



Vlaams
Parlement

vergadering **C59**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 november 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van federaal minister Bellot voor spoorinvesteringen in Vlaanderen – 310 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven – 325 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken wat betreft de Oosterweelverbinding – 321 (2017-2018)	8
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overkapping van de Antwerpse ring – 370 (2017-2018)	12
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de fietsbereikbaarheid in Antwerpen – 401 (2017-2018)	18

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van federaal minister Bellot voor spoorinvesteringen in Vlaanderen
– 310 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven
– 325 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, in de weekendeditie van de krant De Tijd van 21 oktober werd een overzicht gegeven van het mogelijke voorstel van uw federale collega Bellot voor de spoorinvesteringen in Vlaanderen. In dat voorstel zijn de Vlaamse spoorprioriteiten opgenomen. Tijdens de commissievergadering van 12 oktober hebben we daarover een laatste keer van gedachten gewisseld en toen stelde u: "Ik heb inderdaad een voorstel gekregen van minister Bellot met betrekking tot de concrete besteding van de 368 miljoen euro van die deugdzame schuld die werd uitgetrokken voor spoorinvesteringen. Ik heb daar bezwaar tegen gemaakt. Ik heb daar bezwaar tegen gemaakt, omdat dat in strijd is met wat wij vanuit Vlaanderen al een poos geleden hebben vastgelegd. Wij hebben een moeilijke maar gedurfde selectie gemaakt ten voordele van de elf Vlaamse spoorprioriteiten. De lijst die werd voorgelegd, week daar nogal van af."

Indien de informatie van de journalisten klopt, dan komt uw federale collega tegemoet aan uw eisen. Eind november is vooropgesteld als moment om een akkoord met de gewesten te bereiken, vandaar dat ik ervan uitga dat de informatie uit de kranten redelijk accuraat is en een akkoord een kwestie van details lijkt. Dat is heuglijk nieuws, zeker in het vooruitzicht dat het spoor de ruggengraat blijft van ons nieuwe concept basisbereikbaarheid. Zoals te verwachten viel, worden de meeste Vlaamse spoorprioriteiten wel eerst bestudeerd en zijn die dus enkel als studie opgenomen in de lijst. In totaal staat daar een bedrag van 138 miljoen euro tegenover.

Minister, klopt de informatie die enkele weekendkranten brachten en is dit het nieuwe voorstel van uw federale collega Bellot met betrekking tot de spoorinvesteringen? In welke mate komt dat tegemoet aan uw eerdere opmerkingen? Met betrekking tot de opgenomen werken in dit voorstel, is daarover binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken reeds de discussie rond pre- en cofinanciering opgestart? Op basis van welke criteria wordt besloten of Vlaanderen gaat voorschieten, dan wel meebetalen, uiteraard wetende dat u eerst een samenwerkingsakkoord moet sluiten met uw federale collega Bellot?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik heb grotendeels dezelfde vraag als collega Keulen, maar ik ga er iets dieper op in en ben ook iets kritischer voor wat ik in de pers heb gelezen. Als het klopt wat in De Tijd stond, moet ik eerlijk zeggen dat het, specifiek voor het project van de tweede Antwerpse havenaansluiting, toch wel kafka in het kwadraat zou zijn, om mij nog zacht uit te drukken.

Het dossier van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven heeft al een lange voorgeschiedenis. Verschillende tracés werden al uitgezet en weer ingetrokken, maar er is wel degelijk een grote consensus over alle partijen heen dat een nieuwe spoorontsluiting voor de haven nodig is, als we ernstig werk willen

maken van de modal shift voor het goederenvervoer in de hele provincie Antwerpen, als we dus minder vrachtverkeer over de weg willen. Voor de ontwikkeling van de haven, maar ook voor de leefbaarheid van heel het achterland, is dit dan ook terecht als een prioritair investeringsdossier naar voren geschoven door de huidige en de vorige Vlaamse Regering. Het staat dan ook op nummer één in het lijstje van 371 miljoen euro voor Vlaamse spoorinvesteringen van minister Bellot.

Ik denk dat het ook die lijst is die in De Tijd stond. En als die lijst klopt, is die bijzonder problematisch, omdat van de elf prioritaire Vlaamse spoorprojecten er zeven in de studiefase blijven steken. Een project dat wel wordt uitgevoerd, de spoorvertakking Oude Landen in Ekeren, een investering die noodzakelijk is om de tweede spoorontsluiting mogelijk te maken, wordt zeer ver opgeschoven in de tijd, tot na 2030.

Rond de tweede spoorontsluiting zelf zou men, volgens het lijstje in de pers, nog tot 2023 bezig zijn met het actualiseren van de studies. Dat vind ik behoorlijk hallucinant, want ondertussen loopt er toch al enkele jaren een officiële publieke procedure rond het project van de tweede spoorontsluiting. In 2010 startte Infrabel een plan-MER-procedure en werd een Nota Publieke Consultatie met verschillende alternatieven aan het grote publiek voorgesteld. Er werden verschillende infozittingen georganiseerd, waar toch een pak volk op afkwam.

Op 10 juni 2013 selecteerde de dienst MER twee alternatieven: een eerste alternatief met een boortunnel en een tweede alternatief met een nieuw tracé langs de E313. Voor elk van die twee alternatieven blijven uiteraard meerdere uitvoeringsvarianten mogelijk. Parallel met de opmaak van dit plan-MER werd een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt. Daarover staat op de website van Infrabel te lezen dat een goedgekeurd plan-MER en een gevalideerd MKBA verwacht worden tegen eind 2017, begin 2018. In de eerste helft van 2018 zou de Vlaamse Regering dan het definitieve tracé van de nieuwe goederenspoorlijn bepalen. Ik citeer wat op de website staat: "Onmiddellijk aansluitend hierop kan dan de procedure voor de opmaak van het noodzakelijke GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) worden verdergezet en kan een stedenbouwkundige vergunning voor de spoorlijn aangevraagd worden."

Het voorstel van timing in het lijstje wijkt grondig af van wat in het investeringsprogramma van Infrabel naar buiten kwam, zelfs met de aanvulling van 370 miljoen euro. In het voorstel van uw federale collega Bellot is er geen geld uitgetrokken voor de eigenlijke realisatie van die hele tweede spoorontsluiting en wordt de timing opgerekt tot voorbij 2023, want men gaat tot 2023 enkel studeren. Gezien de huidige problematiek, zeker op het vlak van mobiliteit, en het feit dat havens proberen om hun vervoer te verduurzamen, vind ik dat relatief onwezenlijk en onaanvaardbaar. Ik hoop dat de Vlaamse meerderheidspartijen, die ook zitting hebben in de Federale Regering, een dergelijk plan niet aanvaarden.

Minister, zult u de lijst en de timing van de Federale Regering, bij monde van minister Bellot, aanvaarden zoals die nu voorliggen? Wat zal de houding van u en van de Vlaamse Regering zijn op het Overlegcomité eind november? Welke initiatieven kan de Vlaamse Regering zelf nemen om dit noodzakelijke project, dat toch al behoorlijk in de steigers staat, te versnellen, bijvoorbeeld via cofinanciering? U stelde laatst in de commissie dat u uw plannen ter zake niet concreet kunt maken zolang die onderhandelingen lopen, maar ik vind wel, zeker met wat in De Tijd stond, dat u die plannen dringend op tafel moet leggen. Worden de middelen voor cofinanciering opgenomen in de meerjarenraming, die tegen het einde van de maand aan het parlement zal worden meegedeeld?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb in de pers al de reactie gegeven dat het overzicht dat werd geschetst in de pers, en dat een eenzijdige communicatie was vanuit het

kabinet van collega Bellot, nogal voorbarig was, aangezien er nog geen akkoord is. En 'tout se tient', ook in dezen. Het is wat voorbarig om dit als gerealiseerd of binnengehaald te beschouwen. Mijn probleem is en blijft dat er inderdaad wel Vlaamse spoorprioriteiten zijn opgenomen, maar dat niet dé elf Vlaamse spoorprioriteiten zijn opgenomen. Het is natuurlijk wel zo dat verschillende daarvan nog verder studiewerk vergen, maar dat moet dan ook maar worden meegenomen. Het is en blijft mijn ambitie om, zoals wij ons ook hebben geëngageerd ten aanzien van dit parlement en de bevolking, het maximaal mogelijke te doen om die elf spoorprioriteiten te realiseren. Dat blijft mijn ambitie aan de onderhandelingstafel.

Daarnaast zijn we, net om de realisatie van die doelstellingen te faciliteren, ook bereid om zelf geld op tafel te leggen. Er is nu een pot van 368 miljoen euro, die kan worden gependeld aan de Vlaamse spoorprioriteiten. In het ontwerp dat is voorgesteld, wordt maar een deel van die middelen voorzien voor de Vlaamse spoorprioriteiten. Andere middelen gaan naar andere doeleinden. Ik blijf daar dus aan de onderhandelingstafel zitten.

Eigenlijk moet er één globaal samenwerkingsakkoord worden goedgekeurd tussen de federale overheid en de gewesten, en daarnaast een apart samenwerkingsakkoord tussen elk der gewesten met de federale overheid, dus drie aparte uitvoerende samenwerkingsakkoorden. Ik blijf erbij dat het, wat mij betreft, gelijk oversteken is. Ik ga niet eerst een akkoord geven op een globaal samenwerkingsakkoord en vervolgens zeggen dat ons bilateraal samenwerkingsakkoord voor later is. Zo gaat het niet. Er moet een akkoord zijn over beide, of anders is er geen totaalakkoord.

Aanvankelijk had minister Bellot als richtdatum het Overlegcomité van 22 november naar voren geschoven om te landen. Dat lijkt mij nogal ambitieus. Ondertussen is dat wel opgeschoven naar het Overlegcomité van 20 december. Ook de andere gewesten waren van mening dat het wat prematuur is om nu al te kunnen landen op het Overlegcomité van 22 november.

Wij blijven daar constructief onderhandelen. Er zijn knelpunten. Er zijn die elf Vlaamse spoorprioriteiten waarvoor wij cofinanciering op tafel willen leggen. Maar we gaan ook uit van enkele principes, zoals het feit dat die cofinanciering boven op het federale investeringsbedrag komt en dat dat bijvoorbeeld geen invloed heeft op de 60/40-verdeelsleutel. Daarnaast moet er dus tegelijk met het globale samenwerkingsakkoord een overeenstemming zijn over een bilateraal samenwerkingsakkoord, waarbij we ook per individueel spoorproject de financiële verhoudingen vastleggen, dus wie wat betaalt voor de realisatie van welke prioriteit.

Ondertussen hebben we op mijn voorstel binnen de Vlaamse Regering een projectbureau Spoorinvest opgericht. De bedoeling is om enerzijds in te staan voor de ondersteuning tot implementatie van de Vlaamse spoorstrategie, ook volgens de principes van de cofinanciering. Daarnaast richt dat projectbureau Spoorinvest zich specifiek op de concretisering, de structurering en de uitvoering van de projectgebonden overeenkomsten die we per spoorproject apart zullen afsluiten tussen enerzijds het Vlaamse Gewest en anderzijds de federale overheid en Infrabel of de NMBS. Het Kenniscentrum PPS (publiek-private samenwerking) zal ook in de hoedanigheid van 'expert pps' worden betrokken, als adviseur inzake de meerwaarde van eventueel op te zetten alternatieve financieringsconstructies.

We moeten ook de juiste keuzes maken op het vlak van stationsinvesteringen in het kader van de combimobiliteit. Daarbij willen we ons ook specifiek richten op congestiegevoelige gebieden, zoals de GEN-zones Antwerpen, Brussel en Gent.

Er is gevraagd naar de bedragen inzake de cofinanciering, maar daarvoor moeten we eerst een akkoord aan tafel hebben en een akkoord met betrekking tot de spoorprioriteiten in kwestie, en vervolgens over welke bedragen we daar respectievelijk in zouden investeren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Eigenlijk wil dat zeggen – opdat de heer Bellot het ook goed verstaat: ‘Ça ne suffit pas.’ Daar komt het eigenlijk op neer. Wat betreft de pre- en cofinanciering zegt u dat u een akkoord moet hebben over de projecten, voordat u daar uw kaarten op tafel legt en kleur bekent wat betreft uw eventuele bijdrage in de financiering vanuit Vlaanderen.

Ik heb in de marge nog een vraag over de investeringen in de spoorwegovergangen in het kader van de Spartacuslijn 1, Hasselt-Maastricht. U weet dat er wat problemen zijn in Diepenbeek en Bilzen. Is dat nu voor Infrabel, of gaan wij dat vanuit Vlaanderen doen? Misschien kunt u daar niet meteen een antwoord op geven, maar daar moet duidelijkheid over komen of de werken en de aanpassingen die daarvoor moeten gebeuren, worden uitgevoerd door Infrabel of dat wij dat op onze Vlaamse rekening nemen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik begrijp natuurlijk dat het niet veel afwijkt van wat u hier enkele weken geleden hebt gezegd, aangezien u niet met de fanfare op kop het bos in wilt. Maar het baart ons toch zorgen, zeker omdat die prioritaire spoorinvesteringen hier kamerbreed goedgekeurd werden, dat er vanuit de federale overheid een eenzijdige communicatie komt. Daardoor krijg ik de indruk dat men daar op die manier de plannen wil doorduwen.

Minister, ik vind het goed dat u het maximaal mogelijke doet. Ik heb begrepen dat u daarom in het Overlegcomité van december alles op alles zult zetten om tot één akkoord te komen, zowel globaal als met de gewesten. U hebt op dat punt, zeker wat betreft de spoorprioriteiten, kamerbreed de volle steun van het parlement om daar hard op tafel te kloppen ten overstaan van uw federale collega, want we discussiëren hier al lang over. Gezien de files die zich dagelijks rond heel wat van de projecten vormen, is het echt absoluut noodzakelijk dat we daar snel mee kunnen beginnen, anders gaan we die knoop nooit opgelost krijgen.

Voorzitter, ik heb geen bijkomende vragen. Ik hoop dat u dan een kerstakkoord of een kerstcadeau kunt meebrengen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega's, ik heb de perscommunicatie ook gezien. Minister, ik heb geen vraag ingediend omdat ik uw antwoord in de commissie van enkele weken geleden op zich ook al wel duidelijk genoeg vond. Ik vond dat de voorstellen van minister Bellot haaks staan op waar u mee bezig bent. U hebt daar zelf al in oktober duidelijk bezwaar tegen gemaakt in de pers. Maar natuurlijk is mijn zorg daarmee niet minder groot. Minister, ik noteer dat u alles op alles zet en dat u fors zult inzetten om op het federale niveau de juiste prioriteiten daarin te krijgen.

Collega's, het zal jullie niet verbazen dat ik enkel het belang kan herbevestigen van die tweede spoorontsluiting voor Antwerpen. U weet dat dat voor ons heel belangrijk is. Ik lees in de beleidsbrief dat we opnieuw mooie groeicijfers kunnen voorleggen, niet het minst de haven van Antwerpen zelf. Als we willen inzetten op de havens, moeten we ook inzetten op de multimodaliteit en op de modal shift. Daarbij is er zeker een deel richting spoorvervoer. Dan is natuurlijk die tweede ontsluiting cruciaal.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, u noemt het voorbarig. Het is inderdaad absoluut voorbarig om te zien hoe dat daarin gestipuleerd staat. Het zou

ongewoon raar aanvoelen omdat project lijn 204 een van de weinige projecten is waarover iedereen het eens is: alle Vlaamse en Oost-Vlaamse parlementsleden, alle omliggende steden en gemeenten, de werkgevers- en de werknemersorganisaties. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat we niet tevreden zouden zijn als we ons met een kluitje in het riet zouden laten sturen. Een zoveelste studietje laten maken zou echt pijnlijk zijn. Niettemin hebben wij kamerbreed de ambitie om verkeer van de weg te halen met een potentieel personenvervoer dat daar volgens mij met een aantal goede ingrepen snel tot stand zou kunnen komen. Minister, ik heb er vertrouwen in dat u achter de schermen goed onderhandelt met minister Bellot, om zo tot de juiste keuzes, investeringen en projecten te komen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, nu we naar een landing gaan, blijkt nogmaals dat het goed is dat in het verleden de Vlaamse spoorvisie met die spoorprioriteiten werd opgemaakt. Dat geeft een duidelijk kader om te onderhandelen. En, minister, dat geeft u een sterke onderhandelingspositie. Het is ook goed te weten dat ondertussen de prioriteit der prioriteiten geformuleerd is. Ik hoor dat u daar tot op heden nog niet van bent afgeweken. Goed zo!

Wij zijn uiteraard ook blij dat u tijdens het actualiteitsdebat in dit Vlaams Parlement bent meegegaan met onze suggestie om toch te werken met cofinanciering. We zijn ook tevreden dat intussen Spoor Invest is opgericht. In uw beleidsbrief spreekt u ook al over cofinanciering. Waar vind ik in de begroting de middelen voor die cofinanciering terug? Dat is misschien een vraag voor de begrotingsbespreking straks.

Ik vind uw suggestie over de stationsomgevingen en de combimobiliteit zeer goed. Ik maak van de gelegenheid gebruik om voor te stellen om een project dat ik hier al eens eerder op tafel gooide en waarvoor ik toen geen gehoor vond toch nog eens te laten onderzoeken. Het gaat om een schoolvoorbeeld van combimobiliteit: een station op een kruising tussen een autosnelweg en een spoorlijn. Dat kan volgens mij perfect passen in uw goede voornemen om in te zetten op combimobiliteit.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ga ervan uit dat de spooroverwegen Bilzen en Diepenbeek in het kader van het Spartacusproject deel uitmaken van de klassieke dotatie van Infrabel, en niet van wat hier nu voorligt.

Mijnheer Rzoska, voor de bedragen die wij willen cofinancieren, zal er allereerst een akkoord moeten zijn over de aanduiding van de projecten in kwestie. Maar daarnaast zult u daarvan niets terugvinden in de begroting 2018. Ik zou dat wel willen, maar het is niet omdat wij nu een akkoord zouden hebben over de spoorprioriteiten dat wij volgend jaar onmiddellijk geld zullen kunnen uitgeven. Dat wil niet zeggen dat er volgend jaar een schup in de grond wordt gestoken om die spoorprioriteiten effectief te realiseren. Je moet dat opnemen los van de financieringsmethodiek, los van de vraag of je het financiert met een pps-constructie dan wel met een klassieke financiering. Nog los van die discussie zal je, in welk geval ook, daarvan geen sporen vinden in een begroting 2018, ook niet in een aangepaste begroting 2018.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, in verband met Spartacus is het belangrijk dat u Infrabel bij de les houdt en dat u hierop de nadruk blijft leggen, want de wens is daar soms ook de vader van de gedachte. Ze zien dat in gedachten al op een of andere Vlaamse begrotingspost verschijnen. U moet de problemen met de spoorovergangen in Diepenbeek en Bilzen bij Infrabel onder de aandacht blijven brengen. De aanpassing aan die spoorovergangen is voor hun rekening.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken wat betreft de Oosterweelverbinding – 321 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, op 24 oktober 2017 werd bekendgemaakt dat in 2018 de eerste schop in de grond zal gaan voor de Oosterweelverbinding. Wij zijn met z'n allen uiteraard zeer tevreden met het resultaat dat u op dat vlak hebt behaald. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) heeft een aannemersconsortium aangesteld voor de werken op Linkeroever en in Zwijndrecht. De werken voor dit deelproject kosten 386 miljoen euro en zouden in principe vijf jaar duren.

De voorbereidende werken beginnen in het voorjaar. De echte hinder wordt verwacht vanaf september 2018. Om de hinder van dit deelproject te beperken, zal er een verbindingsweg aangelegd worden om de omgeving te ontsluiten en sluipverkeer te beperken. Daarnaast zal er een park and ride-gebouw komen voor 1500 wagens en 150 fietsen, een nieuwe traminfrastructuur, ecoverbindingen, nieuwe fietsinfrastructuur en geluidsdempende maatregelen.

De bouwvergunning wordt eind dit jaar verwacht. Daarna volgt een informatie-campagne. Een van de vragen die steeds terugkomen in dit dossier is de manier waarop dit gefinancierd zal worden en of Europa dit zal goedkeuren.

Minister, hoe wilt u de maatregelen om de hinder te beperken zo efficiënt mogelijk uitbouwen? Welke communicatietools zullen hiervoor aangewend worden?

De belangrijkste vraag is hoe het financiële plaatje eruitziet. Gaat u hierover in overleg met Europa?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het antwoord zal een beetje langer uitvallen dan de vraag.

Aan de gunning van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' hebben we heel specifieke kwalitatieve criteria toegevoegd met het oog op het beperken van de hinder. Dat is een heel uitgebreide lijst van maatregelen met betrekking tot de werforganisatie en het beperken van hinder van de werf voor de omgeving en de bereikbaarheid van onder andere de Charles Decosterlaan en de Waaslandhaven.

Wat betreft de hoofdwegen gaat men uit van een minimaal aantal in stand te houden rijstroken, conform de bestekeisen. Stabiele omleidingssituaties moeten het lokale wegennet zo min mogelijk belasten. Wat de lokale wegen betreft, is er een routekeuze voor het vrachtverkeer naar bedrijven in functie van het aantal gehinderden. Een nauwkeurige planning houdt rekening met de intensiteiten van de conflicterende werken. Voor de omleidingswegen is het uitgangspunt altijd: omleidingen over wegen van gelijke of hogere categorie. Enkel in geval van nood wordt er teruggeschakeld naar lager gecategoriseerde wegen.

De ontwerpregels zijn opgesteld volgens de Nieuwe Ontwerprichtlijnen voor Autosnelwegen (NOA), die te maken hebben met technieken zoals bochtstralen, enzovoort. De bochten zijn, in functie van de veiligheid, niet al te scherp of al te smal. Ook met de zichtafstanden moet rekening worden gehouden. Er komt ook een veilige en duidelijke afwikkeling met aandacht voor de overgang van de bestaande

situatie en de werfzones. Met betrekking tot de tijdelijke verkeerssituaties die worden aangelegd in het kader van de omleiding hanteert men altijd termijnen van minimum twee maanden, met het oog op de duidelijkheid, de leesbaarheid en de stabiliteit van de verkeerssituatie. Voor de hulpdiensten blijven alle erfontsluitingen en bedrijventerreinen altijd bereikbaar. Het gebruik van de werfwegen is te allen tijde toegelaten, maximaal via het hoofdwegennet. De afgesloten op- en afritten zijn steeds maximaal toegankelijk. Uitzonderlijk vervoer kan blijven plaatsvinden via de bestaande routes. Alternatieve routes moeten voldoen aan de eisen die specifiek worden gesteld aan uitzonderlijk vervoer. Een andere categorie van maatregelen geldt voor de voetgangers. De heraanleg van de voetpaden volgt zo kort mogelijk op de opbraak. Er moet een obstakelvrije strook zijn van minstens 1,5 meter, vrij van grondresten en voorzien van een verticale afsluiting. Er moeten ook veilige oversteekvoorzieningen zijn.

Voor de fietsers moeten de fietsverbindingen te allen tijde behouden blijven met eventuele lokale omleidingen. Ook daar moet er een obstakelvrije strook zijn van minstens anderhalve meter voor enkelrichtingsverkeer. Er moet ook een obstakelvrije strook zijn van minstens 2,50 meter voor dubbelrichtingsverkeer. De fietspaden moeten vrij zijn van grondresten en voorzien van een verticale afsluiting. Er is aandacht voor het rijcomfort op tijdelijke fietsroutes door onder andere het uitvlakken van niveauverschillen, belang van de overgang van bestaande en tijdelijke fietspaden, de verlichting en veilige oversteekvoorzieningen.

Wat betreft het openbaar vervoer mag er geen hypotheek zijn op de exploitatie van het bestaande tram- en busvervoer. Lokale aanpassingen van routes zijn natuurlijk mogelijk. Er moet worden voorzien in duidelijke en permanent accurate bewegwijzering om reizigers optimaal te informeren.

Wat betreft de park-and-ridecapaciteit voorzien we in een tijdelijke uitbreiding tussen de huidige op- en afrit Linkeroever in de voorbereidende werken. Later hebben we ook een park-and-ridegebouw aan de Blancefloerlaan.

Het werfwegennet, verschillend van het lokale net, moet goed toegankelijk zijn via het hoofdnet en de waterweg. Er moet maximale organisatie zijn van transport van het materiaal via de waterweg. Dat gebeurt nu ook op de kaaien, waar er zelfs een betoncentrale op het water is geïnstalleerd. Deze wordt volledig toegeleverd via het water en niet via de weg. Dezelfde ratio hanteren we voor deze werken. Er mag geen gelijkgrondse dwarsing zijn over het wegennet, op enkele conflictvrije regelingen na. Er moet ook een visuele afscherming zijn van de werfzone en de werfwegen moeten steeds toegankelijk worden gehouden voor de hulpdiensten.

Wat betreft het impactmanagement moet de hinder voor aangelanden en verkeer maximaal worden beperkt. Er komt een tijdelijke steenslagverharding bij de opbraak over grotere afstand. Nuts- en infrastructuurwerken moeten zo veel mogelijk worden gevorderd als één aaneengesloten geheel. Non-activiteit op werken wordt absoluut vermeden, behoudens overmacht zoals weerverlet. De toegangswegen tot de woningen moeten worden verzekerd 's avonds, 's ochtends en in het weekend. Toegankelijkheid en bereikbaarheid van bedrijven, handelszaken en attractiepolen wordt gegarandeerd. De opslag van materialen op het openbaar domein wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke binnen een beperkte termijn.

Andere zaken spreken voor zich, meer bepaald een geordende nette werf met correcte stapeling van materialen en machines, werfafsluitingen tussen werfzones en openbare zones van minstens 2 meter hoog en duidelijke signalisatie.

Inzake de communicatie zitten we op twee sporen, meer bepaald de projectcommunicatie en de bereikbaarheidscommunicatie. In de praktijk zijn deze sterk met elkaar vervlochten. Toch worden er twee verschillende communicatietrajecten bewandeld. De projectcommunicatie zet in op twee essentiële communicatiedoelstellingen,

namelijk informeren en creëren van betrokkenheid. Dit zal gebeuren via online communicatiekanalen, infomomenten en een infopunt. Voor de bereikbaarheidscommunicatie wordt al maximaal samengewerkt met bestaande initiatieven en platformen, zoals Slim naar Antwerpen. Er wordt ook ingezet op intermediaire partners zoals Voka, Alfaport, het Havenbedrijf, overlegplatformen havenbedrijven en transport- en automobielfederaties. Er wordt ook overlegd met Google Maps, Waze, het Vlaams Verkeerscentrum en de verkeersredacties van VRT en VTM om samen te werken.

Het luik financiering is vooral een vraag voor de minister van Financiën en Begroting. Richting Europa heeft minister Tommelein de nodige contacten, al dan niet in samenwerking maar zeker in samenspraak met de minister-president.

We hebben zelf gezorgd voor het opsplitsen van het project in meerdere percelen met het oog op de organisatie van grotere concurrentie, waardoor de markt wordt verruimd. We stappen af van een pps-formule richting rechtstreekse publieke financiering.

U weet dat de bouwkost van het Oosterweelproject buiten de begrotingsdoelstelling wordt gehouden. Deze beslissing is gesteund op de argumentatie inzake eenmaligheid en hoegrootheid van de uitgave in verhouding tot de Vlaamse begroting. Zulke werken in één keer op onze begroting moeten nemen, is totaal onrealistisch. Het zou dan gaan om 10 procent of meer van een begrotingsjaar.

Voor de financiering van BAM zal er gewerkt worden met obligatie-uitgiftes. Naarmate de werken vorderen en BAM middelen nodig heeft om de leveranciers te betalen, zal BAM bonds op de markt brengen waarop de Vlaamse Gemeenschap zal intekenen. Een van de voordelen van het werken met bonds is dat we worden vrijgesteld van roerende voorheffing. Dat is gebleken in het kader van de financiering van de pps scholenbouw.

De Vlaamse Gemeenschap zelf zal zich voor de funding onder andere richten op de Europese Investeringsbank die interesse heeft voor de financiering ter waarde van 1 miljard euro voor het Oosterweelproject.

In het Stabiliteitsprogramma 2017-2020 werd opgenomen dat de Federale Regering, in samenwerking met de gemeenschappen en gewesten, een dialoog zal aangaan met de Europese Commissie omtrent de begrotingsmatige behandeling van dergelijke strategische investeringen. Ook daar verwijst ik opnieuw naar minister Tommelein.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord op beide vragen. Het is een hele waaier aan maatregelen die worden genomen om de hinder te beperken. Dat is bijzonder goed, als we kijken naar de huidige situatie op Linkeroever. Enkel al starten met werken, brengt altijd hinder met zich mee. Op Linkeroever zijn de wegen al dusdanig verzadigd dat het van belang is dat er effectief een heel pakket aan minderhindermaatregelen wordt uitgewerkt en dat de passende communicatietools worden ingezet om de bevolking en het bedrijfsleven verder te informeren.

Het zou goed zijn mochten deze werken – zoals in het verleden al is gebeurd met werken rond Antwerpen – kunnen bijdragen aan een goede modal shift. Mensen die te automatisch kiezen om enkel de wagen te gebruiken, zullen misschien daadwerkelijk de overstap maken naar het openbaar vervoer. Op die manier kunnen de werken een goede hefboom zijn om de modal shift te bewerkstelligen.

Wat betreft de financiering is het goed om te horen dat er meer verduidelijking is ten opzichte van de voortgangsrapportage. Er is meer duidelijkheid gekomen op dat vlak.

Minister, er wordt op een innovatieve manier verder gewerkt door na te denken met een aantal burgers en mensen uit de administratie over de financiering van

dergelijke grote infrastructuurwerken. Zou het niet goed zijn om een taskforce te hebben van mensen met knowhow om daarover verder na te denken? In de toekomst zijn er zeker en vast in het Antwerpse nog dergelijke grote infrastructuurwerken. Op die manier moeten we achteraf niet zeggen dat het spijtig is dat we de verkeerde keuzes hebben gemaakt. We maken belangrijke keuzes omtrent de financiering van grote infrastructuurwerken en ik hoop dat dit de juiste keuzes zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord en de mooie gedetailleerde oplijsting van de minderhindermaatregelen. Het is voor het eerst dat deze zo gedetailleerd is voor Linkeroever. Het is heel belangrijk dat de minderhindermaatregelen worden genomen en dat daarover wordt gecommuniceerd.

Het zal cruciaal zijn dat de onderaannemers en de aannemers onder elkaar zeer goed communiceren. We zien vaak bij grote werken dat er goede intenties zijn inzake toegankelijkheid van de werf en veiligheid van de zwakke weggebruikers, maar het loopt vaak mis in de onderlinge samenwerking. Er is een heel belangrijke rol weggelegd voor de projectverantwoordelijke die erop zal moeten toezien dat de verschillende onderaannemers op een goede manier met elkaar communiceren.

Is er al een datum bekend voor de eerste spadesteek? Neen waarschijnlijk, maar dat zou mooi zijn, want dit was aangekondigd voor begin 2018. We kijken daar met bijzonder veel ongeduld naar uit.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, ik wil er u eerst nog eens aan herinneren – hoewel dit met uw scherp geheugen wellicht niet moet – dat ik heb geapplaudiseerd voor het Toekomstverbond, en met volle overtuiging. Dat is een belangrijke mijlpaal geweest. Er zitten engagementen in zowel van de Vlaamse Regering als van de actiegroepen als van de intendant als van de stad Antwerpen om ermee aan te slag te gaan. Ik vraag u nu om mij niet teleur te stellen als Vlaamse Regering. Neem alle engagementen die u daarin hebt genomen au sérieux. Ik krijg steeds meer de indruk dat het daar wat aan mangelt.

U hebt terecht en uitgebreid de minderhindermaatregelen toegelicht. De bouwvergunning wordt voorzien voor eind dit jaar. U weet dat er op dit moment Ringbouwers aan de slag zijn. In het kader van de opdracht van de intendant, ook voor Linkeroever, wordt er momenteel in samenspraak met de bewoners gekeken hoe de geluidsoverlast en de luchtvervuiling kunnen worden aangepakt en hoe de ruimtelijke inplanning van de ring beter kan worden aangepakt. Er is redelijk wat enthousiasme over dat proces, ook op Linkeroever. De dingen die daaruit aan het komen zijn, stellen wel vragen richting bouwvergunning. Het zou kunnen dat die bouwvergunning moet worden aangepast. Het zou goed zijn dat de Vlaamse overheid zich engageert om met hetgeen daaruit komt, onmiddellijk rekening te houden en flexibiliteit in te bouwen. Kan dit in de procedure zoals die nu loopt?

Wat betreft het financiële plan hebt u de bekende dingen terug naar voren gebracht. Het Toekomstverbond gaat veel ruimer en heeft veel meer investeringen nodig dan enkel Oosterweel. Het gaat onder meer over een volledige overkapping van de ring op termijn en over een modal shift die geld zal kosten omdat er meer zal moeten worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Ik heb de indruk dat als we daar vragen over stellen aan u of minister Tommelein, dit al eens over en weer gaat. Minister Tommelein zegt dat hij pas een begroting kan maken als hij weet welke noden er zijn en hoeveel het zal kosten, en dat moet de verantwoordelijke minister van het project – u dus – maar zeggen. Als we vragen stellen aan u, zegt u dat het een begrotingsvraag is voor minister Tommelein.

Hebt u, als vakminister, een planning om zicht te krijgen op de volledige kosten die op langere termijn voorzien zijn, en om daar dan samen met minister Tommelein een financieringsplan en -mechanisme rond te bouwen? Of zijn de dingen die u nu gezegd hebt, bedoeld voor alle kosten die samenhangen met het Toekomstverbond? Ik neem aan van niet.

Een laatste punt gaat over het advies van het Rekenhof dat we deze week gekregen hebben. Daar staat eigenlijk in dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse rond de Oosterweel niet meer accuraat is en dat men dat minstens moet actualiseren. Bent u dat van plan of niet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er zijn verschillende uitvoerige vragen gesteld, ook met enig technisch gehalte. We hebben natuurlijk een voortgangsrapportering die daar, zeker ook met betrekking tot de financiering en dergelijke, zeer geschikt voor is, veel geschikter dan deze bescheiden Vlaams-Brabander, beperkt in mogelijkheden en talenten.

Mijnheer Vanbesien, u spreekt over de overkapping, maar het gaat om een vergunning voor Linkeroever. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Ik ga ervan uit we dat de vergunningsaanvraag zo goed mogelijk actualiseren. Dat spreekt voor zich. Het tegenovergestelde zou onverstandig zijn. We zitten voor de werken op Linkeroever met de timing dat we medio december een vergunning verwachten. Maar dan heb je nog allerhande standstilltermijnen. Ik kan het niet uit het hoofd zeggen, maar we zullen dan in het voorjaar van 2018 zitten. Een exacte timing kan ik u nu nog niet geven. Dat heeft ook te maken met het feit dat we ter zake niet alle parameters en tijdsfactoren zelf in handen hebben.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overkapping van de Antwerpse ring – 370 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, de Ringbouwers zijn volop bezig, onder auspiciën van de intendant. Er komt veel volk bijeen. Dat is een heel interessant en boeiend proces. Het wekt enthousiasme op. Men botst daar natuurlijk ook wel op grenzen, en een van die grenzen is dat er door de Vlaamse overheid en de intendant een voorwaarde meegegeven is in verband met de overkapping, namelijk dat er bij de overkapping van de Antwerpse ring om de 2 kilometer een gat van 150 meter moet worden voorzien. Alle planners die bezig zijn, krijgen dat mee als voorwaarde.

Veel burgers die daarbij betrokken zijn, vinden dat natuurlijk spijtig. Het gaat ook een beetje in tegen wat in het Toekomstverbond geformuleerd wordt als 'een volledige overkapping van de ring'. Als er dan om de 2 kilometer zo'n groot gat is, botst dat wat met hetgeen waar we van dromen.

Ik ben geen ingenieur, ik ben een stadsbewoner. Ik wil het dus aan u vragen. U bent ook geen ingenieur, maar u hebt een kabinet en verschillende medewerkers die daar achter zitten. Er is een debat bezig vanuit de Ringland Academie, waar ook heel wat expertise bijeenzit. Daar wordt gezegd dat de gaten in die overkapping niet nodig zouden zijn. Zij noemen dat een 'dodo-overkapping': dicht, open,

dicht, open. Zo is het vroeger ook al eens genoemd door andere studie bureaus. Partiële overkappingen worden afgewisseld met die grote gaten.

De Ringland Academie spreekt in zijn argumentatie over twee problemen. Het ene heeft te maken met tunnelveiligheid en het feit dat de huidige Antwerpse ring tot het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) behoort en dus ook geschikt moet zijn voor uitzonderlijk en explosief ADR-transport (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route).

Ringland stelt dat er misschien een mogelijkheid moet zijn om de Antwerpse ring niet langer op te nemen in dat Europese netwerk, en zeker niet in het netwerk voor dat gevaarlijke ADR-transport. De Ringland Academie zegt dat dat transport immers sowieso niet echt thuishoort in een stadsregio, maar vanuit een haven direct zou moeten kunnen aansluiten op een hoger wegennetwerk.

Een tweede element gaat over de 10 secondenregel. Dat heeft te maken met het invoegen van nieuwe rijstroken in een tunnel. Als er een nieuwe rijstrook bij komt, dan moet dat stuk rijweg daar open blijven. Ook daar heeft de Ringland Academie naar een oplossing gezocht. Die zat eigenlijk al in het oorspronkelijke ontwerp dat Ringland naar voren had gebracht. Zij hebben een ontwerp van die tunnels gemaakt dat op een slimme manier het in- en uitvoegen van in- en uitritten regelt, waardoor het aantal rijstroken in de tunnels altijd constant blijft.

Minister, gaat u ervan uit dat om de 2 kilometer gaten van minstens 150 meter nodig zijn om te voldoen aan de Europese regels? Of wilt u alles in het werk stellen om te vermijden dat dat nodig zou zijn? Bent u ook van mening dat de logica van het Toekomstverbond inhoudt dat de Antwerpse ring, of minstens een deel ervan, uit het Europese TEN-T-netwerk kan worden gelicht? Bent u van mening dat de logica van het Toekomstverbond inhoudt dat potentieel gevaarlijke ADR-transporten niet meer toegelaten worden op de ring, maar afgeleid worden naar het radicaal haventracé? Klopt het volgens u dat de 10 secondenregeling niet van toepassing is als gekozen wordt voor een specifieke inrichting van de ring?

En misschien wel de belangrijkste vraag: bent u het ermee eens dat dit een serieuze meerwaarde zou zijn voor de overkapping? Ik denk dat we de eerlijkheid moeten hebben dat het Toekomstverbond inhoudt dat we samen creatief naar de best mogelijke oplossing zoeken. De tijd is voorbij dat de regels ergens ver weg gesteld worden en dat iedereen zich daar dan maar aan moet houden. Ook van het Vlaamse Gewest, van BAM en van de minister kan dus het engagement gevraagd worden om echt te zoeken naar alle mogelijkheden om die ring zo optimaal en maximaal mogelijk te overkappen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als niet-ingenieurs onder elkaar: de doelstelling is de volledige overkapping van de ring, en om dat zo goed mogelijk te realiseren, punt. Het verkeer wordt in tunnels gebracht, en daar gelden veiligheidsredenen. That's it. Andere argumentatie of motivatie moet u daar niet achter zoeken. Het veiligheidsniveau van een tunnel is nogal belangrijk, eufemistisch gesteld. Europese regels leggen bepaalde minimale eisen op, maar in essentie dienen natuurlijk alle tunnels, waar dan ook, een bepaald veiligheidsniveau te respecteren, of ze nu op het TEN-T-netwerk zitten of niet. Daarom ook passen wij vanuit Vlaanderen de Europese tunnelrichtlijn niet alleen toe op tunnels op dat trans-Europese wegennet, maar op alle nieuwe tunnels van meer dan 500 meter.

Het veiligheidsniveau van een tunnel wordt vooral door twee parameters bepaald: enerzijds de kans op een ongeval en anderzijds het aantal aanwezigen in geval van een ongeval. De kans op een ongeval wordt natuurlijk bepaald door de verkeersdruk, de weefbewegingen en de verkeerssamenstelling. Maar het aantal personen

dat betrokken zou kunnen zijn bij de gevolgen van een ongeval, is natuurlijk afhankelijk van de lengte van de tunnel. En om te vermijden dat het aantal aanwezigen in de tunnel te hoog wordt, wordt de lengte van de tunnel het best beperkt. Rekening houdend met de toekomstige verkeerssamenstelling en de verkeersdruk, wordt daarom indicatief 2 kilometer vooropgesteld. Dat heeft vooral te maken, zo heeft men mij uitgelegd, met de explosiedruk in een tunnel. Die explosiedruk moet ergens kunnen vrijkomen. Als je een heel lange tunnel hebt, zijn er veel meer getroffen door die explosiedruk. Dat is dus de hoofdreden: je moet die explosiedruk ergens laten ontsnappen.

Indien de gaten niet nodig zijn voor de veiligheid, moeten ze er niet komen. Dat wordt verder bestudeerd. Maar het is vanuit het voorzichtigheidsprincipe dat we de ontwerpers hebben gevraagd om er rekening mee te houden bij het ontwerpen van de kap. De ontwerpteams die de werken voorstellen voor de overkapping van de R1, houden rekening met de veiligheidsvoorschriften. Zij moeten dus in de overkapping om de 2 kilometer een gat van 150 meter voorzien. Mocht het toch niet nodig zijn, dan is het relatief eenvoudig om die ontwerpen aan te passen.

De ring is een onderdeel van het Europese TEN-T-netwerk. Meerdere Europese corridors passeren op de Antwerpse ring. Niet alle verkeer zal door het haventracé kunnen worden opgevangen: bijvoorbeeld het noord-zuidverkeer. Het Toekomstverbond behoudt voor de R1 belangrijke stadsregionale en bestemmingsgerichte verkeersstromen in de Antwerpse regio. Een deel van de Antwerpse ring zal altijd een functie blijven behouden voor het doorgaande verkeer. Het Toekomstverbond voorziet met het haventracé een grote ring rondom de stad als alternatief voor het noordelijke deel van de Antwerpse ring. Op de zuidelijke ring is dat niet zo. Daar worden doorgaand en stedelijk of lokaal verkeer ondergebracht in gescheiden tunnels. Dat is afgesproken in het kader van het Toekomstverbond. Op het bestaande ringtracé is er bovendien geen alternatieve weginfrastructuur die het doorgaande verkeer van de zuidelijke ring kan overnemen. De as Antwerpen-Brussel-Nederland weghalen uit het trans-Europese netwerk is anderzijds niet erg realistisch. Ik heb ook al gezegd dat we voor alle nieuwe Vlaamse tunnels die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk toch de TEN-T-veiligheidsnormen zullen toepassen, opnieuw vanuit het veiligheidsprincipe. Bovendien moeten alle nieuwe tunnels ook een gunstig advies krijgen van de brandweer. Uiteraard wil ik dat de overkapping zo volledig mogelijk wordt. Maar ik ben niet bereid het veiligheidsniveau onder de overkapping te verlagen.

Voor de gevaarlijke ADR-transporten gelden specifieke regels. Ze moeten zo spoedig mogelijk naar het hoofdwegennet worden afgeleid. Dat is het uitgangspunt. Een deel van het ADR-verkeer kan, zoals dat trouwens vandaag al het geval is, langs het haventracé worden omgeleid. Maar het haventracé is niet voor alle ADR-verkeersstromen in de Antwerpse regio een alternatief. De Antwerpse ring zal nog altijd een minimale hoeveelheid ADR-verkeer moeten opvangen. Het alternatief is dat Antwerpen en de haven voor dat verkeer onbereikbaar zijn. Dat wensen we niet.

Het klopt niet dat de tienseconderegeling niet van toepassing is als we weefbewegingen kunnen voorkomen. Daarom zal op het deel van de Antwerpse ring waar zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer zal rijden, het bestemmingsverkeer worden herschikt, zodat er binnen de huidige ringzone een scheiding komt tussen die twee verkeersstromen.

Slotom: de enige motivatie is verkeersveiligheid. Iets anders moet u daar niet achter zoeken. Ik hoorde een communicatie waarbij wij werden beschuldigd van – opnieuw – woordbreuk. Er zit niets achter. Men moet hier niet met een vergrootglas de tegenstellingen opzoeken, om ze vervolgens uit te vergroten en daar enkele beschuldigingen aan te koppelen. We doen het maximaal mogelijke om ons

woord gestand te houden en de in het kader van het Toekomstverbond opgenomen engagementen effectief te realiseren.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, ik vind inderdaad dat u op dit moment uw woord te weinig gestand doet. Maar ik had het niet hierover. Ik had het in de eerste plaats over de modal shift, zowel het Routeplan 2030 dat daarover moet worden gemaakt als de investeringen in openbaar vervoer die met het oog daarop moeten gebeuren: daar is nog niets van te zien. En het gaat ook over het feit dat we nog maar weinig timing en zicht hebben op de aanlegversterking van het radicale haventracé. Het gaat over het feit dat er over de financiering van de overkapping heel veel onduidelijkheid bestaat. En het gaat ook over het feit dat van de intentie van de reductie van de Oosterweelverbinding, wat daarin ook een element is, nog maar weinig te zien is. U mag op al deze zaken antwoorden of niet, maar voor alle duidelijkheid: ik heb niet gezegd dat ik denk dat de gaten die nu worden voorzien in de overkapping een obstructie vormen. Ik geloof u als u zegt dat dat om veiligheidsredenen is. Maar de vraag is of er op een creatieve en goede manier is bekeken of we, rekening houdend met alle veiligheidsnormen die we uiteraard moeten respecteren, naar een volledige overkapping kunnen gaan.

Ik heb op basis van wat u hebt gezegd enkele bijkomende vragen.

U zegt dat het voornamelijk te maken heeft met explosiedruk. Daarom is men tot de regel gekomen 'om de 2 kilometer 150 meter'. Is het mogelijk om de studie of de redenering die tot deze conclusie heeft geleid openbaar te maken? Zijn dat openbare documenten?

U zegt dat het er niet toe doet of we met de ring nu in dat Europese TEN-T-netwerk zitten of niet omdat de Vlaamse overheid daar sowieso rekening mee houdt. Maar het is toch nu al zo dat de Kennedytunnel, met D, en de Liefkenshoektunnel met A, waarbij alle ADR-verkeer doorgang krijgt, een verschillend statuut hebben? Er zijn toch regels met betrekking tot welk ADR-transport waar kan komen of niet? In hoeverre is daarmee rekening gehouden om meer te kunnen overkappen of niet? Zullen er, op basis van de verschillende Scheldekruisingen die er zullen zijn, verschillende ADR-statuten zijn? Hoe zien die er dan uit?

In het kader van het proces is het belangrijk dat er creatief wordt nagedacht. Er moet worden gezocht vanuit de door de Vlaamse overheid genomen engagementen. Dat geldt voor de volledige overkapping, maar ook voor de Oosterweelverbinding. De zones rond de Oosterweelverbinding moeten rekening houden met de Oosterweelverbinding zoals hij getekend was, terwijl de logica zegt dat hij kleiner zou kunnen worden omdat hij een minder grote functie uit te voeren krijgt dan oorspronkelijk voorzien. In hoeverre moet daar nu al niet door de mensen van BAM worden getekend om na te gaan of dit kan worden gereduceerd, zodat we de mensen die voor de bovenkant van de overkapping aan het tekenen zijn nog meer mogelijkheden geven dan ze nu hebben. (*Opmerkingen van minister Ben Weyts*)

Op dit moment moeten de onderzoeksgroepen de overkapping tekenen in de verschillende zones. Er zijn drie zones die te maken hebben met de Oosterweelverbinding. Die hebben de regel gekregen dat er moet worden getekend op basis van de Oosterweelplannen zoals ze oorspronkelijk bestonden. Maar het Toekomstverbond gaat ervan uit dat het radicale haventracé erbij komt en dat de functie van de Oosterweelverbinding vermindert. Dat is dan enkel nog voor het stedelijke verkeer, en veel minder voor het doorgaande verkeer. Het lijkt me logisch dat je naar een Oosterweel-light gaat, dat de Oosterweelverbinding minder zwaar moet zijn. Dat zal natuurlijk een gevolg hebben voor de mensen die de bovengrond van de overkapping aan het tekenen zijn. Is BAM met plannen bezig

om dat te reduceren, zodat ook op dat vlak een volledige overkapping op het stuk van de Oosterweelverbinding beter mogelijk zou zijn?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vanbesien, uw eerste betoog was zeer gematigd en redelijk neutraal van toon. Gisteren zei u op ATV dat de Vlaamse Regering de afspraken niet nakomt, in tegenstelling tot de actiegroepen en de intendant. U zei dat de Vlaamse Regering zich moet herpakken. U zei dat de burgemeester niets doet en dat u burgemeester zult spelen. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Of “de burgemeester doet niets, dus ik zal het doen”. Dat zijn toch redelijk zware woorden.

We hebben een prachtig project kunnen afronden na een tumultueuze periode die bijna twee decennia heeft geduurd, waar we met z’n allen op een of andere manier altijd bij betrokken zijn geweest. We zitten nu op een kruispunt. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Ik mag als volksvertegenwoordiger toch mijn woordje doen? Het zal niet te lang duren. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

De voorzitter: Voor alle duidelijkheid, we zitten hier in de commissie in het Vlaams Parlement.

Annick De Ridder (N-VA): Het is een dossier van Vlaams belang. We zijn er eindelijk in geslaagd om een prachtig Toekomstverbond te sluiten met alle partijen zoals de burgerbewegingen, de regering, de stad Antwerpen. We zijn er wel niet in geslaagd om aan politieke zijde iets kamerbreed te tekenen. We zijn erin geslaagd om een oplossing uit te tekenen zowel voor de fileproblematiek als voor de leefbaarheid met de overkapping. Dat is historisch. Ik heb dat toen gezegd en ik herhaal dit. Laat ons verder gaan op het pad dat we zijn ingeslagen.

Mijnheer Vanbesien, u weet heel goed dat de ontwerpteams aan het werk zijn. We kunnen niet sneller gaan. U weet ook heel goed dat de functie van de Oosterweelverbinding en het verband met het haventracé in onderzoek ligt. Men bekijkt en berekent wat het effect is, of er eventueel een reductie in zit, hoeveel men van het doorgaand verkeer exact langs het haventracé kan sturen. Voor alle duidelijkheid, dat mag zoveel mogelijk zijn. Dat zijn echter geen dingen die wij hier van op de parlementsbanken met de natte vinger zullen aanduiden. Het zijn geen dingen waarvan we moeten verwachten dat ze nu op de tafel liggen. Laat de ingenieurs en de mensen die daarvoor gekwalificeerd zijn, hun werk doen.

Het is heel belangrijk dat we intussen het vertrouwen blijven behouden en dat we zien dat er daadwerkelijk dingen gebeuren en dat we vooruitgaan. De minister heeft net een hele oplijsting gegeven van wat er op Linkeroever op til staat. Dat is onwaarschijnlijk. Laat ons pogen om dit dossier tot een goed einde te brengen en daar geen inzet van te maken voor de campagne 2018. Ik hou daar in alle eerlijkheid wel mijn hart een beetje voor vast.

Voorzitter, is het misschien nuttig om opnieuw een voortgangsrapportage in te plannen? We zitten ondertussen al een hele tijd verder. De vragen die zijn gesteld, vind ik nuttige vragen. Het feit dat de minister daar uitgebreid op antwoordt, wil zeggen dat er antwoorden zijn om te geven. Het lijkt me dan ook nuttig om in de eerste helft van 2018 een voortgangsrapportage te plannen met alle spelers, ook de minister van Begroting om op die aspecten te kunnen antwoorden.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, het is belangrijk om in dit dossier de voortgangsrapportage nauwkeurig op te volgen. Het is zo complex en zo groot. Het is ook goed dat u de gelegenheid krijgt om een en ander toe te lichten.

De vragen van de heer Vanbesien zijn heel terecht en het is logisch dat hij vragen heeft. Ik ben minder verdacht van ingesteldheid, maar de correlatie tussen de Oosterweelverbinding en het radicaal haventracé was een van de nieuwigheden die de intendant heeft voorgesteld en die voor een finale doorbraak hebben gezorgd in het Toekomstverbond. We kijken uiteraard met grote verwachtingen naar de uitkomst daarvan. Het uitvoeren van het MER-onderzoek moet grondig en objectief gebeuren zodat daar dezelfde gelijkwaardigheid in naar voren wordt gebracht die momenteel over de andere stukken is gekomen. Het laatste wat we willen, is een gebrekkig MER dat opnieuw voor vernietiging vatbaar zou zijn. Dat kunnen we zeker en vast niet hebben. Bovendien is het heel duidelijk dat het radicaal haventracé voor enorme opportuniteiten kan zorgen en de druk van de ring kan weghouden.

Ik roep op om zo veel mogelijk te blijven streven naar zo veel mogelijk overkappingen binnen de veiligheidsmogelijkheden die er zijn, om alle engagementen van het Toekomstverbond zo loyaal mogelijk op te volgen en om ons zo spoedig mogelijk over evoluties te rapporteren in de voortgangsrapportages.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De ADR-routes zijn een van de weinige die echt worden vastgelegd. Die worden wettelijk gereguleerd. Men mag zich niet buiten die tracés begeven, punt aan de lijn. Er moet ook een aankondiging worden gedaan. Ik heb geantwoord dat het principe van de ADR-routes – al dan niet in aangepaste vorm – gehandhaafd blijft, maar dat we de R1 daarvoor wel nodig zullen blijven hebben omdat we geen alternatief hebben voor bepaalde stukken.

Ik heb de Antwerpse televisie niet kunnen zien, maar ik heb me ook laten vertellen dat u deze discussie hebt aangegrepen als illustratie van nieuwe woordbreuk. Ik noteer heel graag dat u die uitspraak of alleszins die intentie ten felste ontkent.

Wouter Vanbesien (Groen): Nee, ik heb enkel ontkend dat ...

Minister Ben Weyts: Oké, dus u bevestigt dat de gaten in de overkapping volgens u woordbreuk zijn?

Wouter Vanbesien (Groen): Nee, ik heb het uitgelegd wat ik daarmee bedoelde.

Minister Ben Weyts: Oké, ik noteer dat. Sorry.

De vragen die gaan over het ontwerp en de uitgangspunten worden besproken aan de werkbanken en bestudeerd in het project-MER. Dat is essentieel. De ratio van het Toekomstverbond gaat over samenwerking met de vaste wil en ambitie om met de beste intenties werk te maken van dat Toekomstverbond. Dit betekent de realisatie van een doorbraak op vlak van mobiliteit en leefbaarheid. We doen dat gezamenlijke in dialoog. U mag nog veel vergrootglazen bovenhalen en zoeken naar tegenstellingen om die vervolgens te kunnen uitvergroten en mensen op te naaien, maar ik kan u enkel met de hand op het hart zeggen dat we met de beste intenties gaan voor de volledige realisatie van de engagementen opgenomen in het Toekomstverbond.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik hoor u graag zeggen met uw hand op het hart hoe goed uw intenties zijn, maar vergeef me dat ik ook kijk naar uw daden. Daar zie ik dat in het geheel van wat de Vlaamse Regering heeft beloofd, er heel wat

dingen zijn die nog niet van start zijn gegaan. Zeg ik daarmee dat die nooit van start zullen gaan en dat u niet kunt bijsturen? Neen, ik hoop dat u bijstuurt en dat u een versnelling zet op alle werven die er liggen voor de Vlaamse Regering. Als dat niet gebeurt, zal ik dat blijven zeggen, tot spijt van wie het benijdt. U noemt dat mensen opnaaien. Mevrouw De Ridder vraagt om daar zeker tijdens de campagne van 2018 niets over te zeggen. Dat zal van u afhangen. Als alles goed draait, zullen we daar niets over zeggen in 2018, want dan valt er niets over te zeggen of dan zullen we zelfs zeggen dat het goed was. Als u de huidige snelheid of traagheid aan de dag blijft leggen, dan zullen we wel kritisch zijn, en terecht.

Ik heb nog een specifieke vraag, maar ik zal antwoorden in uw plaats omdat u niet meer mag spreken volgens het reglement. Wat betreft de studie over de explosiedruk en andere veiligheidsmaatregelen en de conclusie om om de 2 kilometer 150 meter vrij te laten, neem ik aan dat het geen probleem is om alle materiaal daaromtrent te krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de fietsbereikbaarheid in Antwerpen – 401 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Mijn vraag was initieel een schriftelijke vraag omdat ik vraag naar een aantal specifieke cijfers, maar ze is omgezet naar een vraag om uitleg.

In de mediacampagne 'Slim naar Antwerpen' worden alternatieven aangereikt om op een vlotte manier met het openbaar vervoer en de fiets in Antwerpen te geraken. De fiets blijkt in de praktijk niet altijd een volwaardig alternatief. Iedereen was heel lovend over de aangekondigde fietsinvesteringen. Ze werden overal luid toegejuicht, maar in tussentijd blijven veel fietsers met hun handen in het haar zitten om in de stad of op hun werk te geraken, of ze bekijken de uitvoering van de werken met lede ogen omdat de investeringen geen veiligere of meer comfortabele route creëren.

Meerdere fietsinvalswegen vanuit de districten of de stadsrand zijn opgebroken of worden in tussentijd op een slechte manier aangelegd. Er zijn protesten geweest rond de fietsbrug in Merksem, er is een gebrek aan fietsaansluitingen op de Noorderlaan in de Luchtbal, een gebrek aan een duidelijk alternatief bij de werken op de Singel in Deurne en Borgerhout, geen duidelijk alternatief op de Slachthuislaan in Antwerpen Noord enzovoort. De alternatieven die worden gepromoot, worden door fietsend Antwerpen niet altijd als voldoende bevonden.

Minister, hierover heb ik twee clusters van vragen. Wat zult u doen aan de verzuhtingen van de fietsers in het noorden van Antwerpen? Hoe zal de fietsbereikbaarheid van de stad verzekerd en geoptimaliseerd worden binnen de huidige grote infrastructuurwerken?

In Antwerpen staan er meerdere vaste telpalen, en daarnaast wordt het aantal fietsers op de route vanuit het noorden van Antwerpen sinds kort ook gemeten met mobiele infrastructuur. Wat is de evolutie van het aantal fietsers sinds de start van de werken, tegenover de voorgaande periode? Ik vermoed dat verschillende van die wegen geen gewestwegen zijn, maar ik denk dat u de cijfers ter beschikking hebt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik moet eerlijk zeggen dat ik de fietsinvesteringen die wij plannen in Antwerpen redelijk indrukwekkend vind. U verwees naar protest, maar ik zal wat exhaustiever zijn. Voor alle duidelijkheid, het protest rond de fietsbrug in Merksem ging over de wens tot een andere werfinrichting met de argumentatie van veiligheid, niettegenstaande dat volgens onze veiligheidsexperten de meest veilige optie was. Er waren ook geen ongevallen. Ondertussen is die omleidingsweg voor fietsers trouwens al buiten dienst. Dus dat probleem stelt zich nu niet.

Ook de fietsaansluitingen op de Noorderlaan in Luchtbal gaan om een werfsituatie. In het plan dat je kunt bekijken op www.noorderlijn.be zul je zien dat er in veel fietsaansluitingen voorzien is. We hebben de aannemer trouwens gevraagd om nog in meer werfdoorgangen te voorzien, dus dat zit ook goed.

Er was wel degelijk een alternatieve fietsverbinding voor de Singel in Borgerhout en in Deurne door Spoor Oost aangeduid, maar ondertussen zijn die nieuwe fietspaden geheel opgeleverd en is de omweg van een kilometer op het ringfietspad weggewerkt door een ongelijkvloerse kruising met de afrit van de E313.

Geen alternatief op de Slachthuislaan in Antwerpen Noord, is niet correct. Er is een volledig geasfalteerde fietsloper aangelegd op de kaderand en alle toekomstige fietspaden zijn daar met een doorlopend gesloten werfhedden op aangesloten.

Ten aanzien van de geplande fietsinfrastructuur in het kader van Oosterweel, geef ik toe dat er wat frustratie is van mijnentwege omdat ik betreur dat het Oosterweelverhaal volledig gereduceerd wordt tot weginfrastructuur, terwijl dat natuurlijk veel meer is. Het gaat maar over een beperkte aanpassing van de weginfrastructuur, namelijk 16 kilometer weginfrastructuur, waar 60 kilometer fietsinfrastructuur tegenover staat. Dan laat ik nog de 30 hectare extra groen en 39 hectare extra bos – of omgekeerd – buiten beschouwing. Het gaat in elk geval over veel nieuw groen, veel nieuw bos en veel nieuwe fietsinfrastructuur, terwijl in de communicatie en de publieke discussie het altijd ging over de weginfrastructuur, maar het is veel meer dan dat.

Zoals u weet, heeft de mediacampagne 'Slim naar Antwerpen' een meervoudig doel en laat het bezoekers van de stad toe zich te informeren over de infrastructuurwerken, de flankerende maatregelen en de alternatieven. Hierbij wordt inderdaad niet alleen ingezet op het openbaar vervoer maar ook op de fiets. De realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur in en rond Antwerpen is een gedeelde taakstelling van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Vlaamse Waterweg, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de provincie en de stad. Er gaat hierbij toch veel aandacht naar een veilige fietsinfrastructuur, waar ik zonet enkele voorbeelden van heb gegeven.

Er is het project Turnhoutsepoort, waarbij door AWV een volledig nieuw fietspad wordt aangelegd, en dat ongelijkvloers kruist met de op- en afrit van de snelweg. De fietsers kunnen op die manier niet gelijkgronds in conflict gaan met het drukke verkeer op het Singelkruispunt. Tegelijkertijd worden verschillende fietspaden daar breder gemaakt en aangepast zodat fietsers deze in de dubbele richting kunnen gebruiken.

De Vlaamse Waterweg voorziet in een vernieuwing van de Theunisbrug, waarbij in een apart brugdek wordt voorzien voor fietsers en voetgangers, die zo comfortabel en veilig via een fietsverbinding het kanaal kunnen oversteken. Aansluitend zal AWV in samenwerking met De Lijn, rio-link en de stad Antwerpen het kruispunt van de Minister Delbekelaan aanpakken en ook hier veilige en comfortabele fietspaden aanleggen.

Naast de grote werken die nog gepland zijn, focust AWV samen met de stad Antwerpen op verschillende missing links in het fietsnetwerk. In het kader daarvan

komt er op de Ekersesteenweg een nieuw fietspad dat conform de huidige eisen is en dat fietsers op comfortabele en veilige wijze vanuit Ekeren laat aansluiten op de nieuwe fietspaden die op de Noorderlaan worden aangelegd in het kader van het project Noorderlijn.

Bij grote wegenwerken is er natuurlijk altijd enige vorm van hinder. Ik heb daarstraks ook geduid wat we allemaal plannen en doen. Vanzelfsprekend proberen we die hinder maximaal te beperken. Dat geldt voor alle weggebruikers en alle vervoersmodi, waarbij we werf per werf gaan kijken welke maatregelen we kunnen nemen. Ook naar fietsers nemen we heel specifieke maatregelen. Ik heb er daarstraks enkele van opgesomd. De veiligheid en de doorstroming van fietsers is sowieso een blijvend aandachtspunt bij investeringswerken en is een aparte rubriek in de aanbestedingen, waarbij men moet zorgen voor veiligheid en doorstroming voor de fietsers.

In welke mate heeft de aanpak in Antwerpen tot dusver ook effectief geleid tot een verhoogd fietsgebruik? De indruk is alleszins van wel, maar voor concrete cijfergegevens moet ik u doorverwijzen naar de stad. U kent de weg daarnaartoe.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u wel. U hebt op heel veel van de concrete locaties die ik heb aangehaald, een uitgebreid antwoord gegeven. Een aantal zaken zijn inderdaad opgelost. Mijn vraag dateert dan ook van medio september.

U gaat eerst in op de fietsbrug in Merksem. Daar waren het niet enkel tijdelijke werkzaamheden die het gebruik ervan niet ideaal maken. Vooral voor oudere mensen is die brug nog altijd ontoegankelijk. Er is een gladde ondergrond, ze is veel te steil, ook op het stuk dat reeds definitief is. Er zijn zeker nog wat aandachtspunten op het definitieve stuk. In vergelijking met de oude fietsbrug is de reistijd voor de fietsers op dit moment meer dan verdubbeld, maar dit terzijde.

Voor de rest hebt u een heel uitgebreid antwoord gegeven. Ik hoop dat ik op mijn volgende schriftelijke vragen even uitgebreide antwoorden krijg zoals nu. Wat het aantal fietsers betreft, heb ik aangegeven dat het niet over gewestwegen gaat. Ik had toch gehoopt op iets meer cijfers. Spreek mij tegen als het niet zo is, maar ik vermoed wel dat uw diensten op basis van die cijfers de flows in kaart proberen te brengen en in de juiste omleidingen proberen te voorzien.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik kan het pleidooi en de vraag van de heer Van de Wauwer zeker onderschrijven. Minister, niet alleen in de noordelijke rand van Antwerpen zijn er nogal wat problemen met de werken en de fietsroutes, ook in het zuiden en het oosten van de stad is dat zo. Bijvoorbeeld aan de Posthofbrug is er een enorm grote werf waar fietsers regelmatig bijna van hun sokken worden gereden en de weginrichting allesbehalve evident is. Ik wil ervoor pleiten om bij AWV aan te dringen op een echte fietsreflex wanneer het gaat over de inrichting van werven. U zegt dat er bij de aanbestedingen een alinea is die zegt dat degene die op de aanbesteding intekent, daarvoor moet zorgen. Ik wil vragen om zeker en vast te controleren of dat segment van de aanbesteding stevast correct wordt uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Dit is een omgezette schriftelijke vraag, collega Van de Wauwer. Het is dus geen verwijt, maar het is een debat over cijfers, dat eerder schriftelijk moet worden gevoerd.

Ik wil toch het volgende benadrukken. Of het nu over de Posthofbrug gaat of over de fietsbrug in Merksem, het kan zijn dat er verbeteringen moeten gebeuren tijdens de werkzaamheden. Maar het belangrijkste blijft voor mij dat die fantastische investeringen gebeuren en dat men werk maakt van fietsbruggen waardoor het oversteken van kruispunten voor fietsers volledig conflictvrij zou kunnen gebeuren. Dat is waar zowel de stad werk van maakt als de minister met zijn budgetten. Dat wil ik hier toch wel benadrukken.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik wil me ook aansluiten bij de vraagstelling. Onlangs ben ik uitgedaagd door een Brasschaatse inwoner om eens mee de fiets op te springen richting Antwerpen. Ik heb dat gedaan met mijn gewoon 'fietske'. Ik heb gemerkt dat die Brasschaatse burger een speedpedelec had. Het was dus wel even trappen. Het was de bedoeling om vervolgens gebruik te maken van de trein om naar Brussel te komen, maar ik was kletsnat van het zweet en ben terug naar Brasschaat gefietst.

De ervaring die ik onderweg heb gehad met het fietsen – we hebben ook in onze gemeente Brasschaat al maatregelen genomen – was dat je aan de werken in Antwerpen als fietsers echt de weg moest zoeken. Aan de werken aan de Noorderlaan ontbrak het gewoon aan duidelijkheid. Dat is spijtig, want we merken in het Antwerpse dat mensen veel meer de fiets nemen ingevolge de files. We zouden de mensen meer moeten kunnen verleiden in plaats van door de werken bijkomende hinder te veroorzaken. Daarom denk ik dat het goed is dat deze vraag effectief gesteld is kunnen worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.