.....	10
2.10. De Werkgemeenschap.....	11
2.11. Taskforce 11	
2.12. Het Werkplatform	12
2.13. De financiering van de overkapping van de R1	12
3. Reacties van de burgerbewegingen.....	12
3.1. stRaten-generaal	12
3.2. Ademloos.....	13
3.3. Ringland	14
4. De intendant voor de overkapping	15
5. Flankerende maatregelen	16
5.1. De uitdaging.....	16
5.2. De partners.....	16
5.3. De opdracht	16
5.4. Samenwerking.....	17
5.5. Middelen flankerend beleid	17
5.6. Infrastructurele maatregelen	18
5.7. Gedragsgerichte maatregelen	19
5.8. Extra mobiliteitsaanbod	21

6. Bespreking	21
6.1. Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien	21
6.2. Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache	23
6.3. Vragen en opmerkingen van Koen Daniëls	25
6.4. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder	25
6.5. Vragen en opmerkingen van Willem-Frederik Schiltz	26
6.6. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort	27
6.7. Antwoorden van minister Bart Tommelein	28
6.8. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke	29
6.9. Aanvullende opmerkingen over de financiering	29
6.10. Antwoorden van minister Joke Schauvliege	31
6.11. Antwoorden van minister Ben Weyts	32
6.12. Antwoorden van Jan Van Rensbergen	34
6.13. Antwoorden van Filip Boelaert	34
6.14. Aanvullende opmerkingen	35
Gebruikte afkortingen	37
Bijlagen: zie dossierpagina van dit dossier op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 15 juni 2017 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid in Antwerpen. Het regeringsrapport¹ volgt op de voortgangsrapportages over de realisatie van het Masterplan 2020 Antwerpen². Het is de bedoeling dat er voortaan een voortgangsrapportering komt met betrekking tot het Toekomstverbond³ dat een kader biedt voor alle ontwikkelingen en projecten met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Antwerpse agglomeratie.

Na een situerende inleiding door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, werd het Toekomstverbond en zijn stappenplan toegelicht door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, bijgestaan door Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM nv. Daarna kregen de burgerbewegingen het woord: Manu Claeys namens stRaten-generaal, Wim van Hees namens Ademloos, en Peter Vermeulen namens Ringland. Alexander D'Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, besprak de bereikte consensus. Jan Verhaert, directeur Mobiliteit Stad Antwerpen rondde de toelichtingen af met een schets van de flankerende maatregelen.

Daarop volgde een debat met de leden, waaraan behalve de sprekers ook Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, en Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, deelnamen.

De presentaties van Filip Boelaert en Jan Verhaert zijn opgenomen als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* kondigt een verhaal van vooruitgang aan, dank zij hard werk na de ondertekening van het Toekomstverbond. Van de discussietafel naar de tekentafel, en van de rechtbank naar de werkbank! Er is een formeel moment van communicatie over gehouden, met de actiegroepen. Als de nieuwe vragen en scenario's in het kader van de MER-procedure worden ingediend, beginnen de burgerbewegingen ook fasegewijs de verzoekschriften voor de Raad van State in te trekken.

Er is expliciet de intentie om te blijven samenwerken in het kader van de Werkgemeenschap⁴ en de overkappingsprojecten. Projectofferten konden tot 17 juni 2017 ingediend worden. Nog voor het zomerreces wil men beslissen.

2. Departement MOW en BAM over het stappenplan van het Toekomstverbond

2.1. Een nieuwe manier van samenwerken

Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement MOW, verklaart dat er een hele weg is afgelegd waarbij het conflictmodel is omgeruild voor een samenwerkingsmodel. Die kentering was niet altijd even eenvoudig, stelt de spreker. Het wederzijds begrip moest groeien, maar men is een heel eind

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1.

² In de huidige zittingsperiode kregen de documenten met betrekking tot die voortgangsrapportage alle het documentnummer 63 (2014-2015). In de vorige zittingsperiode was dat hetzelfde nummer: 63 (2010-2011).

³ Het Toekomstverbond werd op 15 maart 2017 afgesloten door de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos.

⁴ Zie bijlage 4 bij *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1: Nota Werkgemeenschap.

opgeschoten. Er is echter nog werk aan de winkel inzake opbouw van vertrouwen.

De eerste stappen zijn gezet en men is inderdaad van de rechtbank naar de werkbank overgestapt. Samen werk maken van heel wat maatregelen, acties en projecten ten gunste van de betere bereikbaarheid en leefbaarheid, dat is de boodschap.

2.2. Vier lagen

De spreker ziet vier lagen in de uitvoering van het Toekomstverbond. In eerste instantie is er een engagement om te evolueren naar een modal shift van 50/50. Vervolgens wil men de R2 verbeteren en versterken en de A102 of het Haventracé aanleggen. De R1 wordt volledig rondgemaakt door de bouw van de Oosterweelverbinding. En de R1 wordt volledig overkapt.

Alles moet zijn beslag vinden in een Routeplan 2030.

2.3. Het stappenplan

Het Toekomstverbond behelst een aantal vertrouwenwekkende stappen die op korte termijn worden genomen. Ze zijn afgesproken met timing. Die afgesproken stappen geven de burgerbewegingen de mogelijkheid hun procedures bij de Raad van State stapsgewijs in te trekken.

Filip Boelaert noemt als stappen: de oprichting van de vervoersregio Antwerpen en de ontwerp opdrachten voor de overkapping. De projectoffertes voor de verschillende segmenten zijn net binnen. Het Haventracé en het Routeplan 2030 werden op de agenda gezet en er zouden werkfora en overleg opgericht worden. Dat werd de Werkgemeenschap. Tot slot wordt een financieringsmethode voor de overkapping van de R1 uitgewerkt.

2.4. Vervoersregio Antwerpen

In het kader van de vervoersregio Antwerpen ligt een BVR⁵ klaar ter goedkeuring. Het wordt de vierde vervoersregio. Er is een uitnodiging verzonden op 31 maart 2017. Op 22 juni is er een infovergadering voor de 30 gemeenten die er deel van uitmaken. Op 6 juli is een eerste formele bijeenkomst van de regiораad.

De belangrijkste rol van die regiораad is in elk geval de basisbereikbaarheid uitrollen in de hele regio. Van het concept kan een visie toegevoegd worden aan het Routeplan 2030, over de samenhang en een gelaagd netwerk van collectief vervoer als ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkeling. De regiораad geeft tevens een advies voor het kernnet, en geeft vorm aan het aanvullend net en het vervoer op maat.

De vervoersregio krijgt een belangrijke plek in het Routeplan 2030 en zij moet het politieke draagvlak vertegenwoordigen. De vervoersregio's en de respectieve raden volgen de werkzaamheden op en zijn samengesteld uit politieke vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten. Ze leveren een advies af aan de Vlaamse Regering over het voorstel van routeplan en de werkprogramma's.

In de vervoersregio zijn nu al 30 gemeenten rond Antwerpen opgenomen. Men bekijkt of er andere relevante gemeenten kunnen worden toegevoegd, zoals Beveren. Die toevoeging lijkt logisch omdat Beveren voor heel wat vervoerrela-

⁵ Besluit van de Vlaamse Regering 'Regelluw kader proefprojecten basisbereikbaarheid: opstart proefproject grootstedelijke vervoersregio Antwerpen', intussen goedgekeurd op 8 september 2017.

ties aangewezen is op Antwerpen. Ook Malle stelde de vraag. De vervoersregio zelf bepaalt wie er al dan niet wordt toegelaten. Vragen ter zake worden behandeld op de eerste vergadering van de raad.

2.5. Ontwerpopdrachten overkapping R1

Een tweede stap in het stappenplan behelst de overkapping van de ring. De ambitienota⁶ van intendant Alexander D’Hooghe vormde de aanzet tot de overkappingsprojecten. Er zijn 15 teams geselecteerd en er zijn intussen evenveel offertes binnen. De gunning van de raamovereenkomsten zou nog voor het zomerreces moeten kunnen plaatsvinden. De analyse kan beginnen. Na de zomer zou men dan effectief van start kunnen gaan.

De lokale overheden en de burgerbewegingen blijft men nauw betrekken vanuit de filosofie van samen overleggen en aan de werkbank zitten. Ze zullen een plaats hebben in de jury’s van de opdrachten en hebben mee de evaluatiekaders voor beoordeling van de ontwerpopdrachten vastgelegd. Ook bij de selectie van kandidaten waren ze er al bij.

De opdracht beslaat zes verschillende segmenten van west, over zuid, zuidoost, oost, noordoost tot noord. Het team van de intendant ging al aan de slag met het segment noordoost, Lobroekdok–Sportpaleis. Men wil in het voorjaar 2018 voor alle segmenten alvast ontwerpen klaar hebben. De beoordeling gebeurt op grond van een vooraf vastgesteld beoordelingskader. Dat moet resulteren in een advies aan de regering voor prioritering van de overkappingsprojecten.

2.6. Oosterweelverbinding

Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM, gaat in op de derde en vierde stap, de Oosterweelverbinding en het Haventracé.

2.6.1. Zwijndrecht

Voor Zwijndrecht gebeurt een onderzoek en is er overleg om geluidswerende maatregelen te kunnen nemen. Er zijn workshops georganiseerd met experts en er zijn geluidsmoduleringen gemaakt om tot een definitie te komen. Er is resultaat. Het project kreeg vorm en er is een ambitiedoelstelling uitgeschreven die een reductie inhoudt van 10 decibel in de omgeving van de E17 ter hoogte van Burcht en Zwijndrecht en beschrijft hoe men het project wil voortzetten.

Het project is innovatief maar haalbaar. Met Zwijndrecht en de betrokkenen zijn de besprekingen vergevorderd om het akkoord uit te werken. Men heeft ervoor gezorgd dat in het BAFO-bestek van de aannemers voor de werken op Linkeroever meteen ook maatregelen meegenomen worden zoals de aanleg van een geluidsarm wegdek en absorberende geluidsschermen op de middenberm.

2.6.2. Project-MER Oosterweelverbinding

In de lopende project-MER komt bijkomend onderzoek, met extra richtlijnen van de dienst MER, zoekend naar de mogelijkheden die het Toekomstverbond biedt. In de workshops en het stappenoverleg was men het er vrij snel over eens dat het verkeersscenario dat het Toekomstverbond zelf belichaamt, mee moet bekeken worden in de project-MER om inzicht te krijgen op de mobiliteitseffec-

⁶ <http://www.overdering.be/ambitienota/>. Zie ook *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/15.

ten, de geluidsimpact, de luchtkwaliteit en alle andere aspecten van een verkeersbeeld dat de gewenste toekomst weergeeft.

Dat scenario houdt in dat alle Scheldekruisend doorgaand verkeer rondrijdt via de R2-Liefkenshoeektunnel. Op de zuidelijke ring moet een ontvlochten systeem tot stand komen tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost. Er moet een modal shift in de verhouding 50-50 ontstaan, wat slaat op het aandeel dat met autovervoer nog maximaal over de weg kan gebeuren. Het gaat dan om maximaal 50 percent in de stadsregio maar ook met herkomstbestemming van en naar de stadsregio. De aanleg van de A102 moet de route over het Haven tracé versterken.

Het verkeersscenario dat het model belichaamt, is doorgerekend door het team verkeersmodellen van het departement. Dat gaf aanleiding tot inzichten die het Toekomstverbond meeneemt. Men verwacht dat er een verzacht verkeersklimaat door ontstaat en ook een verbetering op andere fronten.

Ook mogelijke andere effecten van een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels van de Oosterweelverbinding zijn onderzocht in het kader van het bijkomend onderzoek in de project-MER. Ook daarvoor is een lijst opgesteld. Het beperken van de capaciteit van de kanaaltunnels zou kunnen betekenen dat er maar behoefte is aan bijvoorbeeld één rijstrook in de noordelijke kanaaltunnel, in reguliere omstandigheden. De tweede zou men dan kunnen afstrepen en enkel voor calamiteiten gebruiken. Dat laat ook toe de Oosterweelknoop grotendeels dicht te leggen en zo een grote ruimtelijke meerwaarde te bieden.

Men wil onderzoeken of dat ook voor de zuidelijke kanaaltunnel kan en wat de gereduceerde doornsnode aan mogelijkheden biedt, met de aansluitingscomplexen, de groene laan aan Schijnpoort, de Oosterweelknoop enzovoort. Men bekijkt welk onderzoek ter zake kan worden gedefinieerd en of het in de MER kan worden ingeschoven.

Dat gewenste bijkomend onderzoek geeft aanleiding tot een lijst van zowat 35 onderzoeksvragen die aan de dienst MER voorgelegd worden. Met die dienst is al overleg gepleegd om na te gaan of het in de scope van het onderzoek past en of men het kan inschuiven met bijkomende richtlijnen. Dat is bevestigend beantwoord. De spreker bekijkt enkele vragen en wijst onder meer op de cut-and-cover- en boortunnels die al onderzocht zijn in de project-MER, maar op de volle capaciteit van twee rijstroken en een pechstrook of drie rijstroken voor de Scheldetunnel. Ook daar wil men een gereduceerde capaciteit checken om te zien of er dan al dan niet andere opties in beeld komen. Een andere vraag is om voor de rapportering lucht en geluid in afstandsperimeters te rekenen, in plaats van in statistische sectoren te werken. Er zijn afspraken rond gemaakt en alles krijgt zijn beslag in het verder onderzoek van de project-MER.

De MER wordt op die manier vervolledigd en robuust gemaakt, stelt Jan Van Rensbergen. Dat moet toelaten in een later stadium bij de keuze van uitvoeringsvarianten daarvoor ook een omgevingsvergunning aan te vragen.

Het Sint-Annabos en de dijkverplaatsing deden veel vragen rijzen en er waren daarover verscheidene workshops met technici en experts. Een aantal aspecten worden de facto in de project-MER onderzocht. Andere, zoals de dijkverplaatsing, Sigmahoogte en de juiste contouren daarvan, krijgen vorm in workshops onder leiding van Filip Boelaert.

Er is voorts afgesproken dat het MER-proces niet volgens een traditioneel stramien verloopt, waarbij er pas na onderzoek en met conclusies wordt teruggekoppeld. Tussentijds zal er voor de uitwerking van varianten en

ontwerprapporten teruggekoppeld worden en er zal op de werktafels zelf uitleg worden verstrekt. Men krijgt gezamenlijk de kans om vragen te stellen. Het integrale proces van de MER wordt op die manier transparant en iedereen blijft op de hoogte, ook de burgerbewegingen.

Wat tunnelveiligheid in de Oosterweelverbinding betreft, heeft AWV in het kader van het stappenoverleg uitgezocht of de aanpak om tot een volledige overkapping te komen afwijkingen vergt of een zekere interpretatie van de Tunnelrichtlijn. Dat is mogelijk, zo blijkt. AWV en de tunnelautoriteit zullen daar aandacht aan besteden. Er is bijvoorbeeld een alternatief mogelijk voor de 10-secondenregel onder bepaalde geografische omstandigheden en met aanvullende maatregelen. Er zullen bijkomende risicoanalyses en beschermende maatregelen nodig zijn. Dat geldt behalve voor de Oosterweelverbinding voor het integrale dossier van de overkapping. Een volledige overkapping van de ring vergt veilige tunnels, die voldoen aan de Europese Tunnelrichtlijn. AWV verzekert dat de wetgeving dat toelaat.

2.7. Verbeteren en versterken van het Haventracé

Met betrekking tot de verbetering en versterking van het Haventracé wees de doorrekening van het team verkeersmodellen er al op dat het bijzonder veel potentieel heeft om extra doorgaand verkeer op te nemen, op voorwaarde dat een aantal knelpunten op de route worden weggewerkt. De Liefkenshoektunnel zou in het scenario van het Toekomstverbond nog een beperkte restcapaciteit overhouden, wat nodig is voor de verdere ontwikkeling van het havengebied. Het onderzoek voor het Haventracé ging dan ook uit van die Liefkenshoektunnel. Het tracé begint bij de E34 west, en loopt via de R2 met de Liefkenshoektunnel, de Tijsmanstunnel, de A12 noord, het knooppunt onder Ekeren en de A102 die nog aan te leggen is tot aan de E313 en dan verder door richting Aalst.

Het onderzoek en de workshops hadden vooral betrekking op de bestaande infrastructuur van de E34-R2 tot A12 noord om te zien wat er nodig is om die klaar te maken voor extra verkeer dat naar daar wordt gestuurd door het Toekomstverbond. De oefening was puur theoretisch met de Liefkenshoektunnel als vertrekpunt. Die is op volle capaciteit gezet. Met dat verkeersprofiel is nagegaan waar men op het traject op knelpunten en op files botst, waar de capaciteit te klein is of waar een rijstrook bij moet komen enzovoort.

Zo kwam het Toekomstverbond gezamenlijk tot een aantal ingrepen, waarover is gerapporteerd. Men heeft ze geclusterd tot logische eenheden. In eerste instantie is het logisch dat men eerst de bijkomende capaciteit klaarmaakt en versterkt voor het extra verkeer. Er zijn aan de Liefkenshoektunnel al files in de avondspits richting Nederland door de op- en afrit tussen de Liefkenshoektunnel en de Tijsmanstunnel. Die verergeren als er nog meer verkeer op die weg wordt gestuurd. Daarom heeft deze cluster 1 hoge prioriteit. Er is een nieuwe Tijsmanstunnel nodig die rechtstreeks is aangesloten op de bestaande Liefkenshoektunnel. De complexen aan beiden kanten moeten eraan gekoppeld worden. Het tolplein en het complex Waaslandhaven-Noord moeten worden geoptimaliseerd.

Een tweede cluster werken betreft de R2 en maakt de hele as klaar om extra verkeer op te vangen.

In het kader van de A12 noord is ook een ingreep nodig (cluster 3), gekoppeld aan de ontwikkelingen van het logistiek park Schijns en de aansluiting van de NX die ook daar aankomt. Er moet afstemming gebeuren met lopende processen die in tijd en vergunningen gelijk moeten kunnen lopen met een verdere versteviging van de as. Hetzelfde geldt voor Luythagen.

Een vierde cluster heeft te maken met een versterking van het deel onder Ekeren. De knoop mag vrij complex genoemd worden en men verwacht dat het erger wordt als de A102 wordt toegevoegd. Die moet onder handen genomen worden, maar het proces moet worden afgestemd op die aanleg. Het moet samen klaar zijn om het geheel in optimale conditie te hebben wanneer er verkeer wordt gestuurd.

De verdere clusters zijn onder meer gelinkt aan de ontsluiting van de Waaslandhaven, de E34. Dat project staat al in de steigers. Andere moeten nog bekeken worden als mogelijkheid. De clusters vragen dringende aanpak om de bestaande structuur te versterken. Ook met de A102 moet enige haast gemaakt worden, stelt de spreker, al vergt dat een langere doorloop- en voorbereidingstijd. Het is allemaal nodig om het Haventracé vorm te geven.

De workshops onderzochten ook de mogelijke knelpunten inzake leefbaarheid om dat mee te nemen in de analyses voor het Routeplan 2030. In GIS-verband is informatie naar boven gekomen over bewoningen en dergelijke.

2.8. De A102

De A102 is een project van AWW. Een doorlopende plan-MER voor A102/R11bis is on hold gezet in afwachting van een plan van aanpak om het proces te hernemen in het kader van het Toekomstverbond. Daarmee zal er meer doorgaand verkeer over de A102 gaan, maar tegelijkertijd moet onderzocht worden wat de consequenties zijn bij opschaling naar het TEN-T, het Europese hoofdwegennet, als er ADR-verkeer door moet enzovoort. Wat betreft de planning is er ook afstemming nodig met de tweede spoorontsluiting die in dezelfde strook en zone tot stand komt.

Voor het integrale proces wordt tijdens zomer en najaar bekeken hoe men met alle ingrepen op het tracé planmatig aan de slag kan met het oog op voortgang in elk van de procedures om tot uitvoering te komen.

2.9. Routeplan 2030

Filip Boelaert stelt dat een volgende stap in het stappenplan een canvas is voor het Routeplan 2030, een blik vooruit op hoe de mobiliteit in de regio kan georganiseerd worden met als randvoorwaarden de vermelde stappen Haventracé, Oosterweelverbinding en een overkapte R1. De belangrijkste ambitie en uitdaging is de modal split 50/50. Dat is niet zonder risico's.

Het vertrekpunt is het gekende Masterplan 2020 van waaruit een samenhangend netwerk wordt uitgetekend voor personen- en goederenvervoer. De verschillende vervoersmodi krijgen daarin de nodige aandacht: fietsvoorzieningen, bus, tram, trein, taxi enzovoort. Voor goederenvervoer wil men inzetten op de waterweg. Een groot deel van het vervoer in en om de Antwerpse haven maakt daarvan al gebruik. Voorts moeten er een aantal innovatieve oplossingen komen voor de stedelijke logistiek. De netwerken moeten ook verknoopt worden om combinaties van vervoer en overstappen mogelijk te maken. Dat impliceert zowel infrastructuurle als niet-infrastructuurle maatregelen. De grote projecten zijn gekend, maar zaken als fietsdeelsystemen blijken zeer belangrijk om de modal shift te realiseren. Zo is een deelsysteem voor elektrische scooters gelanceerd. Stelselmatig worden maatregelen genomen die de evolutie naar 50/50 mogelijk maken binnen een breder kader dan louter de Antwerpse stadsring.

Het vergt bovendien een samenhangend programma van maatregelen en projecten met oog voor middelen, termijnen en prioriteiten. Er wordt in elk geval gezocht naar synergieën en men probeert een aantal hefboomprojecten te

definiëren. De deadline voor het Routeplan 2030 is medio 2018 en ook dat noemt de spreker ambitieus.

In het canvas⁷ staat al een verduidelijking over inhoud en vorm van het toekomstige Routeplan en hoe men het proces van totstandkoming ziet. Het is absoluut nog niet bindend als tekst, maar wel een leidraad voor discussie. Die discussies worden grotendeels gevoerd aan de werktafels, maar vormen al een input voor de vervoersregio en de regiораad om zich erover te beraden en het Routeplan verder vorm te geven.

2.10. De Werkgemeenschap

De Werkgemeenschap is intussen een feit en een plaats waar alle actoren die bij de verschillende projecten betrokken zijn, kunnen samenkomen: lokale overheden, burgerbewegingen, andere maatschappelijke actoren die misschien nog niet gekend zijn en de Vlaamse overheid die de studie begeleidt of input levert voor discussie.

Het doel is daar voorstellen en projecten te formuleren, te bespreken, af te toetsen, uit te werken. De administratie heeft intussen geleerd dat men er ook met nog onvoldragen voorstellen op de proppen moet durven komen. Dat is een heel nieuwe werkwijze voor een entiteit die de gewoonte heeft om voorstellen te ontwikkelen, te zorgen dat ze intern goed afgestemd zijn en dan ermee naar buiten te komen als voldragen feit. Dat lokt bij discussies een verdedigende reflex uit. Die blijft grotendeels uit als men mee in de discussie kan stappen over iets wat nog niet voldragen is. Dat is een belangrijk voordeel van de Werkgemeenschap.

Het kan daarin gaan over mobiliteit, maar ook over leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke aspecten. De Werkgemeenschap heeft een rol als beleidsondersteunend element, maar vooral ook als discussieforum, denktank en klankbord om ideeën te laten opborrelen en reacties te krijgen op voorstellen die dan uitgewerkt kunnen worden. Het mag vooral geen praatbarak worden waar men maanden bij hetzelfde thema blijft hangen. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om vooruit te komen.

De Werkgemeenschap is bovendien een instrument om participatie en communicatie vorm te geven. De governance ervan wordt een stuk opgenomen door een intendant, die met een nieuwe overheidsopdracht moet worden aangeduid. Hij wordt ondersteund, door een secretariaat en met procesbegeleiding.

Schematisch blijkt dat burgerbedrijven, burgerbewegingen, ambtelijke vertegenwoordiging en experts en consultants samen aan de diverse werktafels gaan zitten. Het gaat om verscheidene projecten: overkapping, project-MER en hoe men daarmee voortgaat, Routeplan 2030, vormgeving, projecten Haventracé en andere.

2.11. Taskforce

Naast de Werkgemeenschap en de werktafels is er een taskforce die ook al in het Toekomstverbond is opgenomen. Die staat in voor de ambtelijke afstemming met en tussen de verschillende administraties. De taskforce is samengesteld uit de leidend ambtenaren van de entiteiten die het Toekomstverbond moeten uitvoeren. Die samenstelling kan wisselen, naargelang de relevantie van wat er loopt, stelt de spreker.

⁷ Zie bijlage 3, Canvas Routeplan 2030 bij *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1.

2.12. Het Werkplatform

Die taskforce wordt op zijn beurt gevoed door het Werkplatform. Daar komen de mensen samen die het echte werk opnemen, de medewerkers die op de achtergrond actief zijn en alles concretiseren. Ze worden zo samengebracht in een soort van A-team, dat de aanzet geeft voor heel wat nota's. Het Werkplatform bereidt het beleid en de discussies van de werktafels voor en formuleert adviezen. Men wil een aantal zaken in de markt zetten en onderzoek voeren als grondslag voor discussie.

Het Werkplatform heeft ook als taak het Routeplan 2030 uit te voeren door projecten in de markt te zetten. Zij staan in voor planning, het in de markt zetten en uitvoering van projecten. Vooral een degelijke afstemming ervan met en tussen de diverse administraties is cruciaal. Het uitgangspunt is het multimodale denken en daarom moeten al die verschillende administraties mee aan de tafel, samen met de gemeenten, de provincie voor het fietsbeleid, en de NMBS om vorm te geven aan de modal shift.

Filip Boelaert toont een schematische voorstelling van de Werkgemeenschap, met een kriskrasbeeld van alle mogelijke deelnemers (zie dia 41 van zijn presentatie als bijlage).

2.13. De financiering van de overkapping van de R1

De allerlaatste stap is de financiering van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting 2017. Daarin is een decretaal artikel opgenomen met betrekking tot een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1. In het fonds komen onder meer de onbenutte kredieten van beleidsdomein MOW terecht. Belangrijk is de toezegging van de EIB op 3 mei 2017 een aanvraag voor financiering te aanvaarden waarbij een lening wordt overwogen ten belope van 1 miljard euro en de due diligenceprocedures die moeten aantonen dat men op goede weg is, zijn opgestart.

Het toegelichte proces heeft ertoe geleid dat de burgerbewegingen stilaan bereid blijken om hun procedures bij de Raad van State in te trekken.

3. Reacties van de burgerbewegingen

3.1. stRaten-generaal

Manu Claeys van stRaten-generaal zegt dat op 15 maart 2017 met grote consensus het Toekomstverbond ondertekend is. Dat bevat een aantal heel belangrijke punten. Er is onder meer de start van een nieuw samenwerkingsmodel, de Werkgemeenschap, met de bedoeling hard te werken. Het biedt ook de mogelijkheid om ideeën en mogelijkheden die nog niet voldragen zijn alvast af te toetsen en te bespreken in een vrij veilige omgeving. Geregeld samenkomen en over alles kunnen debatteren, maakt dat er een vertrouwen gecreëerd wordt waarin het mogelijk wordt ook wel eens een domme vraag te stellen en bij onaffe dingen feedback te vragen.

Het feit dat de Werkgemeenschap er is, vindt de spreker cruciaal en fantastisch. Ook voor het uitwerken van het Haventracé zijn er goeie stappen gezet, stelt de hij. Het feit dat er 1,25 miljard euro wordt vrijgemaakt, wekt eveneens vertrouwen. De hoop dat de overkapping er echt komt, is niet langer ijdel. In het Toekomstverbond zit overleg met de gemeente Zwijndrecht. Het is de tweede Oosterweelgemeente waar een duurzame verbinding wordt verwacht.

Ten slotte is er het engagement van de BAM om bij de dienst MER een vraag neer te leggen over een Oosterweelverbinding met gereduceerde capaciteit. BAM zou in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels. Die deadline is niet gehaald maar dat werd in alle rust onthaald door het publieke platform. Dat ook eind mei passeerde zonder commotie, wijst op een groot vertrouwen, aldus de spreker. Kortelings wordt dan toch de onderzoeksvragenlijst aan de cel-MER bezorgd. De raad van bestuur van stRaten-generaal heeft beslist om op datzelfde ogenblik zijn verzoekschrift bij de Raad van State in te trekken.

Volgens de spreker is het belangrijk daarop te wijzen omdat dit het startsein moet zijn van nog meer intrekkingen. De burgerbewegingen willen zo honoreren dat er solide werk is geleverd in de voorbije maanden. Er zijn heel wat concrete stappen gezet en documenten en engagementen uitgeschreven. stRaten-generaal steunt alvast de beslissing van andere indieners zoals Ademloos en individuele burgers uit Antwerpen en Zwijndrecht om hun klacht nog niet in te trekken en op eigen ritme, keuze en op basis van raden van bestuur concrete stappen te zetten.

Op 14 juni 2017 is er in de Antwerpse Hortazaal een bijeenkomst georganiseerd waarbij alle burgerbewegingen en sommige individuele indieners hun visie kwamen toelichten. Vooral de sessie vragen en antwoorden bleek tamelijk heftig. Men gaat door een proces en er klinken evengoed adviezen om de klachten niet in te trekken en vooral geen vertrouwen aan de overheid te schenken. stRaten-generaal besloot zijn verzoekschrift wel in te trekken, maar wil absoluut de bezorgdheid van de anderen overbrengen.

Tijdens de open avonden zijn er lange sessies met vragen en antwoorden. Bij de laatste sessie waren onder meer mensen van de noordrand aanwezig en van Zwijndrecht. stRaten-generaal probeert iedereen duidelijk te maken dat het zowel aan de burgerbewegingen als aan de overheid is om aan te tonen dat men het vertrouwen waard is. Men hoopt alvast dat de overheid het intrekken van het verzoekschrift aangrijpt om het vertrouwen te vergroten. Dat is essentieel, los van alle technische elementen van het dossier.

De in het Toekomstverbond omschreven omslag inzake modal split, duurzame mobiliteit en scheiding van doorgaand en lokaal verkeer moet worden doorgezet en men hoopt op een gedragen gezamenlijke resolutie. Liefst ziet men de modal shift op alle terreinen verankerd. Het is immers doorslaggevend om de Oosterweelverbinding en alle nieuwe infrastructuur naar behoren te laten functioneren.

Voorts hoopt men dat bij de praktijk van de Werkgemeenschap en de werktafels actief campagnes worden gevoerd en er openlijk geronseld wordt opdat niet alleen de burgerbewegingen weer paraat zouden staan maar ook individuele burgers en anderen de kans krijgen om zich in de discussie te gooien.

3.2. Ademloos

Wim van Hees, van Ademloos, stelt dat zijn bijdrage van een andere aard is. De periode van 2005 tot 2015 noemt de spreker tumultueus en conflictueus. Er was niet echt communicatie maar men was het veeleer op een beschaafde manier niet met elkaar eens. Dat was wel anders bij de eerste slag om de Oosterweelverbinding. Er kwam dus vooruitgang op het vlak van beschaving en omgang met elkaar.

Sinds 2 januari 2016 is er nog meer vooruitgang, met de benoeming van de intendant, Alexander D'Hooghe. Op anderhalf jaar tijd blijkt het kansen te scheppen als mensen niet elkaar bestrijden maar wel samenwerken. Men werkt door, boekt vooruitgang en tegelijk keert men de tanker, zo stelt de spreker. In het aangevatte traject kan iedereen zich vinden en het is voor de regio zeker innovatief.

In de loop van 18 maanden is ervoor geopteerd om zo min mogelijk te communiceren en zo het project meer kansen te bieden. Het hele concept is historisch voor stad en regio. Intern was er zeker wel communicatie en dat middels drie voortgangsrapportages. Dat zit in de traditie van actiegroepen ingebouwd. Recent ging de 22e Horta op acht jaar tijd door. De laatste van de rapportages was woeliger dan de voorgaande omdat er onrust en bekommernissen aan de oppervlakte kwamen uit de rand, met name de noordrand, de Lenoragroep en dergelijke. Zij zijn bang om uit de boot te vallen en niet meegenomen te worden in het proces. Men moest en kon dat ook deels opvangen. De eerste keer gebeurde dat kort voor het Toekomstverbond met de vraag naar een mandaat van de zaal om de gesprekken te mogen voortzetten. Het mandaat kreeg men met unanieme instemming, één persoon niet te na gesproken.

Na de ronde van vragen en antwoorden werd nogmaals het signaal gevraagd dat de beweging mocht worden doorgezet. Ook toen kwam er bevestiging. Dat zal dus gebeuren. Er is overleg over de intrekkingen van de klachten en er lijkt geen reden om te denken dat het op termijn ook niet zou gebeuren. Wim van Hees heeft al laten weten aan betrokkenen dat hij de raad van bestuur wil samenroepen om die stap te zetten op zo kort mogelijke termijn. Er is geen garantie van vlekkeloos verloop maar de spreker doet zijn best om die positie te verdedigen.

3.3. Ringland

Peter Vermeulen spreekt voor Ringland en zegt in die hoedanigheid in een andere positie te zitten. Ringland zit niet in de procedureslag verwikkeld. Dat betekent niet dat men minder hard zou hebben meegewerkt of minder betrokken zou zijn. Ringland heeft de dynamiek van bepaalde aspecten veeleer van op een afstand gevolgd. De positieve evolutie juicht men toe en ook daar leeft de hoop dat alles eerstdaags kan worden afgerond.

Ook voor Peter Vermeulen is er op 15 maart 2017 eigenlijk beslist om de tanker te keren. Er wordt een belangrijke stap gezet in het bepalen welke instrumenten daarvoor worden ingezet. Zelf kijkt hij hoopvol uit naar 15 september 2017 om te zien of de koerswijziging dan echt gerealiseerd kan worden.

Absoluut prioritair in het hele verhaal is voor Ringland de modal split. Voor vlotte mobiliteit, leefbare stadsontwikkeling, gezondheid en alles wat daarmee samenhangt, is dat de sleutel. Iedereen weet ook dat de intentie om naar een 50/50-verhouding te evolueren al wel langer bestaat. De spreker ziet vandaag wel een echte window of opportunity die een kantelmoment kan teweegbrengen. Er leeft een zeker gevoel van urgentie tot samenwerking ten behoeve van de modal shift, ook bij bedrijven. Die kans mag niet gemist worden.

Het Routeplan 2030 wordt een zeer cruciaal element om dat alles te realiseren. Het gaat om degelijke netwerken van openbaar vervoer, fietsverkeer, autoverkeer en dergelijke, met vlotte overstap- en combinatiemogelijkheden. Werken aan de verknoping van netwerken is elementair. De spreker roept iedereen ertoe op om de ruimtelijke ontwikkeling in de stadsregio daarop te enten en zo rond de knopen de nodige verdichting te organiseren.

Instrumenten ontwikkelen is een zaak, ze in praktijk omzetten is een andere. De oprichting van de vervoersregio is daarin van groot belang. Die stap brengt een schaa sprong die het mogelijk maakt om stad en de rand samen aan te pakken, op basis van gelijkwaardigheid en samenwerking. Tegelijk is Peter Vermeulen er zich zeer van bewust dat nog niet alle geesten de ommekeer hebben gemaakt. Zo leven er al heel lang bedenkingen over het al dan niet doortrekken van bepaalde tramlijnen. De discussies blijven lopen, zowel in de stad als in de randgemeenten, onder meer over parkeernormen en parkeergelegenheid. De spreker hoopt dat op het platform van de vervoersregio, de regioraad en de Werkgemeenschap een basis kan worden gelegd voor een situatie die stad en rand ten goede komt. Het gaat dan niet enkel over infrastructuur maar evengoed over flankerende maatregelen.

Ringland bereidt zich voor op een nieuw citizen-scienceproject in het najaar. Men nodigt daarbij burgers alom uit om te bekijken hoe iedereen samen die modal split in de stad nog beter kan maken.

De overkapping van de ring is de corebusiness van Ringland. Dat het principe intussen verworven is, stemt tot grote tevredenheid. Het maakt dat Ringland zich ertoe engageert om geïnteresseerden, belanghebbenden en sympathisanten op hun eigen terrein mee te nemen in het verhaal. Het gaat dan over buurt, wijk of deel van de stad, maar steeds in een wisselwerking tussen de ene en de andere kant van de ring. Zo moet een gezamenlijk en gedeeld beeld groeien van wat de overkapping kan betekenen. Ringland blijft zich daarvoor inzetten.

4. De intendant voor de overkapping

Alexander D'Hooghe, intendant voor de overkapping, wijst erop dat bij de ondertekening van het Toekomstverbond er een eerste pakket stappen is uitgetekend. Die gaven aan wat de overheid te doen stond in overleg met burgerbewegingen en actiegroepen en wat de burgerbewegingen moesten doen, met name het intrekken van klachten en verzoekschrift bij de Raad van State.

Er is intussen consensus gegroeid over het feit dat aan de bewuste stappen voldaan is. Het eerder door MOW toegelichte pakket klopt met wat sinds drie maanden is beslist en ondertekend. Vandaar de eerste stappen tot intrekking van het verzoekschrift bij de Raad van State. De intendant beschouwt het als zeer goed nieuws, vanuit zijn opdracht voor leefbaarheids- en overkappingsprojecten.

Initieel vroeg de overheid in hoeverre bepaalde leefbaarheidsprojecten haalbaar waren. Daarop is een risicoanalyse gebeurd waarmee men obstakels kon identificeren. Daaruit bleek dat van alle obstakels het verzoekschrift wel het grootste was. Dat kon naast het mobiliteitsproject namelijk ook het leefbaarheidsproject compleet doen kapseizen. Vooruitgang zou dan uitgesloten zijn. Nu het verzoekschrift verleden tijd is, kan op volle kracht vooruitgang geboekt worden. Bovendien kan dat vanuit een breed gedragen visie op mobiliteit en binnen de marges van een duurzaam samenwerkingsmodel. Dat heeft zijn deugdzzaamheid al bewezen.

Er is ten slotte een heel duidelijke financiering met 1,25 miljard euro die klaarligt voor de overkapping. Daarmee kunnen teams begeleid en projecten uitgewerkt worden.

Het tweede jaar van zijn aanstelling lijkt dus nog meer werk aan te kondigen dan het eerste, stelt de intendant. Hij kijkt er alvast naar uit.

5. Flankerende maatregelen

5.1. De uitdaging

Jan Verhaert, directeur Mobiliteit Stad Antwerpen, spreekt in naam van alle partners die in en om de stad actief zijn rond flankerende maatregelen. Er is gevraagd om inzicht te krijgen in die maatregelen en op hoe de overheid zich heeft voorbereid op al de nakende werkzaamheden. Welke minderhindermaatregelen en impactmanagement worden gehanteerd om de regio bereikbaar te houden?

Hij geeft een overzicht van alle maatregelen die gepland en uitgevoerd zijn. Ze zijn al gericht op de werken aan de Leien maar worden nog meer van belang op het ogenblik dat alle grote werken in de regio van Antwerpen beginnen. Het is noodzakelijk de regio bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden, tijdens de werken, ook de werken die in het Routeplan 2030 zullen staan.

5.2. De partners

Alle overheden hebben de krachten gebundeld om die doelstellingen te halen. Men ging van start in 2014 en wist een heel pakket aan maatregelen en acties te ontwikkelen. Provincie Antwerpen, diensten van de Vlaamse overheid, stad Antwerpen, NMBS enzovoort, verenigden kennis en mogelijkheden.

5.3. De opdracht

De opdracht was in 2014 zeer duidelijk geformuleerd in een zestal doelstellingen. Stem alle werken en werven gezamenlijk af. Versterk de capaciteit van de wegen, en zorg voor een robuust systeem tijdens alle werken. Doorstroming op het hoofdwegennet is dan cruciaal, want wat gebeurt op de ring straalt af op de wegen in de stad. Voorts moet het openbaar vervoer worden uitgebouwd, en de verkeersdruk in de spits moet afnemen. Ten slotte is duidelijke signalisatie onmisbaar en moet er steeds voldoende bereikbaarheidsinformatie verstrekt worden.

Drie jaar is op die manier gewerkt en uiteindelijk werd de scope zelfs verbreed. In eerste instantie was er een bundeling onder de noemer 'gezamenlijke afstemming van werven en werken: signalisatie en omleidingen'. De BAM kreeg de opdracht om de coördinatie op zich te nemen. Er zijn maandelijkse project-stuurgroepen rond impactmanagement en wekelijkse werkvergaderingen met alle actoren. Zo moeten werven en werken optimaal afgestemd worden, alsook de omleidingen.

Belangrijk is tevens een geïntegreerde wegcommunicatie, omdat heel wat werken zich naast elkaar afspelen. In een derde nieuwe doelstelling was er sprake van een uitbouw van het fietsnetwerk en het fietsaanbod. Steeds meer blijkt hoeveel opportuniteiten het fietsaanbod wel biedt, zeker met de opkomst van de elektrische fietsen.

Er zijn drie nieuwe elementen toegevoegd: samenwerking met de werkgevers, de bewoners, en met de privé-mobiliteitsaanbieders. De modal shift is in het centrum al vrij goed, maar in de regio is dat veel minder. In de stad ligt de grote uitdaging bij de werknemers en niet zozeer bij de bewoners, die het al goed doen. Een werknemers-werkgeversaanpak is noodzakelijk.

5.4. Samenwerking

Dat hele traject vertaalde zich in 2014 in een samenwerking. Er is een ministeriële stuurgroep onder voorzitterschap van minister Weyts. Alle actoren die in de projectgroep met maatregelen bezig zijn, koppelen daar terug. Daar proberen ze een akkoord te krijgen en de nodige middelen. Direct daaronder zit het coördinatie-impactmanagement van BAM. Alle projecten krijgen feedback en worden op elkaar afgestemd. Dat vergt de nodige communicatie en maatregelen.

Het is een heel schema van alle Vlaamse en stedelijke diensten die samenwerken om alles georganiseerd te krijgen en dat al drie jaar lang. Elke week zijn er bij de BAM werkvergaderingen daarover.

5.5. Middelen flankerend beleid

Er zijn al heel wat middelen gereserveerd, maar ook al besteed. Zowat 92 miljoen euro is vrijgemaakt om rond de stad in de bouw van grote, gestapelde P+R's te investeren. Dat moet ongeveer 4500 plaatsen verzekeren. Een voorbeeld is Park Havanna dat voorlopig een tijdelijke P+R is en op 3 juni 2017 openging. Het is de bedoeling dat een parkeergebouw met 1800 plaatsen een gemakkelijke overstap biedt op een tram met vrije bedding naar de stad.

Een ander groot project is de Noorderlijn en de Turnhoutsepoort met een investering van 244 miljoen euro voor een tramuitbreiding met bijna 10 km. Dat moet later bij de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding een ruim aanbod geven in het noordelijke segment van de stad waar de tram vooralsnog ontbrak.

In fietsvoorzieningen is al heel wat geïnvesteerd. Buiten de Singel en de ring is Velo uitgebreid van 1800 naar bijna 3000 deelfietsen. De vrijgekomen middelen van de Oosterweelverbinding, die voortvloeiden uit het akkoord tussen stad en haven om de verbinding samen te financieren, besloot Vlaanderen te investeren in flankerend beleid. Zo is er ten belope van 15 miljoen euro in fietsprojecten geïnvesteerd. Ook de provincie investeert en BAM heeft 12 miljoen euro gekregen om te investeren in grootschalige fietsroutes zoals de Districtenroute, Welenroute en Havenroute.

Wat betreft het openbaar vervoer heeft De Lijn naast kleine tramverlengingen ook middelen gekregen om stelplaatsen aan te passen waar het extra aanbod van trams kan gestald worden. Er zijn 48 stellen nieuwe trams besteld en reeds aangekomen. De raad van bestuur van De Lijn heeft op 13 juni 2017 een nieuwe bestelling van 66 trams goedgekeurd voor Antwerpen. Er wordt dus gewerkt aan nieuwe capaciteit om extra aanbod te verzekeren tegen de tijd dat de grote werken beginnen.

Ook de NMBS levert een inspanning. Vanaf 17 december 2017 komt er een groter treinaanbod en een eerste regionaal treinaanbod.

Bovendien zijn heel wat middelen in de waterwegen geïnvesteerd. De modal shift situeert zich immers niet enkel bij het personenvervoer maar evengoed bij het goederenvervoer. MOW maakt middelen vrij voor de Royerssluis. BAM investeerde intussen ongeveer 60 miljoen euro in de Van Cauwelaertsluis. Dan zijn er nog de Kattendijksluis en de bruggen over het Albertkanaal, die door de Vlaamse Waterweg systematisch verhoogd worden. Aan de IJzerlaan is de brug vervangen door een verhoogde fietsbrug. Het Havenbedrijf Antwerpen investeert niet alleen in een pendelbus maar ook in een waterbus, en maakte daarvoor 13 miljoen euro vrij.

Tot slot zijn er de zachte maatregelen. Het flankerend beleid zet mee in op communicatie, informatie en gedragsgerichte maatregelen. Behalve een modal shift is er immers een mental shift nodig. Mensen moeten overtuigd worden om zich anders te verplaatsen en daarvoor heeft de stad 21 miljoen euro veil.

MOW stelt middelen ter beschikking van Voka en de stad om bereikbaarheidsmanagers aan te stellen. Voka richt zich op de grote bedrijven en de stad meer op bedrijven onder 150 werknemers.

5.6. Infrastructurele maatregelen

5.6.1. Meer fietsinfrastructuur

Er is al heel wat gerealiseerd wat fietsinfrastructuur betreft. Velo telt in 2017 al 303 stations. De binnenstad kent een hoge modal shift met een fietsgebruik van 29 tot 30 percent. Met het openbaar vervoer erbij overschrijdt men de 50/50-verhouding. Men hoopt nu door uitbreiding van Velo in de buitenstad en de districten een zelfde bereik te bekomen.

De IJzerlaan is geopend en vormt een belangrijke schakel voor fietsers op langere afstand. De fietsostrade langs de spoorweg van Essen en die langs het Albertkanaal krijgen op dat scharnierpunt een vrije verbinding over heel wat infrastructuur in het hart van de stad. Bovendien investeert ook de provincie samen met Vlaanderen en de NMBS in een fietspasserelle over de Singel. Zo kunnen fietsers vanuit het zuidelijk deel conflictvrij de stad in. In april 2017 is een eerste element geplaatst.

De werken aan de Turnhoutsepoort hebben de fietssnelweg rond de stad, het ringfietspad, geoptimaliseerd. Het splinternieuwe fietspad loopt nu onder de brug door langs de ring. Er zijn geen punten meer waar moet worden omgereden of waar men bovengronds kruispunten moet nemen.

5.6.2. Verbetering doorstroming

Met AWV en BAM wordt geïnvesteerd in doorstroming. Het grootste project van 2016 was de Singel waar grote werken zijn gebeurd in het noorden. Het doel was de Singel rond te maken met tweemaal twee vakken. De Noordersingel is klaar maar de IJzerlaan is nog een bouwplaats. De stad, Vlaanderen en BAM investeren 65 miljoen euro in de Noordersingel.

Op het kruispunt van de Turnhoutsebaan zijn er werken bezig om de tramverbinding ondergronds te krijgen. De snelle verbinding van Wijnegem zal zo op korte termijn nog sneller rijden, onder en door de stad.

5.6.3. Meer P+R's

Voor de P+R's wordt met twee snelheden gewerkt. Een aantal zijn intussen tijdelijk ingericht, bijvoorbeeld aan Metropolis en de Bosuil, met 170 plaatsen. Aan Luchtbal is voorlopig in 500 plaatsen voorzien. Zo realiseert men alvast een aanbod dat het mogelijk maakt de stad vlot te bereiken in een ketenverplaatsing.

Op termijn moeten er zo 4500 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in een gestapelde oplossing. De P+R Linkeroever omvat als vlakke terreinparking 1000 plaatsen en moet gestapeld plaats bieden aan 1500 voertuigen.

5.6.4. *Uitbreiding tramlijnen en aanleg tram- en bushubs*

De Lijn investeert in de uitbreiding van tramlijnen. De Noorderlijn is het meest gekende project met 10 kilometer extra tramspoor. Een eerste deel is al geopend waarbij van de Noorderlaan en Havanna heel wat reizigers kunnen overstappen dankzij een busterminal en een P+R. Aan het Zuidstation komt er een bushub. Er was enige vertraging vanwege een bezwaar van de buurt.

Het Operaplein wordt een gigantisch knooppunt in het hart van de stad. De werken zijn gestart op 6 juni 2017. Nu stoppen er al enkele tramlijnen, maar in de toekomst passeren van de 14 tramlijnen er 10 op dat punt. Zeven doen dat ondergronds, en men kan dan op drie lagen overstappen. De spreker toont een 3D-beeld (zie zijn presentatie als bijlage), waarop te zien is waar de bestaande tramkoker ligt die van het station naar Linkeroever loopt. Een nieuwe koker is onderaan open gegaan en verbindt het oosten met het zuiden van de stad. Het station maakt dat men eenvoudig op zeven tramlijnen kan overstappen naar alle windrichtingen.

Bij de NMBS is aangedrongen op een gewestelijk expresnet. Vanaf december 2017 worden daartoe een aantal lijnen verlegd. Zo zal de Beneluxtrein op het hst-spoor rijden en zal het traject van de Noorderkempen verzwaren. Er komen piekuurtreinen bij. Op de noord-zuidverbinding naar Roosendaal komen dan rijlopers vrij. De NMBS kan dan plaatsmaken om een eerste regionale trein te organiseren. Die zou sporen van Puurs naar Essen of Roosendaal. Er is nog enige discussie met Nederland. Dan zou er ook een uurfrequentie komen op de zuidelijke lijn langs Boom. Daar is vooralsnog in het weekend maar om de twee uur een trein. Voor de as ten noorden van Antwerpen wordt een kwartierfrequentie mogelijk. En zo zijn er op regionaal niveau al heel wat valabele alternatieven om de stad te bereiken.

5.6.5. *Bruggen*

Voor wat betreft de waterwegen zijn intussen 12 bruggen afgewerkt. De werken aan twee bruggen in de stad zijn van start gegaan. Voor de Azijnbrug is men met de nutsleidingen gestart. De Theunisbrug aan het Sportpaleis wordt aanbesteed. De investering wordt geraamd op 29,1 miljoen euro. De brug wordt vernieuwd, verbreed, verhoogd en krijgt een tramoversteek. De IJzerlaanbrug, voor voetgangers en fietsers, is in gebruik met groot succes.

5.7. Gedragsgerichte maatregelen

5.7.1. *Reisadvies en bereikbaarheidsinformatie*

Veel aandacht gaat naar gedragsgerichte maatregelen. Dat behelst informatie en communicatie voor een mental shift inzake zich anders verplaatsen, herhaalt de spreker. Men zet in op vier lijnen. In eerste instantie is dat reisadvies, informatie en communicatie. Een tweede lijn is de werkgeversaanpak. Ten derde is er de bewonersaanpak en tot slot wordt de markt geanalyseerd. De overheid kan het niet alleen. Heel wat partijen bieden zich op de markt aan in het kader van mobiliteit en respectieve diensten.

Voor wat reisadvies betreft is er een Slim naar Antwerpen-site opgezet, ter informatie maar ook om mensen een route aan te reiken. Daartoe dient de routeplanner. Die is gaandeweg gelanceerd en geregeld geactualiseerd. Hij wordt nog dit jaar aangeboden als ketenrouteplanner, met overstappen tussen verschillende modi. Anders dan bij andere routeplanners, wil men de grote werken in het systeem opnemen.

Het is bovendien een multimodale routeplanner. Voor routes van minder dan 7,5 kilometer wordt in eerste instantie de fiets aangeraden om mensen ertoe te motiveren de wagen thuis te laten. Het is de bedoeling voor het eerst een routeplanner aan te bieden die meer dan een vervoermodus incalculeert.

De site trekt zeer veel unieke bezoekers per dag met een piek op 6 juni 2017, toen de knip in de Leien een feit werd. Maar liefst 150.000 mensen dienden een verzoek in om de routeplanner te gebruiken. De limiet werd bereikt en het systeem viel uit maar dat is intussen verholpen met meer servers. Men is zeer tevreden.

Informatie wordt voorts verstrekt met nieuwsbrieven. Dat gebeurt lokaal en digitaal. Ze zijn relatief nieuw. Op de Noordersingel liepen drie projecten tegelijk en het maakte een gelijktijdige en gezamenlijke communicatie mogelijk. Geen enkel bedrijf of burger heeft behoefte aan drie verschillende nieuwsbrieven of versnipperde communicatie, stelt de spreker. Op de digitale nieuwsbrief zijn 4500 mensen geabonneerd. Heel wat bedrijven die op en rond de werken actief zijn, schreven in. Intern verspreiden ze de informatie en dus is het bereik veel groter.

Daarnaast wordt geadverteerd op grote prints en advertorials. Tegelijk loopt er projectcommunicatie rondom de werksites. De Noorderlaan zelf communiceert zeer actief met eigen boodschappen aan aangelanden, onder meer over de verplaatsingsmogelijkheden.

Die aanpak gebeurt samen met de handelaars. Zo is er in de omgeving van de knip in de Leien een gezamenlijke campagne opgezet. Iedereen is uitgenodigd om mee op de foto te komen. De affiches worden gedrukt en zo kan elke handelaar met zichzelf op de affiche het publiek aanmoedigen toch winkels te bezoeken die tijdens de werken bereikbaar zijn.

5.7.2. Werkgeversaanpak

Voor de communicatie via de werkgevers zijn in eerste instantie 105 bedrijven geselecteerd in het impactgebied, onder de bedrijven met meer dan 150 werknemers. 55 bedrijven stapten mee in het traject en met 19 bedrijven is in mei 2017 een overeenkomst gesloten met het engagement om modal shift binnen het bedrijf te realiseren. Er was al een eerste CEO-bijeenkomst waarop iedereen aangaf zich daarvoor extra te willen inspannen.

Van de 19 bedrijven zijn er al 13 volledig gescand. Het gaat over 8800 werknemers van wie 63 percent de wagen neemt. De verhoudingen moeten dus anders worden. Voor elke individuele werknemer is nagegaan waar hij woont en welke vervoersmodi beschikbaar zijn voor zijn woon-werkverplaatsingen. Er is een inschatting gemaakt van hoe het individu zich verplaatst en hoe het anders kan. Zo is wie op minder dan 7,5 kilometer woont, eigenlijk aangewezen op de fiets. Dat is geëxtrapoleerd naar een voorzichtig potentieel waaruit blijkt dat de modal shift kan als iedereen het aanbod ook werkelijk gebruikt. Gebruik van de fiets kan toenemen van 19 naar 27 percent. Voor het openbaar vervoer gaat het dan van 15 naar 20 percent. De elektrische fiets doet het percentage nog toenemen. Het autoverkeer kan zo bijna halveren. Dat betekent op 8800 werknemers alvast meer dan 4000 spitsmijdingen.

De vermelde bedrijven werken actief mee en leveren inspanningen om het personeel te stimuleren. Dat kan onder meer door producten en diensten aan te bieden die ontwikkeld worden samen met partners. Een van de meest gekende maatregelen is de kortingssubsidie bij aankoop van een e-fiets. Er zijn mobilotheken om alle soorten van fietsen te proberen en CEO-meetings.

5.7.3. *Bewonersaanpak*

Heel wat wijken en buurten ondervinden de impact en dus is een bewonersaanpak noodzakelijk, zeker waar nog grote werken lopen en op stapel staan. De spreker vermeldt daarbij Antwerpen-Noord, Luchtbal, Merksem en Deurne. Er worden infomomenten georganiseerd met alle actoren. Ook infopanelen leveren informatie. Intussen telde men toch al 4000 bezoekers. Waar nodig worden ook buurgemeenten aangesproken zoals Schoten.

5.8. Extra mobiliteitsaanbod

Naast het extra aanbod van de overheid, tekent zich ook een groot aanbod op de markt af. Met Slim naar Antwerpen zijn een drietal oproepen gelanceerd. Bij een eerste vroeg men wie al aan de slag was met mobiliteitsdiensten. Op die call schreven heel wat bedrijven in. Zij worden actief meegenomen in de communicatie. Vervolgens richtte men zich tot marktpartijen die een idee aan het ontwikkelen waren of klaar stonden om iets te lanceren. Zij konden subsidie krijgen. Tot slot kwam er een echte aanbesteding om een aantal diensten in de markt te zetten en effectief te lanceren.

De spreker illustreert het aanbod met een aantal logo's van bedrijven met zowel fietsaanbod, logistiek, woon-werk- als bedrijfsaanbod. Voorts is er een overzicht van de bedrijven met aanbod van deelfietsen, autodelen enzovoort. Van de projecten die de stad mee subsidieert zijn er uiteindelijk 10 gelanceerd. Die moeten 2765 spitsmijdingen realiseren per maand. Een groothandel in plastic sanitaire onderdelen die aan de Bisschoppenhoflaan gelegen is, midden in het geïmpacteerde gebied, heeft intussen twee satellietlocaties in gebruik genomen. Dat maakt dat heel wat aannemers niet langer hun materialen dagelijks doorheen dat gebied moeten ophalen.

Tot slot is er een aanbod van apps door Olympus Mobility, TimesUpp en Snapp. Alleen TimesUpp is al actief. Olympus Mobility is pionier in het aanbieden van een mobiliteitsbudget. Via de app wordt het mogelijk om een verplaatsing integraal te organiseren en meteen ook te betalen bij de respectieve dienstverleners. Facturatie gebeurt rechtstreeks aan de werkgever.

6. Bespreking

6.1. Vragen en opmerkingen van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien is blij met de belangrijke en positieve stap die is gezet. De voordelen van het Toekomstverbond waren al duidelijk en zijn bevestigd. Men kiest voor duurzame mobiliteit, voor overkapping, voor autoverkeer verder weg van de stad. Er ontstaan ook heel wat ruimtelijke mogelijkheden voor onder meer Noordkasteel, Sint-Annabos, en om de aansluitingscomplexen te reduceren en zo een minder negatieve ruimtelijke impact te genereren. Het verheugt het lid te horen dat voor Zwijndrecht maatregelen op stapel staan om de lawaaioverlast aan te pakken. De Werkgemeenschap levert dan weer een interessant participatief model.

Toch resten er vragen. Van minister Weyts wil hij weten of hij wat nu voorligt en afgesproken is, onder meer de bijkomende onderzoeken in het kader van het MER en de andere manier van samenwerken, een beter plan vindt dan wat voordien op tafel lag. Vanbesien krijgt namelijk sterk de indruk dat de actiegroepen dat hebben bereikt dankzij dat ene drukkmiddel, met name de Raad van State. Hij vermoedt dat het allemaal enigszins met tegenzin is aanvaard. Of niet? Waarom duurde het anders zo lang en bleek het zo moeilijk om op dat denkspoor mee te gaan?

De plan-MER is cruciaal, zeker met het oog op het bijkomend onderzoek dat wordt gevraagd. Er worden andere, gereduceerde plannen naast het oorspronkelijke afgewogen. Het lid leest dat men de milieueffecten van de ruimtelijke uitvoeringsvarianten in samenhang met de gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels op een deskundige en onafhankelijke wijze in kaart zal brengen en zal beoordelen. Met welke intentie gebeurt dat onderzoek? Als blijkt dat de gereduceerde versie onder bepaalde voorwaarden mogelijk is, heeft ze dan ook de voorkeur? Dat zou stroken met de logica van het Toekomstverbond dat streeft naar minder auto's en een geleiding meer langs dan door de stad. Dan hoeft de Oosterweelverbinding ook niet zoveel auto's te slikken en is er ruimtelijke winst waardoor overkapping makkelijker wordt. Wat is de reductiebereidheid van de minister?

Men heeft het over de 50/50-verhouding in de modal split. Wat is de timing? Hoe zal dat gemonitord worden? Hoe zal het effecten hebben? Er zijn maatregelen en investeringen nodig. Gaat men ervan uit dat de bestaande plannen met tramverlengingen en dergelijke, gecombineerd met onder meer gedifferentieerde tol en wat meer sturing, zullen volstaan? Of is er meer nodig en zal er meer geïnvesteerd moeten worden?

De A102 is duidelijk mee opgenomen in de nieuwe plannen. Is het een voorkeurscenario om naar een geboorde tunnel te gaan om effectieve overlast te vermijden?

De R11bis hoort volgens een slide van Jan Van Rensbergen bij het Haventracé, maar de R11-optimalisatie zit nog in onderzoek. Het blijft stil rond dat project. Is er een beslissing over al dan niet realisatie?

Wouter Vanbesien leest dat de vergunningsprocedure voor de Oosterweelverbinding op het kritieke pad voor realisatie zit. Voor het afwerken en indienen van de omgevingsvergunning is eerst een goedgekeurd project-MER nodig. De planning wordt bepaald door de nodige doorlooptijd voor bijkomende uitvoeringsvarianten. Inschatting is pas mogelijk op basis van de aanvullende richtlijnen van de dienst MER. Is er zicht op een timing voor een bouwaanvraag voor rechteroever?

Er zou 1 miljard euro uitgetrokken worden voor de overkappingen. Hoe komt dat in de begroting? In oktober moet de begroting 2018 worden ingediend en daar hoort een meerjarenplanning 2018-2023 bij. Is dat bedrag daarin opgenomen? Of wordt het op een andere manier in de begroting verwerkt?

Het Toekomstverbond stelt meer voorop dan de reeds overeengekomen overkapping, met name een volledige overkapping op termijn. Streeft men ernaar een financieel plan op te maken waarin ook geld wordt gezocht voor de rest van de overkapping?

Zoekt men ook naar bijkomende middelen voor investering in meer openbaar vervoer in het kader van de modal shift? Het lijkt het lid normaal en correct om het geheel vergezeld te laten gaan van een financieel plaatje.

In de vorige voortgangsrapportage vroeg het Rekenhof⁸ om ruimer dan alleen voor het Masterplan 2020 zicht te krijgen op de investeringen. Er is een belofte gedaan om daarvoor te zorgen met wat de minister noemde een beleidsdomeinbreed dynamisch investeringsplan voor vijf jaar. Het lid heeft het plan nog niet gezien. Is dat klaar?

⁸ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/14.

Minister Bart Tommelein kondigde aan te zullen spreken met de Belgische partners in het kader van de rapportering aan Europa over mogelijke ruimte voor meer investeringen door Vlaanderen, met name in de Oosterweelverbinding en de overkapping. Is dat gebeurd? Wat is het resultaat? Hoe ver staat het met de aangekondigde besprekingen op Europees niveau met betrekking tot mogelijke uitzonderingen?

6.2. Vragen en opmerkingen van Yasmine Kherbache

Yasmine Kherbache stelt dat het voortgangsrapport aangeeft welke stappen er zijn gezet naar aanleiding van het Toekomstverbond. S.p.a verwelkomt in elk geval het bondgenootschap. Er is een duidelijk engagement van de partij om er uitwerking aan te geven. De partij wil in het parlement waken over de uitvoering van het Toekomstverbond en de duidelijke engagementen ter zake.

De pers wijst erop dat heel wat onduidelijkheden zijn uitgeklaard, onder meer de reductie van de Oosterweelverbinding, de realisatie van de modal shift en de financiering van de overkapping. Het lid hoopt dat het klopt, maar kan zich niet van de indruk ontdoen dat dat niet zo is.

De bouw van Oosterweel light, met een gereduceerde derde Scheldekruising, die goedkoper zou zijn en de overkapping gemakkelijker kan maken, en de kanaaltunnels die een oplossing kunnen betekenen voor het Noordkasteel en het Sint-Annabos, lijkt een aantrekkelijk geheel. Het belangrijkste lijkt het lid echter de verwachting van een verbeterde ruimtelijke impact zoals het Toekomstverbond stelt. Yasmine Kherbache acht het dan ook vanzelfsprekend dat men er alles aan doet om de lichtere versie als alternatief in het MER mee te nemen. Het valt het lid echter op dat in de communicatie over het uitvoeren van het Toekomstverbond geen enkel engagement geformuleerd wordt voor de bouw van Oosterweel light als dat eenvoudig mogelijk zou blijken. Waarom wordt daarover geen duidelijkheid verschaft? Het is geen voorafname op het onderzoek. Yasmine Kherbache herinnert zich het heldere engagement van de regering om voor een tunnel te kiezen en niet voor een brug, ook al werd er ook dan een MER-onderzoek gelanceerd. Onderzoek moet dan uitwijzen of het project haalbaar en betaalbaar en technisch mogelijk is. Is er een duidelijke voorkeur voor een gereduceerde Oosterweelverbinding?

De modal shift is een expliciete voorwaarde voor het functioneren van het verkeerssysteem zoals opgenomen in het Toekomstverbond, maar de modal shift is ook van belang om de overkapping te kunnen realiseren. Het oplossen van de steeds toenemende files moet onder de aandacht blijven, onderstreept het lid.

Wat betreft de modal shift rekent men als samenwerkingsmodel op het Routeplan 2030. Yasmine Kherbache vindt het mooi dat dat ook al gestalte krijgt. Men wil landen bij een plan in het voorjaar van 2018. Het lid gaat er echter vanuit dat men ook nu al alles eraan doet om de modal shift te realiseren. De feiten geven aan dat er al heel wat positieve signalen zijn. Veel meer mensen nemen de fiets, maar de files blijven dramatisch toenemen en het aandeel openbaar vervoer in de regio Antwerpen daalt. Uit de stadsmonitor blijkt wel het succes van de deelfietsen, maar het gebruik van het openbaar vervoer is tegelijk ook gedaald met 15 percent in vergelijking met 2012. Het gebruik van de wagen neemt toe terwijl men streeft naar een afname van het autoverkeer.

Volgens het lid is het noodzakelijk de projecten die de modal shift kunnen garanderen versneld uit te voeren. De Noorderlaan moet extra aanbod openbaar vervoer verzekeren voor het intrastedelijk verkeer van noord naar zuid. Dat juicht ze toe. Een reeks openbaarvervoerprojecten was ook al opgenomen in 2010 met als doel realisatie tegen 2020. Die datum wordt nu opgeschoven naar

2030. Intussen neemt de nood alleen maar toe. Is er bereidheid om de vervoerprojecten van het Masterplan 2020 en die ook opgenomen zijn in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering versneld uit te voeren en mee te nemen in het Routeplan 2030? Alles on hold zetten, is tijdverlies meent het lid.

Het Toekomstverbond vermeldt vier investeringsassen. Eén voor het financieren van de sluiting van de ring, één voor het realiseren van het Haventracé, één voor de modal shift en één voor de overkapping. Dat impliceert dat er voldoende middelen moeten worden vrijgemaakt om die doelen te halen. Er zijn dan ook robuuste plannen nodig om de financiering rond te krijgen, aldus het lid. Het Toekomstverbond maakt wel gewag van een engagement ten belope van 1 miljard euro, maar niets zegt hoe men die middelen zal vinden. Yasmine Kherbache acht het belangrijk dat er toch een robuuste en realistische meerjarenraming is. Idem dito voor de modal shift. Is er een meerjarenraming zodat men erop kan vertrouwen dat de vooropgestelde engagementen gerealiseerd kunnen worden?

Het minderhinderplan is toegelicht. De maatregelen waarvan sprake zijn erop gericht het autoverkeer te verminderen en mensen ertoe aan te moedigen andere vervoersmodi te gebruiken en de spits te mijden. Met de zogenaamde knip in de Leien kwam er nog een uitdaging bij. De realiteit wijst uit dat er heel wat verkeersproblemen mee gepaard gaan. De verkeerschaos is nog altijd een groot probleem. Ondernemers verwachten omzetsdalingen van 30 tot 80 percent. VAB werkt mee aan Slim naar Antwerpen, maar zijn enquête bij autobestuurders wijst uit dat slechts twee op tien de auto willen laten staan. Om het verkeer vlot te houden moet er minstens een daling met 30 percent zijn van het autoverkeer.

De automobilisten zijn duidelijk nog niet overtuigd, stelt het lid. Ze kan het ook wel begrijpen aangezien het aanbod openbaar vervoer in elk geval bij de start van de knip niet optimaal bleek. De zomerregeling ging van start en de frequentie daalde. De informatie aan de reiziger is ook nog niet op peil. De bekommernissen worden lokaal erkend maar daar is men afhankelijk van het engagement van de minister. Het is absoluut nodig om de problemen van bereikbaarheid en doorstroming waarmee men op korte termijn kampt, ook aan te pakken, naast het denken op langere termijn.

Is er een timing gekend voor de terugtrekking van de klachten van de andere burgerbewegingen? Wat is de impact voor het verdere verloop van de procedures? Hoe schat men de risico's in?

Er is verwezen naar de classificering van het Haventracé als TEN-T. Een aantal wegen gaat men meer belasten en die moeten een nieuwe classificatie krijgen. Het Toekomstverbond wil van de R1 echter een stedelijke ringweg maken zonder veel doorgaand verkeer maar gericht op lokaal en bestemmingsverkeer en regionaal verkeer. Heeft men al de procedure opgestart om die ring te declasseren naar primaire weg? Dat is niet onbelangrijk voor de dimensionering van de weg en voor de verplichtingen van een dergelijke weg.

Met betrekking tot de gezondheidseffecten is in de plan-MER duidelijk geworden dat negatieve effecten worden weggevlakt doordat de perimeter vrij groot is bij beoordeling. Is men bereid de perimeter te verkleinen om een juister oordeel te kunnen vormen? In de richtlijnnnota ziet ze wel het initiatief daartoe maar dat vormt geen garantie.

Op pagina 16 van het voortgangsrapport is er sprake van een cut-and-cover-tunnel. Blijft ook het concept van de geboorde tunnel op tafel liggen? Wat is daar het standpunt? Men vreest voor ruimtelijke, milieu- en gezondheidsimpact in de buurt van de aan te leggen A102.

6.3. Vragen en opmerkingen van Koen Daniëls

Koen Daniëls merkt dat de vervoersregio een groot deel van de Kempen tot aan Malle omvat, met Brecht, Wuustwezel, Zoersel, Zandhoven. Veel werken die in het Toekomstverbond staan, bevinden zich ook aan de andere kant van de Schelde. Waarom is het Waasland met Sint-Niklaas en Beveren en dus de parallelwegen van de E17, niet automatisch opgenomen in die vervoersregio? Bij de opmerking over de stedelijke ring van Yasmine Kherbache, rinkelt meteen een belletje bij hem met de vraag: waar moet het verkeer dan naartoe? Een grote ring dwars door het Waasland is alvast niet opgenomen in het Toekomstverbond, oppert hij.

Hoever staat het met de MER van de E17/E34 en de parallelwegen van de E17? De voortgangsrapportage stelt voor het GRUP en de MER voor de E34-ontsluiting van de Waaslandhaven te bekijken in het licht van het Haventracé. Wat is de timing?

Wordt ook de geluidsdruk onder de loep genomen in een MER? Het Haventracé leidt het verkeer wel verder weg van de stad, maar brengt het naar de E34 op een punt waar gemeenten zoals Vrasene, Sint-Gillis-Waas, De Klinge, Melsele en Kallo liggen. In hoeverre wordt daarmee rekening gehouden?

Het Haventracé komt terecht op de E34 en dat is zeer goed, vindt het lid, want men kan verder over de E34-R4 naar de E17. Hoe kan men voorkomen dat bestuurders in de verleiding komen om toch de N450, N451 en N403 te gebruiken om het Waasland te doorkruisen naar de E17? Welke flankerende maatregelen zijn daar mogelijk?

Koen Daniëls is blij dat er al is bijgestuurd met de voorlopige knip in de Leien en de situatie aan de Waaslandtunnel. Hij is van mening dat er heel wat kan gepland worden maar dat men vooral operationeel en pragmatisch moet kunnen bijsturen.

6.4. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Het verheugt *Annick De Ridder* dat het vertrouwen groeit. Minister Weyts nam een suggestie van de intendant ter harte om iemand van de burgerbewegingen als lid op te nemen in de raad van bestuur van BAM. Vinden de andere ministers dat een even goed idee? Het lid ziet er een mooi signaal in van groeiend vertrouwen.

Voor N-VA is het van belang dat er sprake is van een dubbele sluiting van de ring, voor Antwerpen en de regio. Dat is goed voor iedereen. Er ontstaat een soort van achtfiguur met een eerste sluiting door de Oosterweelverbinding voor het verkeer dat dicht bij Antwerpen moet zijn. Het doorgaand verkeer wordt zoveel als mogelijk naar het Haventracé gekanaliseerd, verder van de stad.

Er zijn investeringen, niet alleen in infrastructuur, groen en bos, maar ook in alternatieven voor de harde weginfrastructuur. Het lid denkt daarbij aan P+R's met 4500 extra plaatsen, de Velo-uitbreiding naar de districten die zo beter bereikbaar worden, extra traminvesteringen enzovoort. Antwerpen neemt intussen de zevende plaats in op de Europese ranking als fietsstad en is daarmee de eerste Vlaamse stad. Annick De Ridder betreurt dat verzameld links het niet uitschreeuwt van vreugde met zoveel vooruitgang. Ze is blij met de dynamische investeringsinspanningen.

Kortelings zal ook de Antwerpse vervoersregio een feit worden, heeft het lid begrepen. Ook daar zal men dan kunnen genieten van het regelluwe kader rond

basisbereikbaarheid. Annick De Ridder herinnert er graag aan dat de taxi niet mag worden vergeten voor de laatste kilometer. Zal de minister de bevraging die bezig is bij de privésector meenemen voor de vervoersregio Antwerpen?

Kan men voor Zwijndrecht zeggen wat er concreet op tafel ligt? Welke maatregelen denkt men te kunnen nemen?

Wat is de timing voor de bouwaanvraag voor Rechteroever wil het lid weten.

Tot slot uit zij nog haar tevredenheid over de 15 inzendingen die al binnen zijn voor de ontwerpwedstrijd met betrekking tot de overkapping. Ze is benieuwd naar de resultaten, en hoopt dat in de volgende jaren nog veel prachtig werk kan worden geleverd dat oplossingen kan bieden voor de files en de mobiliteit maar net zo goed voor de terechte bekommernissen inzake leefbaarheid.

6.5. Vragen en opmerkingen van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz stipt aan dat de vervoersregio een belangrijke manier van werken is die de gevoeligheden van diverse regio's op elkaar kan afstemmen en de lusten en de lasten goed in kaart kan brengen.

Het lijkt hem cruciaal dat de deelprojecten die het Haventracé moeten mogelijk maken zeer goed op elkaar worden afgestemd. Dat moet ernstige problemen vermijden en het lijkt hem een huzarenstuk. Hij kijkt ernaar uit bij een volgende voortgangsrapportering.

Bij de opmaak van de project-MER moet men zo objectief mogelijk te werk gaan. Alle alternatieven moeten worden doorgerekend en onderzocht om tot de beste oplossing te komen. Volgens het lid is het vanzelfsprekend dat, als scenario's of tracés even goed blijken, er wordt gekozen voor de goedkoopste versie. Als dus het gereduceerde scenario even goed blijkt, verwacht Willem-Frederik Schiltz dat men geen onnodige bouw- en infrastructuurwerken doet. Kostprijs en ruimte-winst zijn belangrijke elementen en de oorspronkelijke Oosterweelversie mag dan ook geen fetisj zijn.

De intendant zorgde voor een enorme doorbraak in het participatietraject. Er is buitenlandse expertise aangedragen. Nederland kent ook zeer intensieve participatietrajecten. Sceptici zien er vertraging in, maar een betekenisvolle participatie vooraf zorgt uiteindelijk alleen voor winst, ook in snelheid. Kan de praktijk ook bij andere grote en complexe infrastructuurprojecten gehanteerd worden? Kan er ook daar voor deblokking gezorgd worden?

Het scala aan maatregelen dat naar voren wordt geschoven om de werken in goede banen te leiden, is indrukwekkend. De communicatie en de coördinatie daarvan en de bedrijfsvoering van een aantal partners acht het lid van groot belang. Zo is De Lijn een prominente partner in de werken die bezig zijn en nog komen. De vroegtijdige introductie van de zomerregeling en dus lagere frequentie had vermeden kunnen worden, meent de spreker. Afstemming van werkwijzen en communicatie is dus essentieel.

De knip in de Leien in Antwerpen zorgde voor een aantal obstakels. Het loopt niet allemaal van een leien dakje en zo blijkt weer dat theorie en praktijk niet altijd stroken. Worden er lessen getrokken voor de afwikkeling van de diverse werven rond Antwerpen met het oog op de doorstroming?

6.6. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort vindt het fijn dat er een positieve sfeer van samenwerking heerst. Het project is immers van belang, niet alleen voor de stad Antwerpen, maar voor de hele regio rond Antwerpen zoals het Waasland en zelfs voor Vlaanderen. Het Toekomstverbond is belangrijk voor het klimaat, de leefbaarheid en de burger zelf. Het maakt stappen voorwaarts mogelijk.

Het lid heeft de vraag van de burgerbewegingen naar een gedragen resolutie goed begrepen. Hij wil daaraan werken. Het dossier zal legislatuuroverschrijdend zijn en dus moeten de krachtlijnen nu vastgelegd worden, aldus Dirk de Kort. Die verantwoordelijkheid berust bij het parlement en hij hoopt dat iedereen kleine wrevel opzij kan zetten.

Dirk de Kort stelt dat de beslissing om een intendant aan te stellen zeer zinvol is gebleken ook al waren daar initieel bij sommigen twijfels over. Er is heel verdienstelijk werk geleverd en de suggesties van de actiegroepen konden geïntegreerd worden. Dat zijn de fundamenten voor de brug die is gelegd. Er zijn procedureslagen vermeden en men kan eindelijk van de rechtbank naar de werkbank.

De oprichting van de vervoersregio is eveneens een goede zaak volgens het lid. En dan is er nog de toevoeging van de vierde proefregio inzake basisbereikbaarheid. De opdracht beperkt zich niet tot het openbaar vervoer maar is uitgebreid met een bijkomende opdracht tot actualisatie van het Masterplan 2020. Dat getuigt van inzicht en vooruitziendheid.

Ook in het verleden is er vaak om minderhindermaatregelen gevraagd, oppert het lid. Nu pas blijkt hoe breed de range aan maatregelen is die worden genomen.

Dirk de Kort vervolgt met enkele kritische opmerkingen. Hij verwacht dat er voortgewerkt wordt aan knelpunten zoals de financiering. Er worden goede intenties geformuleerd maar hoe de financiering eruit zal zien in de toekomst is nog steeds niet duidelijk. Er is sprake van 1 miljard euro voor de overkapping van de ring en het inschakelen van de niet benutte kredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dat behelst jaarlijks 50 tot 60 miljoen euro, zo blijkt. Dat volstaat niet om de gaten dicht te rijden. De kredieten van Mobiliteit en Openbare Werken zijn sterk gestegen en zouden misschien ook verder mogen worden aangewend, polst het lid voorzichtig. Hij hoopt alsnog van minister Bart Tommelein een robuust en solide meerjarenplan te krijgen.

Het Toekomstverbond streeft ernaar een deel van het verkeersvolume meer rondom Antwerpen te laten verlopen. Dat maakt dat er ten noorden van Antwerpen meer verkeer moet worden verwerkt. Het lid hoopt dat de baten van het grote project groter zijn dan de lasten voor die zone. Welke maatregelen denkt men daartoe te nemen?

De noordelijke kant van Antwerpen verwacht duidelijk dat er een geboorde tunnel komt. Men hoopt alvast dat voor- en nadelen van de mogelijkheden goed worden afgewogen. Voor Dirk de Kort is niet altijd duidelijk of dat samen kan met de tweede spoorontsluiting. Kan die gelijk gebeuren met de boorbeweging voor de weg? Het lid meent dat in een eerdere voortgangsrapportage is aangegeven dat dit technisch onmogelijk was vanwege een verschil in hellingsgraad tussen geboorde tunnel en weg. Is dat zo?

Het radicaal Haventracé omvat een verbreding van de A102 naar tweemaal drie stroken. Dat zou ook gelden voor de Beverentunnel. De Liefkenshoekunnel zou

echter tweemaal twee blijven, met als verantwoording dat met de Beverentunnel en de A12 veel havenintern verkeer zou verdwijnen. Kan dat nader toegelicht worden?

Het is Dirk de Kort nog niet duidelijk hoe de aantakking zal verlopen van de R2 en de A12. Welke impact zal dat hebben op de uitbreiding en capaciteit en op de wijze waarop de verbinding tussen Ekeren en de aansluiting van de R2 verloopt? Komen er tweemaal drie rijstroken? Wordt er een knooppunt gerealiseerd?

Gemeentebesturen ten oosten van Antwerpen die effecten zullen ondervinden van de A102, wilden gehoord worden door de intendant, maar dat behoorde niet tot het werkingsgebied. Ze zouden wel terechtkunnen in de Werkgemeenschap. Klopt dat? Zal het ook gebeuren?

Het centrum van Schoten zou buiten het leefbaarheidsgebied van het radicaal Haventracé vallen. Kan dat nader worden toegelicht?

Hoe is de vervoersregio exact samengesteld? Zijn er enkel vertegenwoordigers van de lokale besturen? Of kunnen ook mensen van de provincie en parlementsleden deelnemen?

Wat betreft oeververbindingen heeft men het steevast over de verbindingen die in de toekomst met de wagen zullen gebeuren. De Liefkenshoekspoortunnel maakt die verbinding ook over het spoor. Hoe evolueert dat? Dirk de Kort vraagt zich af of het geen tijd wordt voor een fietsverbinding tussen beide oevers. De fiets en zeker de elektrische krijgt steeds meer succes en dus wil het lid weten of dat tot de mogelijkheden behoort. Wordt er gedacht aan een bijkomende fietsverbinding ten noorden van Antwerpen, onder de Schelde, met het oog op meer woon-werkverkeer met de fiets?

6.7. Antwoorden van minister Bart Tommelein

Minister *Bart Tommelein*, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, hoort vooral vragen die al zijn gesteld in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting of in schriftelijke vragen van onder meer Joris Vandenbroucke en Peter Van Rompuy. Het gaat vooral over de eerste fase van de overkapping en de 1 miljard euro daarvoor van de Vlaamse Regering. Dat is besproken in het parlement naar aanleiding van de begrotingsaanpassing 2017 en behelst een rollend fonds in het kader van leefbaarheid en opgenomen in de aanpassing van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor begrotingsjaar 2017. Daarin komen de onbenutte kredieten terecht van MOW binnen de perken van de begrotingscontouren van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tijdens dat begrotingsjaar. Het gaat dan om middelen van ministeries, DAB's, en een herschikking van rechtspersonen naar de begrotingsruiter voor de overkapping.

Zo wordt het mogelijk dat de recent sterk verhoogde investeringskredieten van het beleidsdomein MOW ook echt aangewend worden in plaats van als onderbenutting te worden geklasseerd. Als er op het einde van het begrotingsjaar nog kredieten vrij beschikbaar zijn binnen de ministeriële begroting, dan worden die afgeroomd door het FFEU. Onderbenutting kan men pas op het einde van het jaar zien.

De minister stelt dat hij zich als begrotingsminister niet in het regeerakkoord heeft geëngageerd voor de volgende jaren. Er is wel een engagement vanaf de volgende legislatuur. De zittende regering zorgt ervoor dat de middelen die niet benut worden goed terechtkomen. Als in het Departement MOW middelen niet

worden uitgegeven, heeft dat doorgaans te maken met vergunningen en tijdig uitvoeren van geplande werken.

Voor wat betreft de financiering van de ring ten belope van 3,5 miljard euro lopen er gesprekken met de Europese Investeringsbank. Dat is een project op zichzelf en valt volkomen buiten de overkapping. Dat valt allemaal binnen de kredieten van het departement zoals vrijgemaakt. Als men doorgaat met de investeringen zal er een terugverdieneffect zijn, zoals bekend.

Wat betreft de uitbreiding van de BAM wil de minister geen uitspraken doen omdat dat nog steeds tot de bevoegdheid van minister Weyts behoort. Hij hoort graag zeggen dat er een tandje moet worden bijgestoken met betrekking tot een meerjarenplanning van de financiering van de investeringen. De Vlaamse regering nam een engagement inzake de overkapping en moet dus middelen vinden. Er is nu een rollend fonds en men zorgt ervoor dat er zoveel mogelijk middelen in terechtkomen. Voor de rest is het een onderdeel van de begrotingsbesprekingen binnen de regering. De minister wijst er nogmaals op dat het gaat over een legislatuuroverschrijdend punt. Hij laat ook horen dat er geen extra potje is binnen zijn begroting voor die overkapping.

6.8. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke merkt op dat op de vraag hoe men wil voorzien in het beloofde miljard euro steevast wordt geantwoord dat er een rollend fonds is bij minister Weyts. Dat roept vragen op. Het gaat om een rollend fonds waarin gebeurlijke niet-gebruikte kredieten terechtkomen. Hoeveel daar jaarlijks in wordt opgenomen, is dus nooit zeker. Wanneer men echt aan dat beloofde miljard komt, kan evenmin voorspeld worden. Het lid vindt dat geen goede manier van werken. Bij een belofte hoort duiding.

Bij de begrotingsopmaak van 2016 is het FFEU hervormd. Het is vervangen door een soort generieke manier om niet-gebruikte vastleggingskredieten in alle beleidsdomeinen af te romen om een gedeelte te kunnen toewijzen aan eenmalige investeringen en schuldafbouw. Het FFEU heeft in het verleden allerlei projecten gefinancierd, stelt *Joris Vandenbroucke*. Bijvoorbeeld: het veiliger maken van 800 zwarte punten en fietsbruggen: projecten in heel Vlaanderen dus. Als één minister er zelf over mag beslissen dat niet-gebruikte vastleggingskredieten aan één fonds worden toegevoegd om ze dan voor één project aan te wenden, dan veronderstelt het lid dat er in de toekomst minder middelen zullen zijn om diverse projecten te financieren in andere provincies.

Welk mechanisme moet verhinderen dat op een zeker ogenblik niet alleen gebeurlijke niet-gebruikte vastleggingskredieten van het beleidsdomein MOW naar het fonds stromen? Investeringsplannen bij Mobiliteit en Openbare Werken zijn steeds indicatief, onder meer vanwege vergunningsproblematieken. Het lid vreest dat men wel eens in de verleiding kan komen om te knabbelen aan de investeringsagenda als blijkt dat er niet genoeg in het fonds zit om de overkapping te bekostigen. Die agenda slaat op talloze projecten in de verschillende provincies. De aangewende manier van werken biedt geen duidelijk perspectief voor de Antwerpenaar en doet vrezen voor knibbeling op belangrijke projecten.

6.9. Aanvullende opmerkingen over de financiering

Minister *Bart Tommelein* legt uit dat de overkapping een toekomstproject is. De zittende regering zal kunnen vastleggen dat het miljard er komt en dan moet de volgende regering het maar in de begroting opnemen. Maar zo werkt de regering niet, stelt de minister resoluut. Die gaat ervan uit dat op zeker ogenblik het project bovenop het reguliere reeds vastgelegde project uitgevoerd en betaald

moet worden. En dus bouwt ze een spaarpot op met een rollend fonds met middelen uit onderbenutting, die dus niet uitgegeven zijn. Men zet geld opzij, maar mocht ooit blijken dat dit niet volstaat, dan moet het opgenomen worden in de begrotingsbesprekingen.

De minister wijst er nog op dat de budgetten voor MOW toegenomen zijn en gaat er prat op dat de regering blijft investeren. Het is echter minister Weyts die bepaalt waarin zijn middelen geïnvesteerd worden. Het doel is jaar na jaar een begroting in evenwicht af te leveren. Minister Bart Tommelein verzekert dat er een meerjarenplanning komt met alle lopende projecten. Het enige engagement dat de regering neemt, is van alvast te sparen voor de overkapping. De minister erkent zonder enige schroom dat er inderdaad geen zekerheid is over de bedragen die gespaard kunnen worden. Als men niet tijdig aan 1 miljard euro komt, dan moet dat binnen de begroting opnieuw worden bekeken. Hij ziet geen enkel probleem.

Joris Vandenbroucke stelt dat het dan wel om een extra engagement gaat, maar het zijn geen extra middelen. Ze zijn bestemd voor MOW en in principe allemaal voorbestemd voor een veelheid aan projecten in de vijf provincies van Vlaanderen. Als ze dan gebeurlijk niet kunnen worden uitgegeven, gaan ze dan per definitie naar een fonds voor de overkapping van de ring. Wat belet dat er op termijn onderbenut wordt om dat doel te bereiken? Dan kan men net zo goed vastleggen dat 10 percent van het budget voor MOW per definitie naar een begrotingslijn gaat voor investeringen in de overkapping, stelt het lid. Hoe gebeurlijk zijn onderbenuttingen als het tijdstip van de overkapping nadert en het fonds nog geen miljard bevat?

Minister *Bart Tommelein* zegt dat het nooit de bedoeling is geweest om 1 miljard opzij te zetten uit zijn budget voor een project waar geen timing op kan worden gezet. Dat doen zou enorme besparingen vragen. Er is nooit sprake geweest van een extra uitgave. Ook het idee dat er een soort van geplande onderbenutting zou zijn, wijst de minister ten stelligste af. Het gaat om projecten die niet kunnen doorgaan omwille van niet afgeleverde vergunningen of om andere redenen.

Wat betreft het Oosterweelproject, stipt de minister nog aan dat hij dat beschouwt als een Vlaams project en dus geen afwegingen maakt over welke provincie meer of minder zou krijgen. Een vlot afgewikkelde mobiliteit rond Antwerpen komt iedereen ten goede.

Joris Vandenbroucke repliceert dat hij juist om meer zekerheid vraagt inzake de middelen voor het project, omdat ook hij het algemeen belang ervan erkent. De gehanteerde methode brengt alleen onzekerheid.

Yasmine Kherbache wijst erop dat het dossier heel wat engagementen met budgettaire impact omvat. De intendant en de burgerbewegingen spreken de hoop uit dat de overkapping een feit wordt. In eerste instantie lijkt het alsof dat miljard klaarligt maar dat blijkt dan niet zo. Met het rollend fonds is alleen een techniek ontwikkeld om geld te vinden. Ook Yasmine Kherbache vindt de onzekerheid over het al dan niet beschikbaar zijn van voldoende middelen te groot. Ze begrijpt dat er vragen rijzen over de implicaties voor andere investeringsprojecten. Voor een dermate belangrijk project ziet ze liever ook robuuste financieringsplannen.

Minister *Bart Tommelein* stelt elke vorm van nieuws zonder schroom te brengen. Wat verwacht men echter? Dat hij, jaren voor een project zal uitgevoerd worden, 1 miljard blokkeert in de begroting? Er zijn in Vlaanderen nog heel wat belangrijke investeringsprojecten in alle beleidsdomeinen. De minister onderstreept dat hij dat dus niet zal doen en bevestigt zijn vertrouwen in de

minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Minister Tommelein past er voor om reeds geld uit te geven dat er misschien niet is.

Dirk de Kort acht het wel gepast om te blijven nadenken over hoe dat miljard dan wel kan verzameld worden. Hij denkt daarbij bijvoorbeeld aan de slimme kilometerheffing of alternatieve financiering. Ook hij vreest dat het rollend fonds niet tijdig 1 miljard zal bevatten en vindt dat men geen gebakken lucht mag verkopen. Er is geen enkele garantie op realisatie.

Minister *Bart Tommelein* licht nog toe dat voor wat betreft de federale en Europese link de nodige contacten zijn gelegd en besprekingen worden gevoerd. De minister-president bracht het project ook opnieuw ter sprake bij Jean-Claude Juncker, voorzitter van de Europese Commissie. In de Europese instellingen blijkt een grote bereidheid om te onderzoeken hoe iets gerealiseerd kan worden. Een investering van 3,5 miljard euro op een Vlaamse begroting van 40 miljard op enkele jaren afschrijven, is onmogelijk, benadrukt de minister, en dat doet hij dus niet. Hij heeft begrip voor het feit dat Europa de afschrijvingsregels niet wijzigt, maar merkt toch dat er een consensus groeit om voor dergelijke zaken een oplossing te bieden. Anders kunnen kleine regio's binnen Europa niet langer investeren. Voor één groot project bijna 10 percent van een begroting reserveren en op luttele jaren afschrijven, vergt enorme besparingen. Het is voor de minister cruciaal dat de Vlaamse regio kan blijven investeren in mensen, ontwikkeling en infrastructuur.

Hij is zeker bereid te luisteren naar zinvolle voorstellen om financiering rond te krijgen. Geld meteen blokkeren is evenwel geen optie.

Yasmine Kherbache meent dat men niet het onmogelijke vraagt. Eigenlijk wil men het belang van de overkapping op gelijke hoogte brengen met dat van de rest van het mobiliteitsproject rond Oosterweel. Het lid vraagt gewoon om een meerjarige raming en nog geen vastlegging. Dan kan de discussie aangevat worden over de financiering. Met wat voorligt, wordt de valse indruk gewekt dat er een oplossing is voor dat miljard, aldus het lid. Ze vraagt om in de communicatie ter zake eerlijk te zijn.

Minister *Bart Tommelein* zou het juist heel oneerlijk vinden om te beweren dat hij zicht heeft op de kostprijs, zelfs van de eerste fase van de overkapping. Dan communiceert hij met een cijfer dat uit de lucht gegrepen is. Er zijn nog geen concrete projecten en dus kan ook geen raming worden gemaakt. En dat weet men. De regering is een engagement aangegaan alvast te sparen voor een project dat iedereen nodig acht. Hij veronderstelt dat in de volgende legislatuur een aantal ministers blijven zitten die dat engagement mee opvolgen.

Hij verzekert dat hij zijn verbintenissen altijd nakomt maar dat niets uitsluit dat men op zeker ogenblik knopen moet doorhakken om de nodige middelen vast te leggen in de begroting.

Yasmine Kherbache herhaalt dat het engagement in het Toekomstverbond een volledige overkapping behelst. Eén miljard volstaat niet, maar het wordt beschouwd als een beginpunt. Het is een eerste stap om de overkapping plausibel te maken. Daarom hamert het lid zo op garanties. Het antwoord ontgoochelt. Sp.a is bondgenoot om een realistische raming te maken, maar niet voor wat voorligt met het rollend fonds.

6.10. Antwoorden van minister Joke Schauvliege

Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, legt uit dat qua timing de aanvullende richtlijn wordt bijgewerkt op basis van de

bijkomende 35 vragen van de burgerbewegingen. Dat zou eind juni 2017 klaar moeten zijn. Dan kan een nieuw tijdschema worden opgemaakt.

Inzake de parallelwegen van de E17 kreeg men een tegenslag te verwerken. De bestaande plan-MER bouwde voort op die van het GRUP. Die is intussen vernietigd en men is dus terug bij af. Men is volop met de startnota bezig.

De geluidsdruk wordt meegenomen in elke MER, bevestigt de minister.

Dirk de Kort wil weten of er ook nog een kennisgeving gepland wordt over de aanpassingen op basis van de extra onderzoeksvragen van de actiegroepen in de project-MER. Zo niet kan ook dat weer aanleiding geven tot beroepen bij de Raad van State. Minister *Joke Schauvliege* stelt dat er geen plannen zijn voor een nieuwe kennisgeving. Men maakt zich sterk dat het zo kan worden opgevangen.

6.11. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* noemt Wouter Vanbesien een negativist. De minister heeft al zes maanden voor het auditoraatverslag bij de Raad van State een dialoog aangeknoopt en hij probeerde van bij aanvang het vertrouwen op te bouwen. Ook met Ringland is dat gebeurd. Dat vertrouwen verloor het project van heel wat molenstenen om de nek. De methodiek is een concrete uitvoering van de slogan van de regering, met name vertrouwen, verbinden en vooruitgaan. In de opbouw van het vertrouwen betekende de aanstelling van de intendant een doorslaggevende factor.

De verbinding gebeurde door het samenbrengen van alle betrokkenen. Zo zijn de burgerbewegingen ook betrokken bij de Werkgemeenschap en de vervoersregio, waarbij al 30 gemeenten zijn aangesloten. Ook alle mobiliteitsspelers en entiteiten, De Lijn en het departement, zitten samen aan de tafel, samen met de lokale besturen. Dat maakt het mogelijk vertrouwenskwesaties aan te pakken in bijvoorbeeld het Waasland. Beveren is kandidaat om zich aan te sluiten bij de vervoersregio.

Vooruitgaan was het doel en de minister gelooft dat dat lukt. Er zijn al heel wat stappen gezet. De omgevingsvergunning voor de werken op Linkeroever komt nog in 2017 en dan kan de eerste spade voor de P+R de grond in. Dat zit op schema. Na de zomer bekijkt men onder leiding van de intendant de overkappingsprojecten. Dan kan de rekening gemaakt worden en kan men uitmaken welke tracés eerst aangepakt worden. Eenmaal dat studiewerk is aangevat, kan de minister aan de Vlaamse Regering voorstellen voorleggen om het radicaal Haventracé klaar te stomen. Met het flankerend beleid in het kader van de Noorderlijn is een doorstart mogelijk naar mogelijke oplossingen in het kader van de modal shift en de ambitie om een 50/50-verhouding te bereiken. Voorts wordt de Werkgemeenschap geactiveerd en worden de burgerbewegingen bij alle stappen betrokken zoals ook al die maanden is gebeurd.

Met betrekking tot de kanaaltunnels en de mogelijkheid om een gereduceerde versie uit te voeren wordt gevraagd of de minister de facto die optie kiest als ze even valabel blijkt. De keuze is voor minister Weyts afhankelijk van wat de MER brengt en van prijs, veiligheidsfactoren, leefbaarheid, de Tunnelrichtlijn en het project met de A102. Hij pint zich derhalve niet zonder meer vast op een versie en hoopt op enige soepelheid in dat verband. Er is geen sprake van een fetisj.

De modal shift is grondig toegelicht door de directeur Mobiliteit van de stad Antwerpen. 100 miljoen euro van het pakket van 350 miljoen euro voor weginvesteringen is geheroriënteerd naar flankerend beleid. Daarmee is expliciet de keuze gemaakt voor investeringen in fiets, openbaar vervoer, de waterbus en

andere opties. Voorts zijn er ook de reguliere budgetten in al de entiteiten van MOW – De Lijn, waterwegbeheerders, AWV en het departement – en de specifieke middelen van de BAM. In de regiораad kunnen ook taxi-oplossingen worden meegenomen. In functie daarvan kan ook de budgettering onder de loep worden genomen. Heel wat middelen zijn dus ter beschikking en de minister ziet het allemaal goed zitten.

Voor de A102 en R11bis doet de minister na de zomer voorstellen aan de Vlaamse Regering over wijze, uitwerking en planningprocedures van de ingrepen die deel uitmaken van het Haventracé en de A102. Ook de toekomst van de R11bis wordt daarin meegenomen. Het draagvlak daarvoor lijkt eerder beperkt en de minister neemt zeker de bezwaren van de zuidostrand ter zake mee. Tegelijk valt te bekijken wat er met de flessenhals in Mortsel moet gebeuren. Voor de projecten op de R2 worden nieuwe ramingen gemaakt.

Men houdt alle technische opties met betrekking tot de kanaaltunnels open, cut-and-cover of geboorde tunnel, en er worden opnieuw gesprekken met Infrabel aangeknoopt voor een gebundelde oplossing voor de tweede spoortoegang. Er zijn intussen wel infovergaderingen met de actiegroepen en de betrokken lokale besturen.

De tijdshorizon voor de Oosterweelverbinding en de respectieve bouwaanvraag ligt op 2019. Voor de MER-procedure en project-MER lijkt de jaarwisseling een realistische inschatting.

Het investeringsrapport waarvan sprake in eerdere rapportage overstijgt de voortgangsrapportage. Het is een investeringsplan op vijf jaar, gekoppeld aan een nieuw mobiliteitsplan. De minister neemt het zeker nog op.

Met betrekking tot de timing voor intrekking van de klachten bij de Raad van State, hebben de burgerbewegingen aangegeven dat die van start kan gaan zodra de 35 onderzoeksvragen door de BAM in de MER-procedure zijn ingebracht. Er wordt in cascade gewerkt en men verwacht geen uitspraak meer van de Raad van State voor de zomer. De minister hoopt alvast dat de verzoekschriften zo snel als mogelijk worden ingetrokken.

De procedure voor declassering van de R1 opstarten, noemt de minister voorbarig. De A102 ligt er nog niet.

Het uitbreiden van de onderzoeksperimeter voor de gezondheidsbeoordeling behoort volgens de MER-procedure niet tot het richtlijnenhandboek, maar is niet verboden. Het is meegenomen in de vragen die de BAM indient, maar kan ook worden besproken aan de werktafels.

Wat betreft het Haventracé en het vermijden dat de N-wegen gebruikt worden om het Waasland te doorkruisen, herhaalt de minister dat hij in die zin voorstander is van deelname van lokale besturen uit het Waasland aan de vervoersregio. Cruciaal lijkt hem dat het plan van de Wase burgemeesters met betrekking tot de parallelwegen wordt uitgevoerd samen met de kamstructuur uit het Masterplan 2020.

Het lidmaatschap van de raad van bestuur van de BAM voor iemand van de burgerbewegingen zal de minister voorleggen, maar hij vindt het goed. Het ligt in de lijn van het doortrekken van samenwerking en betrokkenheid.

Qua financiering is alvast 250 miljoen euro bestemd voor de overkapping, laat de minister nog horen. Wat betreft het FFEU en het rollend fonds, beklemtoont hij dat wat in dat laatste terechtkomt, niet ten koste gaat van het FFEU. Het FFEU

wordt immers gestijfd met niet-investeringskredieten van alle beleidsdomeinen die dan worden omgezet in investeringskredieten. In hoofdzaak voor een eerste schijf van 100 miljoen euro gaan die dan naar Mobiliteit en Openbare Werken. In het rollend fonds worden alleen middelen ondergebracht uit onderbenutting bij MOW. Anders vloeien die naar de algemene middelen. Het gaat dus om extra middelen bovenop wat de budgetstijging van de volgende jaren met meer dan 30 percent brengt. De minister is blij met het engagement van de regering, ook om in betalingskredieten te voorzien zodra er concrete projecten zijn. Hij vindt het alleen jammer dat de oppositie alsnog mist wil spuien en onzekerheid cultiveert. Er is een algemeen engagement dat een politieke boodschap inhoudt en waar men niet onderuit kan of wil.

6.12. Antwoorden van Jan Van Rensbergen

Jan Van Rensbergen bevestigt dat er in het najaar een concrete invulling komt van de planning en aanpak voor de A102.

Het centrum van Schoten valt buiten de geprojecteerde perimeter. De spreker legt uit dat de essentie van de aanpak in de vervoersregio met de Werkgemeenschap is, dat men infrastructuur, mobiliteit en leefbaarheid hand in hand laat gaan. Men wil niet doorstomen met infrastructuurprojecten om dan op de leefbaarheidseffecten te moeten terugkomen. Bij het tekenen van het radicaal Haventracé is ervoor geopteerd om meteen ook rekening te houden met die leefbaarheidseffecten. De werktafel die rond het Haventracé vorm krijgt, zal daarover gaan. Iedereen, ook mensen van Schoten, actiecomités, burgerbewegingen van de andere zones waar projecten tot stand komen, worden uitgenodigd om mee om de tafel te gaan zitten.

Op de vragen over Zwijndrecht wil de spreker graag terugkomen als er een akkoord is. Er is in de voorgaande maanden hard gewerkt met geluidsexperts en geluidsmodellen, aan de kant van BAM zowel als Zwijndrecht, waar diverse actoren mee aan tafel zaten in de workshops. Er is onderzocht welke geluidsmaatregelen voorhanden zijn, ook de innovatieve. Het gaat dan onder meer over gevorderde geluidsarme wegverharding, geluidsdiffractoren, geluidsreflectie-absorberende elementen ook voor laagfrequentiegeluid. Er is gekeken naar stabiliteitsmogelijkheden, mogelijkheden voor de bouw, kostprijs, haalbaarheid en redelijkheid om geluidsreductie te realiseren. Het lijkt alvast haalbaar om binnen een bepaalde zone tot concrete reductie te komen.

De burgemeester van Zwijndrecht, zijn ambtenaren en mensen van BAM zijn gaan samenzitten om te bekijken hoe men moet omgaan met het advies van Zwijndrecht op de bouwaanvraag voor de infrastructuurwerken op Linkeroever. Er wordt overwogen hoe een betere afstemming mogelijk is tussen die werken en de aantakking op het publiek domein van de gemeente Zwijndrecht. Er zijn intussen afspraken gemaakt en alles lijkt in de goeie richting te evolueren, stelt de spreker.

6.13. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert gaat in op de vragen met betrekking tot het participatietraject. De praktijk die is gehanteerd noemt hij alvast toepasbaar voor andere grote projecten als aan een aantal voorwaarden is voldaan. In eerste instantie moet men er vroeg genoeg mee beginnen. Hier is men met een achterstand gestart. De dialoog kwam initieel moeilijker op gang omdat er wantrouwen leefde. Dat vraagt om een langzame heropbouw. Tijdig beginnen houdt het vertrouwen vast en biedt kansen om bepaalde zaken in een vroeger stadium op te bouwen.

Een tweede voorwaarde is dat burgerbewegingen gestructureerd zijn en een mandaat hebben zodat ze ook verantwoordelijkheid kunnen opnemen. Een burgerbeweging heeft immers een grote achterban die moeilijk in één adem door dezelfde deur kan. Het vergt een grote verantwoordelijkheid van leiders in die beweging om op zeker ogenblik de stap wel te durven zetten.

6.14. Aanvullende opmerkingen

Wouter Vanbesien is blij te horen dat hij verkeerd had begrepen dat de Raad van State een rol zou hebben gespeeld in de samenwerking en resultaten van de voorbije weken.

Wel vindt het lid het vreemd dat minister Weyts het zeer duidelijk acht dat minister Bart Tommelein voor dat miljard zal zorgen. Wouter Vanbesien ziet nog veel mist.

Wat betreft de reductiebereidheid klinkt het dat er geen taboes zijn. Het lid wijst op de logica achter het Toekomstverbond, dat streeft naar de facto minder auto's en meer auto's en vrachtwagens via het Haventracé. Daardoor moet een reductie en andere taakstelling voor de Oosterweelverbinding ruimtelijk winst kunnen opleveren. Juist die ruimtelijke impact van allerlei aansluitingen in de stad is een punt waarop veel bezwaren zijn gestoeld. Voorafnames op de onderzoeken kunnen niet, erkent Vanbesien, maar om te beweren dat dat het geen verschil maakt of men kiest tussen de oorspronkelijke of de gereduceerde plannen, is een brug te ver, vindt hij. Het strookt niet met de geest van de consensus van het Toekomstverbond. Hij gaat ervan uit dat onderzoek naar de mogelijkheid van een reductie toch uitmondt in toepassing van de reductie als het mogelijk blijkt.

Yasmine Kherbache sluit zich daarbij aan en ziet ook een logische consequentie van het Toekomstverbond. Het is volgens haar mogelijk om vooraf een voorkeur te uiten. Dat engagement hoort ze niet en juist dat lijkt haar cruciaal. Het is zeker geen concretisering van het Toekomstverbond, oppert zij.

Dat de geboorde tunnel meegenomen wordt in het onderzoek voor de A102, heeft het lid begrepen. Niet alleen de cut-and-covermethode ligt dus op tafel.

Voorts wil het lid nog weten of men met het oog op het Routeplan 2030 zal wachten tot voorjaar 2018 om de modal shift gestalte te geven. Is de minister bereid om de uitvoering van openbaarvervoerprojecten die in het regeerakkoord zijn opgenomen, te versnellen?

Koen Daniëls spreekt voor het Waasland en de hele regio. Wat betreft de plan-MER is hij het er mee eens dat hij zo snel mogelijk moet worden gestart.

Het Waasland ziet hij ook graag zo snel mogelijk betrokken in de regiораad. Dat kan onrust wegnemen.

Het Haventracé kan het verkeer weghouden van de stad, wat een goede zaak is. Op een zeker punt komt dat verkeer echter op de E34 en het moet ergens naartoe. Het lid legt graag een suggestie op tafel, naast het plan van de burgemeesters en de dubbele kamstructuur, om onder meer met vrachtwagensluizen en ANPR-camera's te werken. Als er heraanleg gebeurt, kan daarin beter meteen voorzien worden, vanwege de bekabeling. Alom borden met een tonnagebepijking van drieënhalve ton plaatsen, heeft geen zin, oppert het lid. Er lopen wel petitities in die zin.

Minister *Ben Weyts* neemt die suggestie graag mee.

Met betrekking tot de modal shift vordert men zo snel als het kan. Hij refereert aan de opsomming hij net gaf en de vele honderden miljoenen die geïnvesteerd worden. Hij kijkt uit naar suggesties van de regioraad.

Lies JANS,
voorzitter

Wouter VANBESIEN
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	Best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BVR	besluit van de Vlaamse Regering
CEO	chief executive officer
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
EIB	Europese Investeringsbank
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
GIS	geografisch informatiesysteem
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
hst	hogesnelheidstrein
Lenora	Leefbare Noordrand Antwerpen
MER	milieueffectrapport(age)
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
P+R	park and ride
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
Voka	Vlaams Netwerk van Ondernemingen
3D	driedimensionaal