

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 336
van **PETER VAN ROMPUY**
datum: 3 juli 2017

aan **BART TOMMELEIN**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Akkoord Oosterweelverbinding - Gevolgen voor de (meerjaren)begroting (2)

Enkele burgerbewegingen en de Vlaamse Regering sloten op 14 maart 2017 een Toekomstverbond voor Antwerpen in het Oosterweeldossier. Op 15 juni 2017 werd in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken de twaalfde voortgangsrapportage van het Masterplan 2020 en het Toekomstverbond besproken.

1. In een eerder antwoord, op mijn schriftelijke vraag nr. 235 van 21 maart 2017, gaf de minister een overzicht van de totale kosten van de engagementen aangegaan door de Vlaamse Regering in het kader van het Toekomstverbond, op basis van de situatie op dat moment.

Zijn er sindsdien nog wijzigingen in de ramingen aangebracht, bijvoorbeeld tijdens de periode voorafgaandelijk aan de bespreking van de voortgangsrapportage in het Vlaams Parlement?

2. In het antwoord op voornoemde schriftelijke vraag stelde de minister: "Er wordt ingezet op een ambitieuze modal shift naar 50/50 (50 procent autoverkeer, 50 procent alternatieve vervoersmodi) en een slimme mobiliteit. Voor de respectievelijke maatregelen wordt verwezen naar de maatregelen zoals voorzien in het regeerakkoord, beleidsnota en -brieven inzake mobiliteit en openbare werken en het masterplan 2020".

Kan de minister meer specificeren welke projecten of investeringen in fietspaden, openbaar vervoer, vervoer over water (bruggen en sluizen) en andere wegeninfrastructuur volgens het Toekomstverbond onder deze modal shift vallen, evenals een raming van de kosten.

Op basis van de investerings -en kostentabel, aangehecht bij de elfde voortgangsrapportage (12 januari 2017), zou het volgens eigen berekeningen om zo'n 2,15 miljard euro gaan:

- a) fietspaden: 67,6 miljoen euro;
 - b) openbaar vervoer: 1.506,1 miljoen euro;
 - c) vervoer over water (bruggen en sluizen): 577,06 miljoen euro;
 - d) plus eventueel andere wegeninfrastructuur;
- Totaal: circa 2,15 miljard euro

Kan de minister dit cijfer bevestigen?

BART TOMMELEIN

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD

op vraag nr. 336 van 3 juli 2017

van **PETER VAN ROMPUY**

1. Op 15 juni rapporteerde de Vlaamse Regering in het Vlaams Parlement.

Voor de Oosterweelverbinding en de projecten van Masterplan 2020 verwijzen we naar de kosten opgenomen in het halfjaarlijks voortgangsrapport en de adviezen van het Rekenhof daaromtrent. Na overleg met de burgerbewegingen werd beslist om in het kader van het project-MER Oosterweelverbinding bijkomend onderzoek te verrichten. Mogelijk kan dit project-MER nog aanleiding geven tot bijstellingen van het project zelf of van hieraan verbonden milderende maatregelen.

Voor het Haventracé werd op basis van een technisch analyse een ophijsting gemaakt van de infrastructuurmaatregelen die noodzakelijk zullen zijn om deze route voor het doorgaand verkeer te versterken.

De overkapping van de Antwerpse Ring (R1) vormt een tweede onderdeel van het Toekomstverbond. In de Ambitienota gaf de Intendant aan binnen welke contouren deze overkapping best gebeurt. Deze Ambitienota vormt nu het vertrekpunt voor ontwerpteams die voor de verschillende segmenten van de R1 meer concrete ontwerpen zullen maken voor de volledige overkapping. Voor deze eerste fase projecten hebben de Vlaamse Regering 1 miljard euro en de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen respectievelijk 0,25 miljard euro toegezegd, voor Linkeroever heeft de gemeente Zwijndrecht een toezegging van 500.000 euro gemaakt in functie van de onderzoek en uitvoering van leefbaarheidsmaatregelen.

2. In het Toekomstverbond engageerde de Vlaamse Regering zich om de komende jaren een modal shift te realiseren zodat tegen 2030 nog slechts 50% van de verplaatsingen in de stadsregio Antwerpen met de wagen gebeuren. Het geheel van investeringen en andere maatregelen die nodig zijn om tot deze 50/50 modal split te komen vormen samen het Routeplan 2030. Het Routeplan 2030 zal na overleg met de gemeenten uit de Vervoersregio Antwerpen worden vastgelegd. Het is daarom vandaag niet mogelijk om de kostprijs van het Routeplan 2030 te ramen.

Het Masterplan 2020 bevatte reeds heel wat geplande investeringen die kunnen bijdragen tot het realiseren van een 50/50 modal split. Deze investeringen zullen uiteraard worden meegenomen als mogelijke onderdelen het Routeplan 2030.