



Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2016-2017) – Nr. 4
30 maart 2018 (2017-2018)

Verslag

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

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

22 februari 2018

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
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering

INHOUD

I.	Toelichtingen	5
1.	Inleiding door minister Ben Weyts	5
2.	Toelichting door Jan Van Rensbergen	7
2.1.	Linkeroever	7
2.2.	Rechteroever	8
2.3.	Voorafgaande projecten, voorbereidende werken en vervolgtraject	8
2.4.	Financiering	9
3.	Financiering	10
3.1.	Toelichting door minister Bart Tommelein	10
3.2.	Vragen en opmerkingen van de commissieleden	12
3.3.	Antwoorden van ministers Bart Tommelein en Ben Weyts en van Jan Van Rensbergen	14
3.4.	Replieken	15
4.	Toelichting door Filip Boelaert	16
4.1.	Routeplan 2030	16
4.2.	Werkbank Routeplan 2030	18
4.3.	Werkbank haven tracé	19
5.	Toelichting door Alexander D’Hooghe	20
5.1.	Zes ontwerpteams – zes segmenten	20
5.2.	Evaluatieproces	21
5.3.	Stand van zaken ontwerpteams	22
6.	Toelichting door Marijke De Roeck	23
6.1.	Harde maatregelen	23
6.2.	Zachte maatregelen	24
6.3.	Resultaten zachte maatregelen	24
6.4.	Resultaten op het terrein	26
7.	Toelichting door Peter Vermeulen namens de burgerbewegingen	27
7.1.	Toekomstverbond. Terugblik en engagementen	27
7.2.	Organisatie en voorbeeld Segment West	28
7.3.	Oosterweel-light en ADR-transport	29
7.4.	Over de ring	30
7.5.	Vooruitzichten	31

II. Bespreking.....	31
1. Vragen en opmerkingen van de leden	31
1.1. Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	31
1.2. Tussenkoms van Dirk de Kort.....	32
1.3. Tussenkoms van Wouter Vanbesien	34
1.4. Tussenkoms van Annick De Ridder.....	35
1.5. Tussenkoms van Yasmine Kherbach	36
1.6. Tussenkoms van Koen Daniëls	38
2. Antwoorden van de sprekers	39
2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts	39
2.2. Antwoorden van Marijke De Roeck	40
2.3. Antwoorden van Peter Vermeulen	41
2.4. Antwoorden van Alexander D’Hooghe	41
2.5. Antwoorden van Filip Boelaert	43
3. Replieken.....	43
Gebruikte afkortingen.....	45
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 22 februari 2018 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/3). Het vorige rapport dateert van 15 juni 2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 en 2).

Als sprekers werden uitgenodigd:

- Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;
- Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie;
- Jan Van Rensbergen, algemeen manager van BAM nv;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement MOW;
- Alexander D’Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring;
- Marijke De Roeck, directeur Communicatie en Participatie voor de stad Antwerpen en programmamanager voor Slim naar Antwerpen;
- Peter Vermeulen namens StRaten-Generaal, Ademloos en Ringland.

De sprekers maakten gebruik van presentaties die terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichtingen

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* is blij te kunnen aankondigen dat het op 15 maart 2018 een jaar geleden is dat het Toekomstverbond werd afgesloten tussen de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen. De voortgang wordt toegelicht om te laten zien wat intussen allemaal gerealiseerd is. Men probeert dromen om te zetten in daden. De uiteenzettingen tonen aan dat de dromen concrete vorm aannemen: ideeën worden projecten, verwachtingen worden omgezet in betaalbare, technisch onderbouwde en uitvoerbare projecten die ook nog rekening houden met het aspect verkeersveiligheid.

Voor wat betreft de Oosterweelverbinding, ging eindelijk de spade in de grond op Linkeroever. Op Rechteroever zijn tal van voorbereidende werken in gang gezet. Die werken op de rechteroever lopen op schema en sommige projecten zijn al uitgevoerd. Het gaat om een totale investering van 150 miljoen euro. Die is onder meer besteed aan een fietsbrug over de IJzerlaan, het doortrekken van de fietspaden op de Noordersingel, de sanering van het Noorderdok.

Het is de bedoeling dat wordt ingegaan op vragen van de burgerbewegingen en die te bekijken in het kader van het project-MER voor de Oosterweelverbinding. De Vlaamse Regering wil absoluut de engagementen nakomen, wat onder meer moet blijken uit het intrekken van de sloopvergunning voor het SAMGA-gebouw.

Men wil nauwgezet maar met gepaste snelheid verder, want in het Toekomstverbond hebben alle partijen de urgentie van de derde Scheldekruising erkend, alsook de nood aan snel handelen gezien de toenemende fileproblematiek in en rond Antwerpen. Er wordt gepraat over een Oosterweel 'light', maar de minister heeft het liever over een Oosterweel 'slim fit' waarbij een veilige en vlotte verkeersafwikkeling het doel is, met mogelijkheid voor weggebruikers om zonder incidenten in te voegen, te weven en keuzes te maken op de ring. Het gaat om de combinatie van een mobiliteitsoplossing met een passende ruimtelijke vorm en leefbaarheidsmaatregelen. Daarover lopen de gesprekken met de burgerbewegingen, in een goede verstandhouding. De minister wil dat ook graag zo

houden en hoopt zoals alle betrokken partijen op aantoonbare ruimtelijke winsten zoals afgesproken in het kader van het Toekomstverbond.

Het blijft de ambitie voor een volledige overkapping te gaan. Daarbij moet rekening gehouden worden met aspecten zoals verkeersveiligheid. Het moet ook met zin voor realiteit aangezien het de bedoeling is dat weggebruikers de tunnels gebruiken en niet dat men ze zou vermijden. De geïnvesteerde middelen moeten oplossingen bieden. Daarover kunnen geen compromissen gelden, aldus de minister. Het vrachtverkeer verdwijnt niet en men kan geen ADR- of een andere classificatie toewijzen aan de ring. Tunnelveiligheid gaat ook over veel meer, stelt minister Weyts. Hij refereert aan een incident twee dagen eerder met een brandende bestelwagen die ternauwernood de Kennedytunnel uit kon rijden.

In het kader van de 'modal shift' is niet gewacht op het Toekomstverbond om onderbouwde keuzes te maken en alternatieven te ontwikkelen voor de weggebruiker. Bij de heroriëntatie van de middelen van de stad en de haven is aangegeven dat 100 miljoen euro door beide kon worden ingezet om alternatieven te ontwikkelen. Zo zijn bijvoorbeeld de waterbussen een concrete realisatie. In het kader van het project Slim naar Antwerpen is de bouw van vier grote park-and-ridefaciliteiten financieel afgedekt voor een bedrag van ongeveer 60 miljoen euro. Voor de initieel niet-voorzien tramverlenging tot aan de nieuwe park-and-rideplaatsen had men een investering van zowat 6,2 miljoen euro.

De minister acht het bij de voortgangsrapportage raadzaam om te herinneren aan het feit dat hij er als Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken niet alleen voor Antwerpen is. Voor het integrale maatregelenpakket van het masterplan 2020 lagen geen middelen klaar toen de huidige Vlaamse Regering aantrad. Eerder maakte de minister al duidelijk dat er voor MOW vanaf 2017 tot einde regeerperiode zowat 5,8 miljard euro aan investeringen wordt vrijgemaakt. Het is een recordbedrag, stelt hij, en een serieuze stijging met meer dan een derde van het budget. In de volgende regeerperiode zal 1,2 miljard euro geïnvesteerd zijn in De Lijn, met onder meer forse investeringen in rollend materieel. Alleen al in Antwerpen en Gent komen er 15.000 comfortabele plaatsen bij. Ook het investeringsbudget voor de fiets is met een kwart gestegen in 2017 ten opzichte van 2015. Hetzelfde gebeurt voor investeringen in het goederenvervoer via de waterweg. Daar voorziet de minister een stijging naar 2,25 miljard euro met als doel het aandeel van de binnenvaart tot 2030 gemiddeld te laten groeien met naar men vooropstelt 2,8 percent. Recent is ook nog eens 2 miljoen euro vrijgemaakt om samen met de havens te investeren in betere hinterlandverbindingen en betere oplossingen. De ambitie is om via de samenwerking jaarlijks 350.000 vrachtwagens minder op de wegen te laten rijden dankzij heel concrete oplossingen.

Er wordt massaal ingezet op impactmanagement, de minderhindermaatregelen en park-and-rides. Er is sprake van de uitbreiding van deelfietssystemen, deelauto's, extra fietspaden enzovoort. De minister noemt de aanpak inspirerend en acht die ruimer toepasbaar. Het komt erop aan die aanpak in de ruime regio rond Antwerpen, richting Waasland door te trekken. De minister gaf daarom de opdracht aan zijn departement om met de voorzitter van intercommunale Interwaas een overlegplatform op te starten.

Wat betreft het rollend fonds en de desbetreffende vragen heeft de Vlaamse Regering zich georganiseerd voor een grote eerste fase van 1 miljard euro. Dat engagement is ondertekend door de betrokken ministers en er zit intussen al meer dan 300 miljoen euro in en het groeit nog. Het is volgens de minister zaak van nu onder deskundige leiding van de overkappingsintendant tot uitvoerbare projecten te komen. De minister verzekert dat de middelen beschikbaar zullen zijn eenmaal de aanbestedingen voor de overkappingen aan de orde zijn.

2. Toelichting door Jan Van Rensbergen

Jan Van Rensbergen haalt het beeld van 15 maart 2017 terug naar boven en noemt het een historisch moment waarop met veel waardering wordt teruggekeken. Het heeft veel energie losgemaakt die in conflicten was vastgeraakt. De frustratie van weleer wordt omgezet in samenwerking en stappen vooruit. Een klein jaar later komen de sterkhouders van datzelfde Toekomstverbond weer samen. Ze gingen op een jaar tijd van de rechtbank naar de werkbank en van die werkbank naar de werken. Er is veel gebeurd, aldus de spreker. De procedures bij de Raad van State die de burgerbewegingen hadden ingeleid, zijn ingetrokken. De gemeenteraad van Zwijndrecht heeft een nieuwe, gunstige beslissing genomen in de zogenaamde 'zaak der wegen'. Met Zwijndrecht is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten die een betere ruimtelijke inpassing en aansluiting van Oosterweel-linkeroever op het onderliggende publiek domein realiseert. Een leefbaarheidsproject kreeg vorm om geluidsmaatregelen uit te werken die tot 10 decibel reductie zouden betekenen in Zwijndrecht en Burcht. Intussen zijn die maatregelen ook vastgeklikt aan concrete maatregelen zoals schermen, een geluidsarm wegdek en een snelheidsreductie die samen de beoogde doelstelling moeten bereiken die tijdens de zomer is afgesproken.

Inmiddels is de bouwvergunning voor de linkeroever verkregen, is de gunningsprocedure afgerond en de gunning uitgesproken. Het contract is gesloten en de aannemer is van start gegaan. Dat heuglijke moment is gepast gevierd met de sterkhouders van het Toekomstverbond.

Het Oosterweelproject is opgedeeld in vijf deelprojecten. De werken op Linkeroever starten in 2018. Het begin van de Scheldetunnel zit in de planning voor 2019. Het geheel van Rechteroever – met de Oosterweelknoop, de Kanaalzone en de zone van de R1 – wordt vanaf 2020 aangepakt. Elk jaar gaat er een fase van start in de realisatie van de Oosterweelverbinding met de bedoeling om tegen 2026 alles af te werken en in exploitatie te brengen.

2.1. Linkeroever

De spreker zoomt in op het project op Linkeroever. Dat is het meest concreet en gaat van start. Hij beschrijft de getoonde slides 6 en 7. Men zweeft boven Zwijndrecht, kijkt langs Blancefloerlaan links en rechts zit de bestaande verkeersknoop, de zuidelijke knoop op Linkeroever, met zicht op de Schelde en Antwerpen. Die knoop neemt vooralsnog zeer veel ruimte in beslag. Er ligt heel veel onnuttige open ruimte tussen. Die knoop wordt een stuk compacter en er komt nieuwe ruimte ter beschikking. Die is nuttig en sluit aan bij Linkeroever. Een aantal onveilige linkse invoegers zijn weggenomen en er werden veilige rechtse invoegers toegevoegd. Links op slide 7 staat het park-and-ridegebouw dat aansluit op de Blancefloerlaan en op een parallelle verbindingsweg. Die is rechtstreeks toegankelijk van op het hoofdwegennet en haalt verkeer direct weg richting park-and-ride waar er een tramverbinding is met de stad. Het park-and-ridegebouw moet snel beschikbaar zijn, met name anderhalf jaar na de start van de werken. Het wordt ook toegankelijk vanaf de zuidkant, Zwijndrecht, en een half jaar later ook vanaf de E34, Vrasene en dergelijke.

Een andere markante verbetering van het project bevindt zich aan de Waaslandhaven Oost, die vooralsnog alleen ontsloten is richting Antwerpen (slides 8 en 9). Dat noemt Jan Van Rensbergen vreemd omdat men beoogt zoveel mogelijk vrachtverkeer te ontsluiten via het haventracé, de andere kant op. Met Oosterweel-linkeroever wordt het knooppunt vervolledigd. Men kan dan alle kanten uit en er wordt een aansluiting voorzien op de verbindingsweg die aansluit op de park-and-ride. De infrastructuurwerken Linkeroever hebben ervoor gezorgd dat fietspaden gescheiden beddingen hebben en gescheiden overgangen. Er is

een aparte fietsbrug. De fietsbewegingen kunnen conflictvrij verlopen en het fietsnetwerk op Linkeroever wordt verder uitgebreid met 9 kilometer extra fietspaden, twee fietsbruggen en fietstunnels. De noordelijke knoop sluit aan op de Charles De Costerlaan, op de Waaslandtunnel. Zolang de werken aan de Scheldetunnel en op Oosterweel-rechteroever niet zijn afgerond, en de ring niet helemaal is rondgemaakt, blijft het hoofdwegennet op Linkeroever daarop aangesloten. Dat is verzekerd voor de duur van de werken. De spreker wijst nog op de ecoverbinding, het fietspad en andere elementen (slide 10). Er worden diverse ecocorridors en -tunnels gecreëerd. Fauna en flora van de versnipperde groengebieden worden met die werken al verbonden met elkaar.

Met de aannemers is een engineer-and-constructcontract afgesloten. Het is een state-of-the-artovereenkomst met een heel heldere risico-allocatie en een contractplanning. Ze gaat ook zeer ver op het vlak van minder hinder. In het bestek is aan een olympisch minimum gedefinieerd wat de aanpak van de werf in die zin moet behelzen. Het gaat dan zowel over de werfinrichting zelf als over de organisatie van het verkeer. Het werfverkeer mag niet op het publiek domein en kruist alleen conflictvrij. Er zijn twee aanmeerlocaties: in de Canadastraat en ter hoogte van de Kennedytunnel om afvoer en aanvoer van bouwmaterialen zo snel mogelijk op de werf te krijgen, en dat via het water en niet via de weg.

Er zijn ook belangrijke verbeteringen op het vlak van het hoofdwegennet. Een schema toont wat de aannemer nog bovenop het voorziene aanbracht (zie slide 11). In de gunningsprocedure is nadruk gelegd op de eigen inventiviteit van de aannemer voor het nog verder terugschroeven van de hinder. Er is een gunningscriterium opgezet en daarop is door de aannemer bijzonder goed gescoord. Hij slaagde erin de aansluiting van de Charles De Costerlaan met het hoofdwegennet nog beter te realiseren, in elke fase van de werken. Hij zorgde er tevens voor dat er bij het uitrijden van de Kennedytunnel richting Gent telkens drie rijstroken blijven bestaan. In een bepaalde fase waren er maar twee voorzien. De aannemer kon aantonen dat drie rijstroken daar intact kunnen blijven en dat er zelfs een vierde rijstrook bij kan waar de E34 richting Gent wordt toegevoegd.

2.2. Rechteroever

Op Rechteroever zijn er twee aspecten die toch enige toelichting verdienen: er is nog het gekende beeld van de Oosterweelverbinding met de open sleuf waar er al vertunneld wordt onder het Albertkanaal. Verder is de sleuf dichtgelegd ter hoogte van de wijk Damman, de kop van Lobroekdok. Op slide 12 is dat al helemaal gesaneerd. In het MER is naar aanleiding van het Toekomstverbond afgesproken dat een aantal uitvoeringsvarianten die ruimtelijke verbeteringen en overkappingen inhouden mee in het MER worden onderzocht. Daarin wordt het Toekomstverbond zelf ook onder de loep genomen om de effecten te beoordelen. Wat als het haventracé er integraal ligt, met de A102, en wat met de beoogde capaciteit? Wat is het resultaat als de ambitieuze modal split bereikt is? In het MER en de respectieve regelgeving en aanpak moet men steeds het worstcase-scenario doorberekenen. De milderende maatregelen moeten ook daarop berekend zijn. Het gaat evenwel vaak om een toestand die men niet wil, want het streven is een modal split, en er komen nieuwe investeringen om het verkeer weg te krijgen van de stad. Het gewenste toekomstbeeld wordt mee doorberekend om te zien wat er meteen kan en wat kan worden bereikt bij uitbreiding van het Toekomstverbond. Het MER-onderzoek loopt.

2.3. Voorafgaande projecten, voorbereidende werken en vervolgtraject

Tijdens workshops en werkbanken is met betrokkenen, burgerbewegingen en andere actoren ingezoomd op andere onderzoeksvragen die bijkomend

voorliggen, rond de ruimtelijke uitvoeringsvarianten, hun uitwerking en de manier waarop ze worden beoordeeld en uitgezet in het MER. Dat is afgelopen. Antea Group, de MER-deskundige, analyseert en beoordeelt de resultaten. Men verwacht de ontwerpteksten in de loop van de maand april 2018.

In de aanbestedingsprocedure is nog ruimte gelaten in de tweede jaarhelft, onder meer om wat uit dat lopende MER komt nog te verwerken in de designs, de bestekken erop aan te passen en het zo in te schuiven in de uitvoering. Hetzelfde proces wordt gevolgd voor de overkapping. De teams zijn daar intensief bezig om met de ontwerpteams van de intendant te bekijken wat eraan komt, welke overkappingen er naar voren geschoven worden. De BAM toetst voortdurend of de eigen sleuf overkapbaar is en blijft. Men kijkt naar de robuustheid van het ontwerp om de toekomstvastheid te garanderen. Zo kan men ervoor zorgen dat bij mogelijke latere beslissingen om het dicht te leggen, dat ook kan op het ontwerp dat voorligt.

In de procedures is voorzien dat in de tweede jaarhelft de noodzakelijke en gewenste aanpassingen uit het MER en de oefening bij de intendant worden verwerkt en het ontwerp en bestekken daarop worden aangepast. Dan kan de omgevingsvergunning in de loop van 2018 aangevraagd worden. De aanbestedingen kunnen dan worden voortgezet op basis van een definitief ontwerp van Oosterweel voor de eerste fase.

Intussen lopen de voorbereidende werken en wordt het terrein klaargemaakt. Zo weet men dat het viaduct van Merksem wordt afgebroken en waar alles komt. De aannemer kan dan meteen de werken aanvatten op een bouwrijpe strook, ontdaan van alle mogelijke hindernissen. Het gaat verder om de sanering van het Lobroekdok, afbraak van gebouwen, aanleg van een nieuw pompstation. De rivier 't Schijn watert af in het Lobroekdok en wordt omgelegd zodat hij afwatert in het Albertkanaal. Vandaar het pompstation. Ook dat wordt afgewerkt in 2018. Er worden honderden meters grote kokers met een diameter van zowat 4 meter aangelegd ondergronds, op 20 meter diepte, voor nutsleidingen. Ze komen onder de tunnels te liggen. De werken zijn bezig en grotendeels afgerond.

De Noordersingel is al heraangelegd, met aanleg van een afwateringskanaal. Er zijn werken gecombineerd met AWV om de Noordersingel meteen af te werken in het gewenste profiel. Dat is ook gebeurd voor de IJzerlaan, waar nog een IJzerlaankanaal wordt aangelegd als verbinding tussen het Lobroekdok met het Asiadok op de plek waar de Kempische Vaart vroeger lag. De IJzerlaanbrug was het laagste en met 23 meter het smalste punt op het Albertkanaal en is afgebroken. Er kwam een nieuwe fietsbrug voor in de plaats.

2.4. Financiering

In september 2010 kreeg de BAM van de Vlaamse overheid na de keuze voor een ondertunnelde oplossing de opdracht om de Oosterweelverbinding te realiseren voor een taakstellend budget van 3,25 miljard euro. Men hanteert in de projecten de SSK om er zeker van te zijn dat de ramingen alle kostenparameters meenemen, dat er risicoprovisies in worden opgenomen en men niet voor verrassingen komt te staan. De kostenramingssystematiek bewees zijn deugdelijkheid op Linkeroever, waar de gunning is uitgesproken voor een bedrag van 376 miljoen euro. De eigen raming lag op 403 miljoen euro, of 7 percent hoger. Er is derhalve een vrij robuuste, solide en conservatieve inschatting van de kosten. Bovendien laat de BAM daarop een procesbudgetbeheersysteem los, opgezet als onafhankelijke controle door een derde partij. In termen van organisatiebeheersing is er sprake van een matuur proces, extern geëvalueerd en geauditeerd en bijgestuurd. Het garandeert de realisatie van Oosterweel binnen de marges van het taakstellend budget.

De Vlaamse Regering besliste eind 2017 om het kapitaal van de BAM te verhogen met 350 miljoen euro, wat helpt om de eerste jaren de kosten van de werken te dragen. Tegelijk is een financieringsovereenkomst in onderhandeling met de Vlaamse overheid om te verzekeren dat voor het geheel van de Oosterweelverbinding de middelen beschikbaar zijn. Het financieringssysteem werkt met uitgifte van een obligatie eenmaal per jaar, waarop de Vlaamse overheid dan intekent tijdens de bouwfase. Op basis van gedifferentieerde tol worden de leningen terugbetaald. Voor de obligatie-uitgifte is berekend dat de leningen op 35 jaar terugbetaald kunnen zijn. Dat blijkt zeer performant. De uitgegeven obligaties lopen maximaal ongeveer 40 jaar om de bouwtijd in acht te nemen. De afbetaling begint in 2026, voor 35 jaar.

Nog een belangrijk element in de financiering is het vertrouwen van de Europese Investeringsbank die heeft toegezegd in een lening van 1 miljard euro voor realisatie van de Oosterweelverbinding. Er was in 2017 een due diligence van de experts van de Europese Investeringsbank. De verdere engagementen komen samen in besluitvorming van de raad van bestuur en management.

3. Financiering

3.1. Toelichting door minister Bart Tommelein

Minister *Bart Tommelein* gaat door op de financieringsovereenkomst. De Vlaamse overheid voorziet in een lening waarvoor de terugbetaalbaarheid bepaald is op basis van het financieel model, dat stressbestendig moet zijn. De BAM zet een thesauriebewijzenprogramma op in samenwerking met een financiële instelling. Dat programma beslaat een bedrag van 3,6 miljard euro met zowel kortetermijnpapier (looptijd van 1 week tot en met 12 maanden) als langetermijnpapier (looptijd van 1 jaar tot en met 40 jaar). Men gaat uit van een terugbetalingstermijn voor de hele investering op 35 jaar na oplevering van de werken. De Vlaamse overheid koopt het papier op en bekijkt nog hoe ze voor de financiering zorgt. De goede rating van de Vlaamse overheid maakt dat er gunstigere voorwaarden te bedingen zijn op de kapitaalmarkt dan voor de BAM.

In de loop van het jaar geeft de BAM kortetermijnpapier uit. Zo is het mogelijk om de uitgifte van de schuld beter af te stemmen op de betaling van facturen. Dat moet de rentekosten zo laag mogelijk houden. Telkens het kortetermijnpapier op vervaldag komt, verlengt de BAM dat voor een nieuwe korte termijn en wordt het opgekocht door de Vlaamse Gemeenschap aan een rentevoet van de Euribor zonder marge. De Vlaamse Gemeenschap neemt het op in het dagelijkse kas- en schuldbeheer. Het kan gefinancierd worden via de kredietlijn bij de kassier, die een zichtrekening is, via uitgifte van kortetermijnpapier van de Vlaamse overheid op de kapitaalmarkt ofwel via uitgifte van langetermijnpapier van de Vlaamse Gemeenschap op de kapitaalmarkt. Dat kan snel en de BAM kan de middelen dan ook snel ontvangen, in principe op twee bankwerkdagen.

Het is de bedoeling dat de BAM gedurende het jaar met het kortetermijnpapier werkt om tegen het jaareinde te consolideren in een langetermijnuitgifte. Telkens tegen het jaareinde consolideert de BAM al het uitstaande kortetermijnpapier in één langetermijnobligatie. Het kortetermijnpapier wordt in november volledig vervangen door langetermijnpapier. De BAM geeft dan papier uit voor een looptijd van maximaal 40 jaar. Eenmaal de BAM die uitgifte van langetermijnpapier doet via de financiële instelling waarmee ze een overeenkomst heeft, zal de Vlaamse overheid erop intekenen en het aankopen met een rentevoet OLO van 30 jaar. Een lineaire obligatie dus, plus een marge van 100 basispunten oftewel 1 percent. De Vlaamse Gemeenschap financiert via de uitgifte van langetermijnpapier op haar EMTN-programma op de internationale kapitaalmarkt. Die financiering kan al voordien of achteraf, in het volgende jaar gebeuren. Een deel

kan via lening bij de Europese Investeringsbank gefinancierd worden. In principe ontvangt de BAM dan het geld van een uitgifte zeven dagen later. Voor de eerste uitgifte moet men rekening houden met een doorlooptijd van vier weken om de uitgiftevoorwaarden van het papier goed op te stellen. De volgende jaren kan dat sneller, met name op twee weken.

De Vlaamse overheid neemt een marge voor de langetermijnpapieren bij het doorlenen aan de BAM. Het verschil tussen de marge van de BAM en die van de Vlaamse Gemeenschap heeft te maken met het feit dat het volledige risico bij de Vlaamse overheid zit. Een aantal factoren zijn daarbij van belang. Ten eerste zal de BAM een rentevoet OLO van 30 jaar plus marge betalen, al is de looptijd van het papier tot 40 jaar. Het is onwaarschijnlijk dat de Vlaamse overheid voldoende investeerders vindt op de internationale kapitaalmarkt voor een periode van 40 jaar, en dat aan een redelijke rentevoet. Dat maakt dat de Vlaamse overheid moet financieren over een kortere looptijd en dan moet herfinancieren aan andere rentevoorwaarden inzake marktrentes en marges. Dat behelst het belangrijkste risico dat de Vlaamse overheid op zich neemt en daartegenover staat dan ook een vergoeding. De marktrente na 20 of 30 jaar, op het moment van herfinanciering, kan nog niet worden ingeschat. De marge die de Vlaamse Gemeenschap op de internationale kapitaalmarkt betaalt, is ook afhankelijk van de marktcondities. Dat is actueel 30 basispunten, maar in 2009 stond dat op 60 of 70. Zo wordt aan de BAM een lening verstrekt die een vaste garantie biedt qua afbetalingsschema en qua herfinancieringsrisico. Er is geen impact op hun financieel model. Een te lage marge aanrekenen kan niet, aldus de minister. Dat zou betekenen dat er naast de ter beschikking gestelde kasmiddelen ook aan subsidiëring wordt gedaan. Het is evenwel wel degelijk de bedoeling dat de kosten worden terugbetaald.

Het effectief opstarten van de werken en de financiering heeft ook gevolgen voor de begroting van de Vlaamse overheid. Zowel in de begrotingsopmaak als in de begrotingsaanpassing worden jaarlijks de meest recente prognoses opgenomen. De financieringskosten voor de BAM maken deel uit van de globale realisatiekosten voor de Oosterweelverbinding. Ze worden toegewezen aan het begrotingsartikel 'Oosterweel buiten norm'.

Om zeker te zijn dat binnen de geconsolideerde begroting de toekomstige marktinkomsten niet afgeleid worden richting andere operationele uitgaven, zal in de terugbetalingsfase een normering worden ingesteld die ervoor zorgt dat de opgebouwde overheidsschuld volledig kan worden afgebouwd op basis van de toelinkomsten uit de exploitatie van de Scheldekruisingen.

Het belang van de terugbetaalbaarheid kwam al aan bod als argument ten overstaan van Europa. Er is een hele weg afgelegd, verkondigt minister Tommelein. Doelstelling van de federale premier is te komen tot een investeringspact waarbij er 60 miljard euro gemobiliseerd wordt. 3,6 miljard voor de Oosterweel noemt de minister een mooie aanzet. Daarnaast is er sprake van een afwijking van 0,5 percent van het bbp die de premier wil vragen op het afgesproken begrotingstraject en dat voor vier jaar. De jaarlijkse uitgave op kruissnelheid van de werken naar rato van 0,15 percent biedt het nodige perspectief aan gevraagde flexibiliteit, stelt minister Tommelein.

De financieringsovereenkomst van de BAM maakt dat de BAM op een solide manier kan lenen aan een voordelige rente dankzij de gunstige ratings van de Vlaamse overheid. Die is bij Moody's vooralsnog Aa2. Dat is herbevestigd in het ratingrapport van 15 september 2017 en nog eens op 10 november 2017 toen de BAM zelf onder de loep werd genomen. Vlaanderen is een van de vier regio's binnen Europa met een rating die hoger ligt dan die van de soevereine overheid: België heeft een rating Aa3. Moody's liet weten dat de ratingvooruitzichten stabiel

zijn. In 2018 wil Moody's diepgaander de BAM bekijken. Er is ook een extra aandachtspunt toegevoegd over waarom de rating zou kunnen verlagen. Het betreft het risico dat bij slechte implementatie van het project er een negatief effect zou kunnen zijn op de rating. De minister noemt het cruciaal dat de implementatie vlot verloopt vanwege dat mogelijk effect dat ook zou kunnen doorspelen in de integrale overheidsfinanciën. De BAM hecht in de planning veel belang aan de kostenbeheersing. Dat bleek ook uit gesprekken met de Europese Investeringsbank. De Vlaamse Gemeenschap kan op de internationale kapitaalmarkt terecht voor financiering over een looptijd van 25 jaar aan een marge van 0,30 percent of 30 basispunten. Die gunstige situatie wil men behouden.

De Europese Investeringsbank toonde interesse om aan de Vlaamse Gemeenschap een langetermijnlening te verschaffen van maximaal 1 miljard euro. Besprekingen in Brussel, Luxemburg en Antwerpen lieten toe dat de Europese Investeringsbank alles kon doornemen. Alle gevraagde gegevens zijn overgemaakt. Einde 2017 is een due diligence uitgevoerd op het project Oosterweelverbinding in voorbereiding van concrete onderhandelingen met de Vlaamse Gemeenschap. De signalen zijn positief en men lijkt het volste vertrouwen te hebben in het project en de financiële robuustheid, aldus de minister. De gunstige rating van de Vlaamse overheid biedt de nodige garanties. Een bedrag van 1 miljard euro is ook voor de Europese Investeringsbank een hoog bedrag en dus niet te onderschatten. Het betreft een van de grootste bedragen die ooit in één keer voor een project ter beschikking zouden worden gesteld. Bij een akkoord zou dat in schijven van een 250 miljoen euro uitgeleend worden. Het bedrag mag ook telkens maximaal 50 percent uitmaken van de uitgevoerde werken. De rente zou gebaseerd zijn op wat de EIB moet betalen op het ogenblik van opname, met een marge van X aantal basispunten.

Minister Tommelein hoopt dat in de volgende maanden en weken er een definitief akkoord kan zijn vanwege de EIB. Hij heeft er vertrouwen in. Dat akkoord is te beschouwen als een kwaliteitslabel voor het hele project, oppert de minister. Het kan de Vlaamse overheid helpen om externe middelen op te halen.

3.2. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

3.2.1. *Tussenkomst van Wouter Vanbesien*

Wouter Vanbesien vraagt zich af wat het betekent dat het taakstellend budget van 3,25 miljard euro aan prijspeil 2010 moet worden beschouwd. Op pagina 18 van het rapport leest het lid dat er een kaderovereenkomst is die de financiering beperkt tot 3,6 miljard euro. Gaat dat ook over prijspeil 2010 of over reële prijzen? De geactualiseerde raming van het Rekenhof is geverifieerd door de minister en sprak van 4,1 miljard euro. Wat is het echte bedrag om rekening mee te houden?

Bij het financieel model voor gedifferentieerde tol leest *Wouter Vanbesien* op pagina's 16 en 17 dat sensitiviteitsanalyses hebben uitgewezen dat het model bestand is tegen zowel hogere bouwkosten als hogere financieringskosten en lagere tolinkomsten. Zelfs als al die factoren samen zouden voorkomen, zou de uitkomst nog positief blijven. Daarachter staat evenwel te lezen dat bij tegenvallers de gevoeligheid van de businesscase stijgt en dat heeft een impact op de autonome ruimte voor de BAM om zelfstandig eventuele grote problemen op te lossen. Daarvoor zijn beheersmaatregelen opgenomen in de kaderovereenkomst van de financiering. Wat houdt dat allemaal in?

Het lid is blij met de uitvoerige blik op de financiering. Er komt 1 miljard euro voor de overkapping op tafel van de Vlaamse overheid. Minister Weyts stelt dat

men erop kan vertrouwen dat die middelen beschikbaar zullen zijn. Dat contrasteert nogal met de nauwkeurige berekening die voor de Oosterweel is gebeurd. Het lid is eerder sceptisch. Hoe wordt die 1 miljard gezocht en gevonden voor de eerste fase van de overkapping? Wat met een volledige overkapping zoals in het Toekomstverbond is opgenomen en die meer zal kosten? Het lijkt het lid van belang dat voor de geloofwaardigheid ook voor de overkapping een duidelijk uitgewerkt financieel plan wordt gemaakt.

3.2.2. *Tussenkomen van Dirk de Kort*

Dirk de Kort sluit zich aan bij de opmerkingen van Wouter Vanbesien. Hij begrijpt uit de toelichting bij de financiering van de Oosterweel dat de minister ervan uitgaat dat er een goede Vlaams rating is en men op het infrastructuurfonds dat federaal wordt voorgesteld niet verder zou ingaan. Men gaat voor eigen financiering een beroep doen op de EIB.

Met betrekking tot de financiering van de minderhindermaatregelen gebeurt een en ander door stad en havenbedrijf. Voor het geheel van de werken zijn er evenwel ook dergelijke maatregelen nodig over de hele vervoerregio. Hoe worden die bijkomende maatregelen gefinancierd?

Naast de financiering van de Oosterweel en de overkapping vraagt het lid zich af hoe men de financiering van het radicaal haventracé nog zal realiseren. In de werkbanken gaat men daar kortelings verder mee aan de slag. Zijn er nog verdere belangrijke investeringswerken? *Dirk de Kort* denkt dan onder meer aan het punt ter hoogte van Stabroek, richting Kapellen. Vanuit N-VA en Open Vld wordt duidelijk vooropgesteld dat ook daar de spade de grond ingaat voor de NX-verbinding. Klopt dat of wordt het opgenomen in het geheel van het radicaal haventracé? Laat de uitvoering nog lang op zich wachten dan? Het lid wil duidelijkheid, ook over die werken.

3.2.3. *Tussenkomen van Yasmine Kherbache*

Yasmine Kherbache heeft nog twee aanvullende vragen. Er is nadruk gelegd op de robuustheid van het financieringsmodel voor de Oosterweel. Hoe zit het met het financieringsmodel voor de overkapping? Er is al herhaaldelijk op gewezen dat het systeem van een rollend fonds geen robuust model is. Het creëert veel onzekerheid in andere regio's voor wat openbare werken betreft, als men rekent op onderbenutting van middelen die dan in het rollend fonds zouden terechtkomen. Die zijn ruim onvoldoende om te kunnen spreken van serieuze financiering van de overkapping, meent het lid. De spaarpot bevat voorlopig 300 miljoen euro. Dat gaat te traag, oppert *Yasmine Kherbache*. Wordt er gewerkt aan een robuust serieus financieel plan voor de overkapping of is het effectief de bedoeling om zo lang te wachten en te sparen? Als dat zo is, dan moet dat ook correct gecommuniceerd worden aan de burger. Dan moet men zeggen dat in functie van stukjes van gemiddeld 50 miljoen euro in het rollend fonds de overkapping gefinancierd moet worden.

De aanleg van de A102 is eveneens een belangrijk projectonderdeel om het verkeer van de Antwerpse ring te halen. Van welk budget gaat men daarbij uit? Wat is daarvoor gereserveerd? Het lid stelt dat er verschillende scenario's voorliggen en meent dat de A102 in de best mogelijke omstandigheden moet worden aangelegd. De geboorde tunnel schept de beste leefbaarheidseffecten en heeft de minste impact.

3.3. Antwoorden van ministers Bart Tommelein en Ben Weyts en van Jan Van Rensbergen

Minister *Bart Tommelein* gaat in de financieringsovereenkomst uit van 3,6 miljard euro. Dat is ook waarvoor de BAM met een financiële instelling een programma zal opzetten.

Jan Van Rensbergen vult aan dat het klopt dat er meer gefinancierd moet worden dan puur de realisatiekosten van het project. Er zijn ook financieringskosten, de verdere indexatie tussen 2018 en 2026 enzovoort. Dat zijn nogal wat provisies die mee in rekening moeten worden gebracht. Dat verklaart het verschil tussen de 3,25 miljard prijspeil 2010 en ongeveer 4 miljard euro in 2026. Alle kosten die intussen zijn gedragen, operationeel en qua indexatie van de bouwkost zelf, brengen die grootteorde mee. Wat nodig is als cash middelen, is niet de 4 miljard euro, want er zijn al eigen middelen. Er is een kapitaalsverhoging van 350 miljoen euro en er zijn de retributies van de Liefkenshoehtunnel. Wat extra nodig is, zijn de 3,6 miljard euro.

Voor wat de gedifferentieerde tol betreft, kan minister *Bart Tommelein* geen uitwerking bezorgen. Dat is in handen van de BAM.

Met betrekking tot het overkappingsfonds moet vooreerst duidelijk zijn dat dat slechts een halfjaar geleden beslist is, oppert de minister. Al in vraag stellen of men dit gefinancierd krijgt, lijkt hem voorbarig. Er is een rollend fonds voorzien waar de onderbenutting van kredieten van het beleidsdomein MOW instroomt. De hoeveelheid daarvan en wat daarin terecht komt, ligt bij de bevoegde minister. Een fonds vullen, vergt enige tijd, erkent de minister, al vindt hij dat normaal. De bedoeling om te sparen is er en de middelen voor overkapping zijn nodig aan het einde van het bouwproces. Niet meteen, onderstreept hij. De omvang van de overkapping maakt bovendien dat de realisatie niet in één beweging kan. Er zit al 55 miljoen euro in het overkappingsfonds en er zijn ook middelen van de stad Antwerpen en de haven. Minister Tommelein verwacht nog wel geregeld middelen uit onderbenutting van MOW, ook al in 2018.

Ook de financiering van de A102 behoort tot het Departement MOW. De minderhindermaatregelen zitten evenmin in het voorliggende financieel plan.

De minister bevestigt dat hij uitgaat van die gunstige leenvoorwaarden vanwege de goede rating. Het gaat om een terugverdienmodel. De overheid kan goedkoop lenen en de snelheid waarmee gelden kunnen worden vrijgemaakt en waarmee de kortetermijnpapieren kunnen worden omgezet in langetermijnpapieren is legio, aldus de minister. De beschikbaarheid en werkwijze zijn zinvol, stelt hij. De gelden die worden uitgegeven, moeten wel in de begroting worden opgenomen. Er moeten dus uitgaven zijn terwijl er nog geen inkomsten zijn. Dat moet op de begroting en daarover moeten afspraken gemaakt worden met het federale niveau, dat op zijn beurt met Europa moet overeenkomen over het feit dat in de Belgische begroting de sommen die ter beschikking worden gesteld van de BAM moeten worden meegenomen in die begroting. Vlaanderen houdt die buiten de begrotingsdoelstellingen, maar ze moeten in Europa wel degelijk aangegeven worden als begrotingsuitgaven. De middelen voor de BAM zal men niet van het federale niveau verkrijgen, maar moet Vlaanderen zelf genereren, besluit minister Tommelein.

Minister *Ben Weyts* hoort weer onheilspellende uitspraken met betrekking tot het overkappingsfonds. Het zou niks opleveren, net als de onderbenutte kredieten van MOW. Van Wouter Vanbesien vraagt de minister enige realiteitszin in zijn discours. Iedereen is optimistisch en wil stappen voorwaarts zetten, perspectief bieden, aldus de minister. Hij houdt niet van dergelijke zwartgalligheid.

Wat betreft de minderhindermaatregelen en de financiering daarvan, is er alvast de heroriëntering van 100 miljoen euro. Er is ook 60 miljoen euro voor de park-and-rides. Voor wat betreft andere mogelijke maatregelen is er ook gewerkt in het kader van de reguliere budgetten. De budgetten voor MOW zijn tot recordhoogte gestegen: 5,8 miljard euro. De minister geeft een concreet voorbeeld. De niet-voorzien uitgaven met betrekking tot de Turnhoutsepoort en de open helling van de premetro zijn via de reguliere middelen gefinancierd. De budgetten voor de BAM zijn verhoogd, met name de beheersvergoeding tot 12,7 miljoen euro. Er is dus marge, stelt de minister.

Om de dorpskernen van Kapellen, Kalmthout en Stabroek te ontlasten, is er wel een relatie met het Toekomstverbond en het haventracé. Het heeft een rechtstreekse impact.

Het dossier van de A102 wordt meegenomen in de totaaloefening van het haventracé. De provinciegouverneur kreeg dat er als taakstelling bij. De A102 zat ook al in het masterplan 2020. De kostprijs is afhankelijk van de uitvoeringsmethodiek. Het is tevens een onderdeel van het haventracé. Ook daar acht de minister de engagementen duidelijk.

Jan Van Rensbergen herinnert eraan dat men voor een van de grootste en meest complexe projecten van Europa staat, zeker technisch. De BAM voert daarom een streng risicobeheersbeleid. Men gaat ver door op alle soorten risico's: technische, organisatorische maar ook financiële. Is de BAM klaar om het project aan te sturen? Om het terugverdienmodel in kaart te brengen moet duidelijk zijn waar er blootstelling aan risico is en waar er mogelijk extra kosten schuilen. Voorbeeld van een kost die men wel kan bedenken maar niet in de prognoses heeft, is de indexatie en prijs van de grondstoffen, zoals staal. In 2008 is de prijs van schroot op zes maanden verdubbeld door een oververhitting in de markt van de bouwmaterialen. Dat soort risico's moet in acht genomen worden. Als dat gebeurt, zijn er kostendrijvers en gaat de CAPEX omhoog. De vraag is of men dan nog in staat is de leningen terug te betalen die vastliggen voor 30 jaar waarbij vanaf dag één moet worden terugbetaald voor de obligatie die is uitgegeven.

De meeste tegenvallers kan men opvangen. Een verhoging van de CAPEX van 20 percent, 20 percent hogere investeringskosten, een verlaging van het verkeer enzovoort: het kan allemaal opgevangen worden. *Jan Van Rensbergen* stelt wel dat een combinatie van factoren een reëel risico is dat overblijft. Er zijn in dat verband beheersmaatregelen uitgewerkt die opgenomen zijn in de financieringsovereenkomst. Dat maakt het onder meer mogelijk om bijvoorbeeld in 2026 een overbruggingskrediet aan te vragen voor overbrugging van het eerste jaar tot het weer mogelijk is om aan alle verplichtingen tegemoet te komen. Bij een due diligence van de EIB of Moody's wordt doorgevraagd, verzekert de spreker. Ze willen grondige analyses om zeker te zijn dat een project beheersbaar is in al zijn componenten.

3.4. Replieken

Dirk de Kort begrijpt uit het heldere antwoord van minister Weyts dat de NX er niet meteen komt. Het wordt verder meegenomen maar er wordt dus geen tracékeuze aan de Vlaamse Regering voorgelegd. Het wordt onderworpen aan verder onderzoek in het kader van het Toekomstverbond. Het impliceert voor het lid vooral dat voor die regio ten noorden van Antwerpen moet worden nagegaan hoe de minderhindermaatregelen op een andere manier kunnen worden aangepakt. Het lid wil nog graag antwoord op de vraag hoe men denkt het radicaal haventracé te financieren.

Willem-Frederik Schiltz vindt de aanleg van een rollend fonds en de spaarpot voor de overkappingen een zeer goede zaak. Hij begrijpt wel dat er vragen bij rijzen. Wat als in de volgende legislatuur een andere minister van Mobiliteit het niet zo nauw neemt met het concept van de onderbenutting en de spaarpot en juist zorgt dat er niks meer in terechtkomt? Het is een goed instrument, maar het lid verwacht dat er in welke omstandigheid ook stelselmatig financiële middelen worden opgebouwd zodat de middelen ook beschikbaar zijn wanneer nodig. Een ronkend Toekomstverbond met mooie plannen is zinloos als het vanwege gebrek aan centen niet kan worden uitgevoerd, besluit hij. Het lijkt hem goed de ongerustheid te dempen.

Annick De Ridder betreurt dat om de zes maanden het debat over het rollend fonds van nul moet worden gevoerd. Ze heeft nog niemand gehoord die de doelstelling van dat fonds in vraag stelt. Het is een algemene verantwoordelijkheid om ook in de toekomst voldoende middelen te voorzien, vindt het lid. Ze verwacht dat in 2019 ook daarover een ernstig gesprek moet worden gevoerd en dat ook niet-Antwerpenaars in het traject meestappen. Annick De Ridder wil eindelijk ook wel eens vreugdekreten horen omdat er aan leefbaarheid en overkapping wordt gewerkt in plaats van zure vragen en het zaaien van twijfel.

Yasmine Kherbache stelt tevreden vast dat minister Tommelein zo eerlijk is om aan te geven dat hij erop rekent dat minister Weyts de minister van onderbenutting wordt. Hij rekent er dus op dat zijn budgetten voor openbare werken niet worden uitgegeven. Dat is de enige garantie om de bewuste spaarpot aan te dikken, en dus ook het rollend fonds. Het lid vindt dat haaks staan op de politieke communicatie op dat vlak. Men wil dat er een realistisch financieel plan tegenover de overkapping staat, net als voor de derde Scheldekruising. In het Toekomstverbond staan ze op hetzelfde niveau en dus verdienen ze een even robuust onderbouwde financiering. Dat mist het lid. 54 miljoen euro in het fonds voor een investering van 3 miljard euro, doet vragen rijzen, aldus Yasmine Kherbache. Het is haar duidelijk dat de overkapping aan de orde komt na alle andere werken, dankzij de eerlijkheid van minister Tommelein op dat vlak. Het lijkt het lid echter niet de bedoeling om de hele ring voor decennia als werf te markeren. Ze hoopt alvast op een geïntegreerde aanpak van de werken, zodat werken aan de mobiliteitsinfrastructuur zoals in Hamburg gecombineerd kunnen worden met een overkapping. Yasmine Kherbache hoopt de vele woorden in concrete daden omgezet te zien.

Minister *Ben Weyts* legt opnieuw uit dat er ondanks het ontbreken van concrete overkappingsplannen toch al meer dan 300 miljoen euro voor aan de kant is gezet. Daarbovenop en veel belangrijker vindt de minister echter het kamerbreed engagement om de overkapping te realiseren en dus ook de financiering ervan te verzekeren. Het lijkt de minister dat niemand op welke manier ook een indicatie geeft van het tegendeel.

4. Toelichting door Filip Boelaert

4.1. Routeplan 2030

Filip Boelaert stipt aan dat naast de Oosterweel er nog andere elementen van het Toekomstverbond van groot belang zijn. Het staat ook voor overleg en een heel nieuwe manier van werken. Het schema dat wordt getoond (slide 24) is een vrij complex gegeven. Alles draait in het Toekomstverbond en de werkgemeenschap rond het routeplan 2030. Dat staat centraal in de slide, met verder de werkgemeenschap, het werkplatform Antwerpen en vervoerregio Antwerpen.

De vervoerregio Antwerpen is een orgaan dat is opgericht in het kader van de basisbereikbaarheid met 33 gemeenten uit de regio en die elk een politieke

vertegenwoordiger hebben in de vervoerregioraad. Er is ook een dagelijks bestuur opgericht met de administratie en de vijf clusters in de regio. Zij zijn politiek verantwoordelijk voor de opstelling van het routeplan. Links op de slide staat de werkgemeenschap, opgebouwd uit een aantal werkbanken. Een van de eerste werkbanken was die over de Oosterweelverbinding bij de lopende projecten. Er is in de voorbije maanden een werkbank samengekomen om zich over de respectieve project-MER-studie te buigen.

Rechts onderaan staat het werkplatform Antwerpen, de verzamelnaam voor alle administraties die samenkomen om de tafel, van welk bestuur ook, om uitvoering te geven aan projecten, te zorgen dat het goed komt met de exploitatie van de infrastructuur in de Antwerpse regio en om in te zetten op gedrag.

De spreker gaat vervolgens dieper in op de werkgemeenschap. Er zijn vier werkbanken opgestart, waaronder één rond de overkapping. Die wordt toegelicht door de intendant. Dan zijn er nog de werkbanken Routeplan 2030, haventracé en project-MER Oosterweelverbinding. Het opzet van de werkbanken is zeer open. Wie wil deelnemen en zich houdt aan de afgesproken regels, kan deelnemen. Het gaat derhalve niet alleen over administraties en studiebureaus rond de tafel, maar evengoed burgerbewegingen kunnen de vergaderingen bijwonen. Voor elke werkbank wordt een voorzitter afgevaardigd vanuit de overheid of het bestuurlijk niveau en is er een covoorzitter voorzien vanuit de betrokken burgerbeweging. Ze bepalen in onderling overleg de agenda, samenstelling en aanpak. Dat garandeert de voortdurende betrokkenheid van burgerbewegingen in elke stap van het proces.

Er is binnen de werkgemeenschap ook nog een stappenoverleg met de vaders van het Toekomstverbond, die elkaar nog regelmatig zien: de drie grote burgerbewegingen in Antwerpen: Ademloos, StRaten-Generaal en Ringland. De intendant, schepen Koen Kennis van Antwerpen en het Departement MOW met de kabinetschef van minister Weyts zitten er samen. Men volgt er de werking van de werkbanken op, en vooral de uitvoering van het Toekomstverbond. Zo geeft men mee sturing aan het geheel en voorkomt men dat er grote frustraties kunnen ontstaan. Twee- of driewekelijks zijn er vergaderingen en dan kunnen zaken die dreigen mis te lopen snel opgemerkt worden en worden ze uitgediscussieerd vooraleer er problemen ontstaan.

Het werkplatform is de verzameling van administraties die samen projecten naar uitvoering begeleiden en dat grondig voorbereiden. Hun belangrijkste rol bestaat erin zaken voor te bereiden in functie van de werkbanken in de werkgemeenschap of de vervoerregio. Er zijn drie pijlers binnen het werkplatform. De ene focust op de verschillende concrete projecten die moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Een andere richt zich op de exploitatie van het hele infrastructuursysteem – van verkeersmanagement tot verkeersstudie – en een derde houdt zich met gedrag bezig, bijvoorbeeld Slim naar Antwerpen. Maar er kan ook ingezet worden op smart mobility, communicatie, informatie. De diverse actoren op administratief niveau vinden elkaar daar. Het geregeld overleg verloopt tussen administraties en collega's die dicht bij elkaar zitten en actief zijn in de regio Antwerpen. Er is een taskforce waar leidend ambtenaren in geval van problemen ingrijpen. Zij hakken knopen door en zorgen voor goede afstemming. De spreker is voorzitter en neemt deel aan het stappenoverleg. Daarnaast is hij covoorzitter van de vervoerregio. Zo probeert men voor circulatie te zorgen zodat alom dezelfde signalen worden gegeven.

Wat betreft de vervoerregio en het routeplan gaat het om de grootste vervoerregio met 33 gemeenten en de negen Antwerpse districten waaraan ook de verschillende betrokken administraties deelnemen en niet alleen die van Mobiliteit en Openbare Werken. Ook het beleidsdomein Omgeving is vertegenwoordigd, de

provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen omdat een deel van de vervoerregio tot daar strekt en ook een deel van de problematieken zich daar afspeelt, de NMBS en Infrabel. Ze nemen deel aan de vervoerregioraad. Die heeft al twee keer vergaderd in 2017. Een volgende vergadering is gepland in maart 2018. De voornaamste opdracht is het routeplan vormgeven met oog voor de ambities van de hele vervoerregio. Tegelijk moet er aandacht zijn voor de eigenheid van een aantal deelgebieden. Daarom is het dagelijks bestuur samengesteld uit enerzijds de stad met de vier windstreken eromheen. Elke vertegenwoordiger neemt dan deel aan het dagelijks bestuur en kan de respectieve lokale bekommernissen op dat niveau vertolken.

In het routeplan worden op strategisch niveau doelen op het vlak van mobiliteit in de vervoerregio vastgelegd. Er moet ook invulling gegeven worden aan de doelstellingen uit het Toekomstverbond met betrekking tot de 50-50 modal split en vertaald worden naar concrete maatregelen en projecten. Dat alles kan in drie categorieën ondergebracht worden. Er is een categorie 'beter aanbod van mobiliteitsalternatieven'. Het gaat daarbij niet alleen over openbaar vervoer maar net zo goed over deelsystemen en smart mobility. Binnen het routeplan moet ook de uitrol van het concept basisbereikbaarheid uitgewerkt worden. Specifiek moet men ook naar een gelaagd vervoersmodel voor de hele vervoerregio. Daarvoor verwijst de spreker naar de toelichting eerder in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1). Een tweede pakket spitst zich toe op maatregelen die actief de gedragswijziging stimuleren en helpen realiseren. Het derde pakket neemt de link met ruimtelijke ordening op met inzet op kernversterking en nabijheid van functies en ontwikkelingen. Al die maatregelen moeten leiden tot een verschuiving van de modale verdeling en een andere manier van verplaatsen aanmoedigen. De modal shift is geen doel op zich, maar een cruciaal middel om de leefkwaliteit en bereikbaarheid in de vervoerregio te waarborgen. Er is hiervoor een dienstverlener aangesteld die de procesbegeleiding en de inhoudelijke opmaak van het routeplan voor zijn rekening neemt.

4.2. Werkbank Routeplan 2030

Een eerste werkbank Routeplan 2030 is georganiseerd eind januari 2018. Er staan nog een tiental bijeenkomsten gepland tot mei 2019. In de werkbank zijn behalve overheden en besturen ook een vijftiental burgerbewegingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigd. Het is de bedoeling ook een public review te houden over het routeplan en zo toch iedereen te vatten in een nog bredere raadpleging.

Een schema toont hoe de werking opgezet wordt en wat de planning van het vervoerregioplan is (zie slide 29). De planning is ambitieus met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in oktober 2018. Dat kan van invloed zijn op een plan rond toekomstige opties voor mobiliteit. Startpunt is grondige analyse van de vervoerregio die gedurende de hele opdracht kan worden aangevuld of bijgestuurd. Doel is tegen juni 2018 een concrete visie te formuleren die de leefkwaliteit en de bereikbaarheid in de regio verhoogt en ruimte biedt voor verdere groei. Dan wordt een actieplan opgemaakt om concrete maatregelen en projecten te benoemen en te definiëren. Er worden daarbinnen dan nog prioriteiten aangeduid. Concreet moet tegen juni 2018 de visienota voorliggen om die dan tegen december 2018 te concretiseren. Dergelijke ambitie houdt de druk hoog genoeg om stappen vooruit te zetten. Dat alles betekent niet dat de projecten uit het masterplan 2020 allemaal stilvallen. Waar iets nog niet was opgestart, kan er eventueel in de loop van het traject Routeplan 2030 bijgestuurd worden. Met wat al was opgestart, gaat men onverminderd door. Er loopt heel wat, in west, zuid en oost. Voor details verwijst de spreker naar het rapport.

4.3. Werkbank haventracé

In het kader van de werkbank haventracé komt ook het versterken van de R2, de A12-Noord en de aanleg van de A102 aan bod. Naast het faciliteren van het havenverkeer zullen die projecten bijdragen aan het opvangen van het doorgaand verkeer, waardoor de stadsregionale voordelen van de Oosterweel-verbinding beter tot uiting kunnen komen. Dat is ook als dusdanig in het Toekomstverbond vertaald. Er is niet alleen oog voor doorgaand verkeer en de bereikbaarheid van de haven, maar ook voor de bereikbaarheid van omliggende woongebieden, het terugdringen van sluipverkeer, het verhogen van leefbaarheid, ruimtelijke inpassing, draagvlak en kosten en baten. Voor die specifieke werkbank is door de minister aan de provinciegouverneur, Cathy Berx, gevraagd om een coördinatieopdracht op te nemen. Zij zal in het dossier, zoals in het poort-Oost-dossier, als procesbegeleider optreden. Dat houdt in dat ze alle mogelijke stakeholders in een zo vroeg mogelijk stadium samenbrengt. Voor het haventracé behelst de specifieke taakstelling dat ze in dialoog treedt met de Oost-Vlaamse provinciegouverneur en de gemeenten daar om af te stemmen over de impact op de E34-expresweg en de R4. Ze onderhoudt tevens contacten met de spoorwegen met het oog op afstemming van de projecten A102 en een tweede spoorontsluiting. Er is ook gevraagd om contact te houden met Nederland om de coördinatie met de ontwikkeling van de A4 te bewaken.

Om voldoende te kunnen focussen op de specifieke lokale bezorgdheden wordt de werkbank opgesplitst in vier deelwerkbanken voor vier deelzones: een deelzone Antwerpen-Oost met onder meer de A102; een deelzone A12-Noord met verbindingen richting Ekeren, Stabroek en de NX; en dan deelzones met respectievelijk de R2 met daaraan gekoppelde industriezones en de E34 met de verbinding met het Waasland. De minister droeg de spreker op om ter zake in overleg te treden met de voorzitter van Linkerscheldeover. In de aanloop naar de eerste werkbank heeft de gouverneur al een bevraging georganiseerd waarbij gepeild wordt naar verwachtingen, knelpunten, bezorgdheden enzovoort. Er is een lijst van negen vragen die zeer uitgebreid peilt en breed verspreid is naar alle mogelijke actoren in de regio. Dat moet een zo goed mogelijk zicht garanderen op het geheel.

Op de werkbank kunnen minstens negen Vlaamse overheidsdiensten, 20 lokale en provinciale overheden, 38 burgerbewegingen en andere belangenorganisaties om de tafel. De vier deelwerkbanken maken dat eenvoudiger.

Bij het haventracé blijkt de Tijsmanstunnel een prioritair knelpunt in de routing. De verkeersintensiteit op het aansluitingscomplex van de R2 met de Scheldelaan zorgt voor structurele filevorming op de R2 met vaak een terugslag tot in de Liefkenshoektunnel. De Tijsmanstunnel zelf beschikt niet over de veiligheidsvoorzieningen zoals aangegeven in de richtlijn. Dat knelpunt wil men dan ook als eerste aanpakken. De BAM werkt in dat verband een intentienota uit die nog in het voorjaar op een werkbank wordt voorgelegd om de discussie erover aan te gaan met alle betrokken partijen en burgerbewegingen.

Om het verkeer effectief via het haventracé te leiden moet ook de knoop van E19 en A12 geoptimaliseerd worden. Nog in 2018 worden daarom de nodige procedures inzake MER en de opmaak van een RUP opgestart. Men hoopt met de werken van start te kunnen gaan vanaf 2020. De werkgemeenschap bleek voor de administratie alvast een leerrijk traject, in aanloop naar het Toekomstverbond en zeker het voorbije jaar 2017. De eerste zes maanden is er gewerkt aan de overgang van rechtbank naar werkbank. Bovendien blijft men leren van elkaar bij elke ontmoeting. Door meer tijd aan degelijk overleg te besteden, kan men sneller tot realisatie komen, zo blijkt.

5. Toelichting door Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe geeft een stand van zaken van het overkappingstraject. Men zit nog 25 percent verwijderd van het einde van de laatste pijl van de looptijd van de opdracht die visueel wordt weergegeven (zie slide 34). De eerste taak behelsde het opstellen van een gedeeld kader met een zo breed mogelijk draagvlak, gecondenseerd in een ambitienota. Eenmaal dat gelukt, moest een bestek voor een serie ontwerp opdrachten in de markt geplaatst worden. Ook dat is gebeurd. Er zijn teams geselecteerd en volop aan het werk, onder begeleiding. Met het kader van de ambitienota bij de hand worden intussen een aantal bouwstenen, eerstefaseprojecten en masterplan voor de overkapping uitgetekend. Het einde is in zicht, maar nog niet bereikt.

De ambitienota blijft het kader voor het werk en is in ruim overleg tot stand gekomen. Er zitten 17 ambities in. Die zijn ruimtelijk in kaartmateriaal samengebracht. Vier kaarten combineren een aantal bijzondere ambities. Eén ervan heeft te maken met het maken en afbouwen van een stad, ze als het ware helen, al is vastgoed niet de belangrijkste component (zie slide 37). Overkappingen bieden evenwel kansen om een stad af te werken. Een tweede ambitie heeft te maken met het scheppen van ademruimte en is gelinkt aan alle aspecten van gezondheid, luchtkwaliteit, geluidseffecten, halen van groennormen en ecologische structuren (zie slide 38). De leefbaarheidsperformantie is één van de hoofddoelen van het project, stelt de spreker. Een derde ambitie richt zich op verbinden, van stadsdelen en wijken (zie slide 39). Grote delen van de stad zijn enclaves rond de ring. Er moeten zachte en harde verbindingen worden aangebracht. Tot slot wordt de ringzone niet louter als utilitaire ruimte bekeken, maar ook vanuit de mobiliteitsfunctie die cruciaal is voor de stad en Vlaanderen en ook vanuit de culturele dimensie (zie slide 40).

5.1. Zes ontwerpteams – zes segmenten

Eind 2016 is een marktbevraging georganiseerd en zijn er teams gevraagd om mee te ontwerpen. Vijf heel sterke teams zijn geselecteerd en dan vastgekleit op de verschillende segmenten van de ring. De overzichtskaart wordt getoond met links de namen van de betrokken consortia (zie slide 41): team West wordt geleid door Urbanisten, een Rotterdams waterexpertenbureau; team Noord is in handen van ontwerp bureau Buur, geassisteerd door Latz, een Duits landschapsontwerper; voor Noordoost neemt het team van de intendant zelf de leiding omdat hij al bij aanvang dat deel van de overkapping heeft uitgewerkt om bij wijze van piloot al potentiële problemen in kaart te brengen, en dat op gedetailleerd technisch niveau; team Oost wordt getrokken door de ontwerpers 51N4E; Zuidoost door team Vigano dat gekend is van Park Spoor Noord; en Zuid door Agence Ter/TVK die al ervaring hebben met overkappingen. Ze zijn geïntroduceerd in de respectieve wijken begin september 2017. Dat behelst de lancering van de laatste pijl naar een ontwerp van de overkapping.

Er is een groot bevragingsmoment gehouden, waarbij tientallen workshops plaatsvonden met duizenden mensen. Daaruit zijn meer dan 3500 suggesties opgehaald van mensen die er wonen. Ook bedrijven, organisaties en instellingen gaven input. De cijfers tonen aan dat het om een cocreatief project gaat zonder voorgaande in Vlaanderen. Het beheer was evenzeer een hele uitdaging, stelt de intendant. Elke dag werd in een ander segment in een andere wijk een team geïntroduceerd tijdens de introductiedagen. Sindsdien is er wekelijks of elke twee of drie weken overleg met de stakeholders in hun toegewezen segment. De meesten hebben een werkplek in de wijk zodat er heel directe interactie kan zijn. Behalve een uitwisseling van ervaring en ideeën en het aan boord hijsen van de ervaringsdeskundigen, gaat het ook om een complexe afstemming uit diverse

expertisedomeinen die samenkomen. De intendant laat een overzicht zien van een agenda van de voorgaande maand (zie slide 45).

Elke anderhalve maand is er een week waarin iedereen wordt samengebracht en dan zitten op de Jordaenskaai zowat 120 mensen samen. Ze werken in verschillende lokalen rond bepaalde thema's. Zo is er een sessie lucht en geluid, waarbij er ondersteuning is vanuit de VITO met luchtkwaliteitsanalyses en de universiteit van Gent met geluidsanalyses. Zo wordt al meteen de performantie van de eerste ontwerpschetsen onder de loep genomen op mogelijke baten en voordelen of nadelen. Er is tevens een groep ecologische experts die voortdurend de teams begeleiden rond ecologische optimalisatie van ontwerpen. Ook voor de bovengrondse mobiliteit zijn experts aanwezig, net als de burgerbewegingen. Er is ook een sessie civieltechniek die uiterst belangrijk blijkt. Er is intussen een nieuw vakje rond tunnelveiligheid opengevouwen. Er moet ergens een Pareto-optimum gevonden worden tussen alle componenten: ecologie, mobiliteit, geluid, civieltechniek en tunnelveiligheid.

Een slide laat een tussentijdse berekening van de UGent zien over geluidseffecten op bepaalde overkappingsbouwstenen of -stukken (zie slide 46). De teams identificeren en werken elk in hun eigen segment een aantal strategische projecten uit, tussen vier en acht per segment. Opgeteld komt men tot 24 à 48 blokken, bouwstenen of overkappingsprojecten die op verschillende manieren aan elkaar verbonden kunnen worden. De som geeft al een maximale overkapping waarin enkel nog de missing links moeten worden ingevuld. Het geheel van de bouwstenen valt volgens de intendant buiten de gecommitteerde middelen, en daarom licht hij toe hoe er dan besluitvorming en evaluatie aan kan worden gekoppeld.

5.2. Evaluatieproces

Links op de slide (zie slide 47) staan de verschillende gekleurde pijltjes van de teams die aan het werk zijn, elk in hun eigen segment. De strategische projecten die geïdentificeerd en uitgewerkt zijn, wil men samenbrengen om er dan een viertal objectiverende evaluaties op te zetten. Ze worden bewust extern gehouden. Het zijn externe sceptische evaluaties. Een eerste spitst zich toe op de leefbaarheidsperformantie, de kwantitatieve luchtkwaliteitsperformantie, de kwantitatieve geluidseffectverbeteringen, het wegwerken van groentekorten, de ecologische evaluatie en de mobiliteitsbaten bovengronds. Er ontstaat zo een kwantitatief beeld van een project, waarbij duidelijk wordt welke strategische projecten beter scoren dan andere.

Een tweede evaluatie behelst een maatschappelijke kosten-batenanalyse aangezien het om belastinggeld gaat dat maximaal moet renderen voor de maatschappij. Het moet geïnvesteerd worden in de juiste projecten. Het gaat om een soort van returnanalyse voor de maatschappij in de volgende veertig jaar.

Het derde evaluatiecriterium is het draagvlak. Sommige strategische plekken hebben meer draagvlak dan andere. De meest gewilde kunnen ook als dusdanig gescoord worden. Ook dat gaat via een methodiek waarbij de teams zes consensusnota's aanleveren. Zo rapporteren ze vanuit hun werk. Tegelijk worden samen met de teams zeven slotringdagen georganiseerd. Men gaat dan in de wijken bevragen over de projecten.

De vierde en laatste evaluatie is gericht op ruimtelijke kwaliteit. Ruimte is de grote 'tent' waar alle segmenten in samenkomen, oppert de intendant. Er moet een elegante synthese gemaakt worden door een extern expertenpanel. De vier evaluaties zijn elk op hun eigen manier evaluerend. Met de bouwstenen die

daaruit naar voren komen, kan men naar de Vlaamse Regering die dan moet beoordelen en een selectie moet maken.

5.3. Stand van zaken ontwerpteams

Alexander D'Hooghe geeft vervolgens een kort overzicht van een aantal illustraties van ontwerpend werk tot dan. Ze hebben geen status maar staan voor bepaalde strategische projecten die de intendant uit de veertig bestaande projecten naar voren haalt. Ze laten zien in welke richting het denkwerk gaat.

Op Linkeroever werkt team West het geluidsproject uit en een vrij ambitieus landschapsproject (zie slides 49 tot en met 53). Dat kan in verschillende delen gerealiseerd worden. Het integreert al de beschikbare ecologische domeinen op Linkeroever in een landschapspark dat voor de hele regio functioneel zou kunnen zijn. Er worden bijkomend kleine verbindingen gesuggereerd, of bruggen over geplande infrastructuurwerken. Een heel interessante idee daaruit is het sluiten van de ring, ook voor de fietsostrade. Het ringfietspad zou dan helemaal doorgetrokken worden. Het geheel zet vooral in op een groot openbaar domein, een landschap met ecologische waarde waar evenzeer recreatie kan worden ingeschakeld voor de mensen die zo dicht op elkaar wonen op Rechteroever. De intendant onderstreept dat het gaat om al dan niet te selecteren projecten. Men probeert ze zo diepgaand mogelijk uit te werken om een onderbouwde beslissing mogelijk te maken.

Team Noord werkt op de zone waar de E19 de verbinding naar de A12 en noordwaarts maakt – Groenendaallaan, Luchtbal, Merksem (zie slides 54 tot en met 60). Er wordt aan een masterplan gewerkt dat mogelijkheden inhoudt. Een ambitieus bermenproject maakt er deel van uit. Het organiseert hoogteverschillen tussen de snelweg en een heuvel landschap. Het heeft een grote impact op de luchtkwaliteit en het geluid in de wijken Merksem en Luchtbal. Ze voorzien ook in overkappingsprojecten die zouden kunnen gelden als eerstefaseprojecten, bijvoorbeeld aan Lambrechtshoeken. Men zoekt tevens naar mogelijkheden om voor de wijk Luchtbal via het overkappingsproject het gebrek aan dichtheid te compenseren. Er is in de bestaande toestand niet eens een commerciële kans om voorzieningen te bouwen. Bedoeling is om de wijk een stedelijke dichtheid te geven.

Segment Noordoost is volgens de intendant frappant omdat het de missing link is in het reeds bestaande ecologische systeem en groensysteem rond de ring: het meest verharde deel, het viaduct, verdwijnt en wordt een sleuf of mogelijk een overkapping (zie slides 61 tot en met 66). Er worden verschillende overkappings-scenario's uitgetekend met een kleine of een grote opening. In beide gevallen is het mogelijk om de ecologische brug te slaan. Er liggen verschillende soorten openingen ter discussie, zoals een deels dichtgeweven opening met allerhande baten op het vlak van lucht en geluid.

Voor team Oost gaan de denksporen richting wensbeeld voor een finale fase (zie slides 67 tot en met 70). Een stap die in een eerste fase past, zijn de Deurnese tuinen, of een mogelijke verbinding van het Hof ter Lo in Borgerhout naar Deurne aan de buitenzijde. Dat versterkt tegelijk ook de Schijnvallei en het Rivierenhof.

Zuidoost omvat de zone Berchem (zie slides 71 tot en met 75). Daar wordt het streven duidelijk bij maximale overkapping. Qua strategische plekken denkt men aan een mooie plek ter hoogte van Berchem-station en een ecologische overbrugging bij Brialmont.

Het laatste segment is team Zuid dat aansluit bij team West met mogelijk een fietsbrug (zie slides 76 tot en met 82). Er is de knoop van de A12 en de Singel.

Men kijkt naar een aantal potentiële eerstefaseprojecten. Dat biedt de kans om rond station Zuid een project te ontwikkelen en ook wijken Kiel en Tentoonstelling en de binnenstad in een vloeiende landschappelijke beweging met elkaar te verbinden. De intendant laat een schets zien van mogelijke verdere ontwikkeling van de stationsomgeving van station Zuid. Er is al een studie gebeurd onder begeleiding van AWV en de stedelijke administratie over de mate waarin de knoop verder kan gebruikt worden voor het leefbaarheidsproject. Er wordt tevens gedacht aan een Scheldebalkon en een lanceringspunt voor de brug over de Schelde. Met dat beeld besluit de intendant.

Hij herhaalt dat de vooropstellingen geen enkel statuut hebben en onderworpen worden aan onderzoek naar kosten en baten. Er is meer aanwezig dan men voor mogelijk houdt en kan financieren, geeft hij nog mee.

6. Toelichting door Marijke De Roeck

Minder Hinder wordt belicht door *Marijke De Roeck*. Ze zal de werking voorstellen van Slim naar Antwerpen en van het programma Impactmanagement, dat niet alleen vanuit de stad wordt getrokken. Er zijn een heleboel partners, waaronder het Departement MOW, AWV, de BAM, De Lijn, de NMBS, de provincie, de Vlaamse Waterweg en het Havenbedrijf.

Waar staat men sinds 2017? Soms moet de spreekster iets verder terug in de tijd, met name vanaf 2016 met voorbereidingen die al zijn begonnen in 2014. Het gaat om een minderhinderverhaal voor verschillende werven. Er zijn sinds 2016 heel wat projecten opgestart in het Antwerpse, zoals de werken rond de Noorderlijn, rond de Singel, aan de bruggen over het Albertkanaal en tal van andere projecten door de verschillende bouwheren die bij de stad actief zijn. Het hele programma dekt al die werken.

Doelstelling van het hele programma Impactmanagement en Slim naar Antwerpen is Antwerpen bereikbaar te houden tijdens al de werken die in het kader van het masterplan 2020 en straks ook van het Routeplan 2030 worden uitgevoerd op eigen grondgebied. Met het oog daarop is er gekeken naar wat er moet gebeuren aan de filedruk om al de werken haalbaar te maken en files niet onwaarschijnlijk lang te laten worden. Voor 2017 bestond de opdracht erin dat met de lokale werken in de kernstad er ongeveer 15.000 autobewegingen minder zouden zijn in de binnenstad. Om dat hele programma uit te rollen is er met alle partners een hele set van maatregelen uitgewerkt van harde of infrastructurele maatregelen en zachte of meer gedragsgerichte maatregelen.

6.1. Harde maatregelen

De harde maatregelen betreffen bijkomende infrastructuur die nodig is om de wegcapaciteit tijdens de uitrol van alle grote werken dermate te verhogen dat die bijvoorbeeld meer fietsers aankan of in een betere doorstroming voorziet voor het openbaar vervoer, of ook voor het autoverkeer. In 2017 is zeer sterk ingezet op fietsschakels zoals de IJzerlaanbrug. Ook rond het ringfietspad zijn een aantal gevaarlijke kruisingen aangepakt waardoor fietsers ondergronds bijvoorbeeld aan de Turnhoutsepoort kunnen passeren. Er wordt evengoed op kleinere schakels gewerkt, zoals bijvoorbeeld de districtenroute die zich buiten de ring, rond de stad en doorheen een heleboel wijken beweegt. De Ruimtevaartlaan is recent fietsstraat geworden.

Men zet ook in op de bouw van de park-and-rides omdat het de bedoeling is in het kader van de te realiseren modal shift meer en meer mensen toe te leiden naar park-and-rides waar ze dan kunnen overstappen op openbaar vervoer of op deelfietssystemen. De bouw van een aantal zeer grote park-and-ridegebouwen is

voor 2018 gepland: op Linkeroever, Luchtbal en Merksem gaat de schop in de grond in 2018.

Daarnaast is al heel wat verwezenlijkt van de tram- en businfrastructuur. In het kader van het project Noorderlijn is de tram- en busbaan op de Noorderlaan al beschikbaar. Dat geldt ook in de omgeving van het Eilandje. Ook voor de werken in de haven rond de Scheldelaan zijn tijdelijke busbanen gecreëerd voor collectief vervoer. Ze zijn er niet alleen voor openbaar vervoer, onderstreept de spreker.

Tegelijk wordt sterk ingezet op de doorstroming van de tram in het Antwerpse. Er is de tramtunnel op de Leien die voor een zeer snelle zuid-oostverbinding zorgt. De werken aan de Turnhoutsepoort laten toe dat de tram vanuit het oosten snel onder de grond kan gaan en zo heel wat tijd wint.

6.2. Zachte maatregelen

De zachte maatregelen of meer gedragsgerichte aspecten waren een relatief nieuw verhaal in het kader van Minder Hinder. Men is er vanaf 2014 sterk op beginnen inzetten, vooral vanuit de stad. Er is een verhaal geschreven waarin de reiziger centraal kwam te staan. Daarrond zijn allerhande zaken opgebouwd. De grootste opdracht is de reiziger ertoe te verleiden om in het woon-werkverkeer of voor het woon-schoolverkeer voor andere modi te opteren. Logistieke bedrijven kunnen voor het logistiek transport gebruikmaken van de binnenwateren of de binnenvaart en spoor. Mensen zijn daartoe te verleiden als ze voldoende keuzemogelijkheden krijgen. Dus werd dat een tweede actiepoint. Men moet ze dan ook helpen kiezen en hen stimuleren door een aantal groepen aan te spreken langs wie de doelgroepen bereikt worden. Dat gaat om een goede perswerking, maar ook over de hand reiken naar werkgevers in de regio, en naar lokale besturen in de omgeving rond stad en haven. De mensen die in Antwerpen werken, wonen er niet altijd maar komen uit die vervoerregio. Daarom is er sterk op ingezet, net als op digitale ondersteuning. Er is een platform vereist, en een aantal middelen.

Begin 2016 is de website www.slimnaarantwerpen.be gelanceerd. Er was een gestage groei en halfweg dat jaar kon men er ook al een vrij gewone routeplanner op aanbieden, al nam die wel al de werven mee en de omleidingen zoals de uitvoerders die gevolgd willen zien en niet zoals de app Waze ze uittekent. Eind 2017 kon aan de pers een echte multimodale routeplanner voorgesteld worden, die auto, openbaar vervoer en fiets combineert. Zelfs Velo was erin opgenomen. Mensen krijgen kortelings ook een app ter beschikking waarmee ze kunnen aangeven dat ze een abonnement bij De Lijn hebben en een jaarkaart bij Velo om dan het beste advies op maat te krijgen. Dat moet velen over de drempel helpen. Zowel openbaar vervoer als deelsystemen zijn nog grote onbekenden bij heel wat reizigers.

6.3. Resultaten zachte maatregelen

Wat is de stand van zaken na twee jaar werking rond gedragsgerichte maatregelen (zie slide 97)? De voorgaande twee jaar zijn campagnes gevoerd internationaal, nationaal, regionaal en lokaal. Al die campagnes samen hebben ertoe geleid dat in België van de mensen die een band hebben met Antwerpen, drie op vier bekend zijn met Slim naar Antwerpen. Dat is vrij veel want het zijn landelijke cijfers. Zelfs in Wallonië heeft men al gehoord van Plus Malin vers Anvers. Duitsland kent Schlau nach Antwerpen en in Europa kent men ondertussen Smart Ways to Antwerp. De campagnes beginnen zichzelf goed terug te betalen in een grote naambekendheid. Eén op tien Belgen die een band hebben met Antwerpen weet ook wat er te vinden is op de website en ook de routeplanner weet één op

vier te waarderen om een trip naar Antwerpen voor te bereiden. Er zit groei in en stilaan haalt men zelfs Google in, dat op terugweg blijkt in de zoekpreferenties voor wie naar Antwerpen komt. Er is een steeds beter zicht op het bereik in Vlaanderen.

Op basis van een heleboel mobiliteitsscans voor Antwerpse bedrijven wordt duidelijk waar al de mensen/pendelaars wonen die naar Antwerpen komen (zie slide 98). Het reikt ver, over Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant heen. Men moet dus met minstens drie provincies samenwerken om het verhaal waar te maken. Bij de werkgevers is er wel vooral op het Antwerpse gefocust. Zij trekken al die mensen uit verschillende provincies aan. Het blijkt doorgaans efficiënter om met de werkgevers aan de slag te gaan om het disparate veld van pendelaars te bereiken, stelt de spreekster. Na twee jaar zitten er 41 zeer grote organisaties in de samenwerking en een kleine 40 kmo's zijn ook ingestapt (zie slide 99). Men werkt graag met beide. Men bereikt zowat 44.000 pendelaars, of ongeveer een zesde van het totaal aantal mensen dat in Antwerpen werkt. Van dat bereik zijn er ongeveer 10.000 die de overstap kunnen maken en de wagen thuis kunnen laten voor woon-werkverkeer. Ze zouden kunnen gebruikmaken van een alternatief. Er is een enorme kansrijkheid voor fietsers, met ongeveer een kwart van die 10.000 die kunnen overstappen. Ook voor de e-fiets en het openbaar vervoer zijn er nog grote kansen. Met park-and-rides kan men nog verbeteren en voor het carpoolen is er nog werk aan de winkel.

Een van de sterkste maatregelen die met werkgevers en straks ook met bewoners wordt uitgerold, is de kortingsregeling (zie slide 100). Automobilisten die overstappen op de fiets en minstens twee of vier dagen per week de auto laten staan, krijgen een incentive als ze er een nieuwe fiets mee aanschaffen of als ze een oude fiets daartoe laten onderhouden. Men zit op heden op zowat 1700 aanvragen en daarvan zijn er ongeveer 1200 goedgekeurd. Dat houdt in dat men in de app Ring-Ring kan zien dat iemand gefietst heeft en een factuur bezorgd heeft. Men hoopt dat cijfer te zien stijgen.

Er is ook al getarget op bewoners maar dan vooral in de hindergebieden (zie slide 101). Dat zijn zowel de districten in Antwerpen die het sterkst worden geraakt zoals Deurne en Merksem, maar ook gemeenten als Wommelgem en Wijnegem. Sinds voorgaande zomer is er met de knip van de Leien ook sterk getarget op het Waasland omdat men duidelijk die pendelaars moest bereiken. Er wordt extra ingezet op communicatie in dat verband en men gaat naar de mensen toe om het verhaal ter plekke te brengen. Er is een sterke 'outreach' online via Facebook. Samen met De Lijn is er een probeeraanbod in de markt gezet. In 2017 is een groeiend succes te noteren. Met de eerste golf vóór de knip van de Leien gingen een kleine 8000 mensen erop in. Het gaat niet alleen om een aanbod van De Lijn, maar ook van Velo en deelmobiliteit. In de tweede golf van november zat onder meer een probeeraanbod voor Scooty, een elektrische deelscooter. Van de kleine 10.000 mensen die er gebruik van maakten, hebben ongeveer 1500 geprobeerd om eens met Scooty aan de slag te gaan. Men verwacht er kortelings nog andere opties in onder te brengen zoals Poppy en Cloudbike. Het aanbod aan mobiliteitsoplossingen wordt gesmaakt, stelt de spreekster.

De laatste doelgroep waarop intensief is gewerkt, zijn de gebieden waarvoor het sterke openbaarvervoeraanbod in Antwerpen niet volstaat. Bijkomende mobiliteitsoplossingen zijn dan aan de orde (zie slide 104). In 2016 is er een eerste projectoproep gelanceerd, in 2017 een tweede. In dat jaar zijn tevens zeven workshops en infosessies georganiseerd voor bedrijven die echt gespecialiseerd zijn in mobiliteit. Er zijn intussen een kleine 60-tal bedrijven daaromtrent bereikt. Slim naar Antwerpen telt ruim 50 mobiliteitspartners. Zij hebben voor de Antwerpse regio een specifiek aanbod om mensen aan te moedigen de wagen te laten staan.

Het werken met projectoproepen is ook op Vlaams niveau gebeurd. Samen met de havengemeenschappen heeft de Vlaamse overheid ook een projectoproep gelanceerd om vooral in te zetten op de hinterlandconnectiviteit voor de havens (zie slide 105). Voor de Antwerpse haven resulteerde dat in 34 bedrijven die een voorstel deden, waarvan 16 gehonoreerd zijn. Ze zijn allemaal op logistiek gericht en het 'shiften' naar spoor of binnenvaart maar ook naar nacht. Een time shift kan ook grote winst opleveren, verklaart Marijke De Roeck. Sinds maart 2017 is een dergelijk experiment opgezet vanuit de haven zodat men ook 's nachts kan verladen. Dat wordt verder ondersteund door toldifferentiatie bij de Liefkenshoektunnel in antwoord op een vraag van de havengemeenschap. Men wilde niet gestraft worden omdat er 's nachts van de tunnel gebruik werd gemaakt. Zowel in personenvervoer als in bedrijfsmatige context vinden de oproepen gehoor, stelt de spreekster. Dat alles heeft men onder controle en ook de monitoring gebeurt rechtstreeks.

6.4. Resultaten op het terrein

Zijn de resultaten van al de inspanningen dan ook zichtbaar op het terrein? Dat is zo volgens Marijke De Roeck. Metingen in de binnenstad leren dat er wel degelijk minder wagens komen. De minderhinderdoelstelling voor 2017 was minstens 15.000 autobewegingen minder in de binnenstad, zeker op het ogenblik van al de lokale werken (zie slide 109). De camera's die zijn geplaatst voor de lage-emissiezone tonen dat dit doel is gehaald, in ochtend- en avondspits. Kanttekening daarbij is dat er niet is ingezet op het weekend omdat er met de spits dan geen problemen zijn. Dat werkt en de bezoekers blijven komen. De cijfers bewegen dan niet en dat was de ambitie. De boodschap luidde dat Antwerpen bereikbaar blijft maar voor wie op een slimme manier naar Antwerpen komt en vooral dan tijdens de werkweek. Dat is als boodschap goed doorgekomen. Tellingen blijven stabiel voor weekends en vooral woon-werkverkeer wordt ontlast. Men is op de goede weg wat de modal shift betreft.

Er is behalve het tellen van auto's ook nagegaan hoe lang iemand in de wagen zit (zie slides 114 en 115). Ziet men de files exuberant toenemen of is ook daarin heel weinig beweging te merken? Er is gebruikgemaakt van free floating car data, via een contract met T-Mobile, dat toelaat het onderliggende wegennet heel fijnmazig te bekijken en hoe lang een auto over een bepaald traject doet. Dat is uitgezet voor een 16-tal assen met zowat 24 trajecten. Ongeveer twee derde van die trajecten laten een daling zien van de autoreistijd. Op ongeveer een derde nemen de bewegingen toe. Ook daar is de target gehaald: geen toename van de fileduur. Er is eigenlijk een lichte daling van de autoreistijd te noteren op twee derde van de trajecten en op een derde neemt dat licht toe. Dat is opnieuw geen toename van de fileduur, aldus de spreekster. In elk geval niet in het woon-werkverkeer op het onderliggend wegennet, wat de focus was voor 2017. Als men dan af en toe met de wagen naar Antwerpen gaat, zijn het de piekmomenten die bijblijven. Mensen onthouden die ogenschijnlijke pieken. Doorgaans stijgt de reistijd gemiddeld 8 percent bijvoorbeeld op de as E34 richting Waaslandtunnel. Dat vertaalt zich in realiteit dan in een vijftal minuten. Bij incidenten kan de reistijd enorm oplopen.

Ook de autoreistijd bij woon-werkverkeer naar de haven is onderzocht. Ook daar stijgt de gemiddelde reistijd licht met 2 tot 4 minuten op trajecten richting de haven (zie slide 117). Ook waar gewerkt wordt op een traject richting Oosterweelsesteenweg valt het best mee, maar soms zijn er uitschieters. De reistijden blijven onder controle en er zijn minder auto's in de stad, concludeert Marijke De Roeck.

Pendelaars en studenten maken een enorme shift naar de fiets. Er zijn veel meer fietsers. Velo heeft daartoe een belangrijke bijdrage geleverd. Het concept is

sterk uitgebreid qua aantal stations en fietsen – beide zijn verdubbeld. Ook het aantal abonnees is verdubbeld en er is nog groeipotentieel. Er zijn nog altijd geen wachttijden nodig voor wie een nieuwe jaarpas voor Velo aanvraagt. Er is bovendien een proportionele stijging van het aantal ritten. Velo kon uitgerold worden zonder al te veel extra communicatie of promotie. De Antwerpenaren hebben Velo verder omarmd. Ook pendelaars deden dat. Dat blijkt uit het feit dat de parkeerdruk bij Velostations, vooral in de buitenrand, stijgt. Er moet worden nagedacht over hoe dat te remediëren is, aldus de spreekster.

Er wordt meer gefietst in de stad, zo blijkt uit de tijdelijke telpunten (zie slide 120). Op een droge dinsdag in september blijkt tussen 2015 en 2017 het aantal fietsers met 21 percent gestegen. Voor één specifieke as, bijvoorbeeld de Mercatorstraat, noteert men plus 7 percent. Op andere assen is de toename dus nog veel groter.

Er zijn ook veel meer treinreizigers. Eind december 2017 realiseerde de NMBS een frequentieverdubbeling van de treinen die op de noord-zuidverbinding Essen-Puurs rijden. Dat resulteert meteen in 4300 extra reizigers op die as. Daarop kan dus meer worden ingezet. Er wordt op dat aanbod gewacht. De uitbreiding van het tramaanbod zorgt ervoor dat mensen met een wagen niet meer tot in de stad rijden, maar al eerder parkeren en dan op de tram overstappen. Ook dat aanbod biedt kansen.

Deelmobiliteit groeit gestaag in Antwerpen. Private aanbieders van deelmobiliteit kennen een explosieve groei. Het aantal spelers neemt toe voor zowel auto, fiets als scooter. Dat zal alleen nog toenemen. Afgezet tegen de minimale cijfers van 2015 laat zich in 2017 een verviervoudiging noteren van het aantal abonnees, alleen al voor deelauto's.

Ten slotte is er een waterbusproject gelanceerd door het havenbedrijf (zie slide 126). Dat kende bij de lancering in de zomerperiode een toeristisch potentieel met zowat 30.000 gebruikers per maand. Bij focus op woon-werkverkeer moet men vaststellen dat toch nog 17.000 mensen er gebruik van maken, zelfs in de wintermaanden. Ook 3600 fietsers stappen al op de waterbus. Dat is alleen nog maar voor de verbinding vanuit het zuiden. Meer kansen dienen zich aan als ook richting de haven de verbinding van de waterbus wordt doorgetrokken.

7. Toelichting door Peter Vermeulen namens de burgerbewegingen

7.1. Toekomstverbond. Terugblik en engagementen

Peter Vermeulen spreekt namens StRaten-Generaal, Ademloos en Ringland. Hij herinnert aan de vier grote afspraken die het fundament zijn van de samenwerking en het feit dat het wat tijd in beslag nam om met de burgerbewegingen de procedures bij de Raad van State in te trekken en met de gemeente Zwijndrecht overeenkomsten te sluiten. Toen dat lukte begin september 2017 is een grote stap gezet in het verhaal van het Toekomstverbond.

De engagementen van de burgerbewegingen zijn waargemaakt. Men is blij met het engagement van de overheid om in de raad van bestuur van de BAM vanaf mei een vertegenwoordiger van de burgerbewegingen op te nemen. Bij twee andere engagementen staan nog vraagtekens: de middelen voor de burgerbewegingen en de kamerbrede resolutie in het Vlaams Parlement. Men voelt wel de algemene steun van zowel meerderheid als oppositie, maar de symbolische waarde van een formele bevestiging via een resolutie wordt onderschat. Het zou de achterban die alsnog enig wantrouwen koestert kunnen geruststellen. Men blijft daarom pleiten voor die resolutie, liefst op korte termijn. De burgerbewegingen verklaren zich graag bereid om aan die formalisering mee te werken. De

financiering blijft een heikel punt, stelt de spreker. Er is sprake van een rollend fonds, een startinvestering van 1,25 miljard euro, systemen zoals rekeningrijden, de routeplanner en alle investeringen die nog volgen.

Ringland is enigszins trots op het feit dat het steeds wel wat experts wist te verzamelen in de zogenaamde Ringland Academie. Dat is geformaliseerd in de vorm van een overeenkomst met de rector en de vicerector van de Universiteit Antwerpen. Samen met en onder leiding van de universiteit, met de eigen experts en de verschillende overheden wil men rond twee thema's samenwerken. Eén daarvan is die financiering. De spreker is blij met de helderheid van het betoog van minister Tommelein, die eerder meer omfloerst sprak. Er komt nog heel wat op de betrokkenen af, oppert de spreker. Men wil er werk van maken om tegen begin 2019 met een memorandum of aanbevelingsnota te komen waarin de financiering en de terugverdieneffecten geanalyseerd zijn. De effecten van rekeningrijden en qua vastgoedontwikkeling liggen heel anders, merkt Peter Vermeulen op. Er is een solide basis nodig die alle aspecten samenbrengt en het financieringsverhaal voor de volgende periode vastlegt vanuit een gezamenlijke inspanning.

De burgerbewegingen benadrukken ook graag het geloof in het overkappingsverhaal. Ze begrijpen dat er soms enigszins smalend gewag wordt gemaakt van "een project dat goed is voor Antwerpen" maar beschouwen het geheel toch liever als een project dat heel Vlaanderen ten goede komt. De terugverdieneffecten die enerzijds regionaal gegenereerd kunnen worden en anderzijds allicht nog veel groter zijn als het om gezondheidswinst gaat, blijven garant staan voor de grote waarde van het project, vindt de spreker.

7.2. Organisatie en voorbeeld Segment West

De werkbanken had men graag iets sneller zien werken, maar de afspraken over en tussen voorzitters en covoorzitters vanuit de burgerbewegingen geven een extra stimulans. Men kijkt ook uit naar een opvolging voor het mandaat van de intendant tegen de zomer 2018. De procesbegeleiding blijft een belangrijke schakel voor het samenwerkingsverhaal.

In de werkbank van het haventracé is Dirk Cleiren naast Cathy Berx opgenomen. Men achtte het essentieel dat er ook mensen meegenomen worden uit de brede regio rond Antwerpen en dat ook zij betekenisvolle rollen krijgen. De burgerbewegingen hebben daar steeds op gehamerd.

De spade gaat in de grond. Cruciaal is echter de geluidsovereenkomst met Zwijndrecht. Door intelligente ontwerpen kan kwaliteit in het landschap gebracht worden, met als meest spectaculaire element de landschappelijke berm die vanuit Burcht wordt aangelegd. Minstens even opmerkelijk is de combinatie van zonneschermen en geluidsschermen aan de noordelijke kant. Voorts is vanuit Zwijndrecht het idee opgevat om een coöperatie op te richten rond energiewinning. Innovatieve technieken en degelijk ontwerp versterken het geheel. De spreker vindt het geweldig dat Zwijndrecht de primeur zou krijgen. Het kan volgens hem een standaard worden voor heel Vlaanderen om meer dan vroeger infrastructuurwerken steeds te koppelen aan een goed ontwerp van ruimtelijke ingrepen en landschapsecologie. Dezelfde normen zijn van belang voor Linkeroever, onderstreept Peter Vermeulen, al heeft voor Zwijndrecht het juridische element geholpen. Voor Linkeroever kan men dat realiseren vanuit een gezamenlijke overtuiging, meent hij.

7.3. Oosterweel-light en ADR-transport

Belangrijk thema waaraan ook de burgerbewegingen werken, is het zogenaamde Oosterweel-lightverhaal, de Oosterweelknoop. Het gaat om een belangrijk groengebied ten noorden van Antwerpen met aanzet naar de haven en een aantal belangrijke gebouwen, de Zeevaartschool en de graansilo's. De bekommernis van de burgerbewegingen blijft het vrijwaren van de ruimtelijke context en die zo goed mogelijk te bewaren. Eerder was men er met het zogenaamde Oosterweel-heavy niet gerust op. In het verloop van het project-MER was het aan Antea als opdrachthouder om de varianten mee te nemen en te vertalen. Uitgangspunt waren eigenlijk de dubbeldektunnels die het nog complexer maakten maar wel de basis vormden van het initiële referentie-ontwerp. Ook bij de reductie naar minder rijvakken en calamiteitenstrook en dergelijke bleek er aan de configuratie weinig te veranderen.

Met een aantal experts besloten de burgerbewegingen er dan maar zelf werk van te maken om andere mogelijkheden te vinden. Het verschil is spectaculair te noemen, meent de spreker. Het principe van de gestapelde tunnels als aanzet naar de tunnels verderop en de scheiding die dan nodig was in de Oosterweelknoop maakte de zaak nodeloos complex. Het kan dus veel eenvoudiger. Hoe leest men het beeld? De tunnels die van onder de Schelde komen, worden doorgetrokken op -2. Ze krijgen een eenvoudige Hollandse aansluiting op een rotonde die op -1 ligt. Van daaruit is het vrij simpel om naar 0 te gaan en daar richting Scheldelaan en Oosterweelsteenweg te gaan. Daar moet de zo belangrijke ontsluiting gebeuren van de Oosterweelknoop naar de haven (zie slides). Er is ook goed rekening gehouden met alle bochtstralen aan de voorziene ontwerpsnelheden. Zo slaagt men erin mooi rond het Noordkasteel te bewegen en het tracé te volgen via de Scheldelaan en zo ook de eerste graansilo van de Société Anonyme de Magasins de Grains d'Anvers te redden. De historische essentie daarvan is bevestigd door de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie.

Het studiewerk gaat door en men zou de bocht liefst nog iets verder willen trekken en een deel Oosterweelverbinding onder de Royerssluis leggen, om ook de tweede silo te redden. Algemeen is er de facto een aanzienlijke winst te maken. Dat is wat voorgesteld is en recent is er een positieve samenwerking met de BAM en de mensen van tijdelijke handelsvereniging ROTS. Er wordt onderzocht hoe het technisch kan uitgewerkt worden en ingepast in het GRUP. De spreker meent dat dat lukt. De bevestiging van de minister rond de intrekking van de sloopvergunning van de silo's is een signaal dat evolutie in het dossier echt kán, oppert Peter Vermeulen nog.

Met het idee van een Oosterweel-slim fit is hij helemaal mee, want echt 'light' kan het niet worden genoemd. In de voorgeschiedenis waren de burgerbewegingen heel scherp, juist omwille van de ruimtelijke bekommernissen. Men wilde boortunnels zonder knoop, zonder noordelijke kanaaltunnel en met slechts één rijstrook naar beneden. Vanuit het gevoerde ontwerpend onderzoek lijkt het erop dat er alsnog een Oosterweelknoop kan worden voorzien die toch enige voordelen biedt, zoals de aansluiting op de Scheldelaan en de ontlasting van het knooppunt Groenendaallaan. Omwille van de configuratie, Europese Tunnelrichtijnen, de 10 secondenregel enzovoort, komt men dan toch uit op een noordelijke kanaaltunnel met één rijstrook en een calamiteitenstrook. Op de zuidelijke kanaaltunnel is er echter wel in twee volwaardige rijstroken voorzien. Dan is het zaak dat verder aan te sluiten. Het is wel minder 'heavy' qua design maar met een quasi gelijke configuratie en capaciteit.

De voordelen zijn duidelijk: behoud van het Noordkasteel en silo's, vlot verkeer en eenvoudige op- en afritten. De oplossingen kunnen veel goedkoper zijn en de

uitvoering kan ook tijdswinst betekenen, gezien de afgenomen complexiteit. Wat aan ontwerpwerk en voorbereiding naar bouwvergunning extra nodig was wordt ruimschoots in de uiteindelijke realisatie teruggewonnen, oppert de spreker. Als het dan goedkoper wordt, vraagt hij zich af of de middelen die zo vrijkomen, misschien kunnen worden bijgeschreven voor de overkapping. Dat schiet dan op.

Een vergelijkbare oefening gebeurt voor de Groenendaallaan. Men bekijkt of er ook met niveaus kan worden gewerkt om de gelijkgrondse situatie voor fietsers en openbaar vervoer te optimaliseren. Het vergt allemaal processen die parallel lopen. Er wordt wel goed afgesproken zodat men weet wat er gaande is.

Heikel punt blijft de aansluiting op de zuidelijke ring, waar de burgerbewegingen al lang pleiten voor een gescheiden verkeerssysteem. Een dag eerder is een belangrijke bespreking gehouden met specialisten van AWW over de veiligheidsvoorschriften. Uit de analyses van ROTS voor de zeven rijvakken ter hoogte van het Sportpaleis zijn al heel wat vraagtekens naar voren gekomen. Met een gescheiden systeem kunnen die allicht eenvoudiger. Men pleit ervoor om die oefening verder mee te nemen. Ze vindt ook al gehoor bij een aantal ingenieurs. In plaats van twee keer zeven rijstroken is er dan sprake van drie op de ene en vier op de andere. Dat biedt volgens de burgerbewegingen voordelen inzake veiligheid, robuustheid, fasering, kostprijs en ruimtelijke inpassing.

Er is ook een belangrijke bekommernis bij de achterban over het verkeer en de consequenties inzake gaten in de ring. Daarom herhaalt men graag de vraag om ADR-verkeer te vermijden in ten minste een aantal tunnels, door bijvoorbeeld andere tracés te zoeken daarvoor. Peter Vermeulen woonde een interessante startvergadering bij, waar aan benchmarking met Europa zou worden gedaan om zo oplossingen te vinden. Nederlandse ingenieurs verwezen naar de Europese Tunnelrichtlijnen en de toepassingen zoals zij ze implementeren.

7.4. Over de ring

7.4.1. *Ontwerpopdrachten en stand van zaken*

De stand van zaken rond de ontwerpopdrachten is toegelicht door de intendant. Men botst soms op onduidelijkheden inzake de versie van de Oosterweeloplossing. De gaten blijven een moeilijk punt, en er zijn de pilootprojecten. Er zijn stelselmatig drie teams uit de segmenten Zuid en Zuidoost die zijn gaan samenzitten met oog voor de samenhang van het historisch landschap, het groen en het water, de langs- en dwarsrichting van het hele netwerk van het openbaar vervoer, ringspoor, Singel, tramstations enzovoort. Dat leeft. In de technische vergaderingen wordt duidelijk dat de partiële overkapping en de fasering nog extra aandacht behoeven. Zo wil men het perspectief op een volledige overkapping voor ogen houden. Een heel mooi project waar de segmenten Oost en West elkaar vinden is het stadsbalkon van team Zuid met de fietsbrug van team West. De spreker ziet nog andere interessante topics zoals de stadsdistributie. Ook in die zin is er nog heel wat werk te leveren.

De teams die rechtstreeks met de Oosterweel te maken hebben, leggen een aantal vragen voor aan de BAM. Zo willen ze weten of ook de parallelweg kan aansluiten op de Oosterweelverbinding op Linkeroever. Kan de ring in segment Noord (Merksem) toch niet wat verdiept worden aangelegd? Kan een andere configuratie nog? Waarom zijn er meer gaten dan een maand geleden?

7.4.2. *Evaluatie en selectie*

Bij de evaluatie wil men de kwaliteiten van de zes masterplannen bij elkaar hebben. De samenhang moet dan duidelijk in beeld gebracht worden om in de

middelen te voorzien voor een eerste volledige overkapping. Er wordt verder gewerkt met enkele studies via crowdfunding omdat er nog geen andere middelen ter beschikking zijn. Een aantal zaken gebeurt in samenwerking met de Universiteit Antwerpen. Het energieverhaal wil men ook nog verder opzetten met de universiteit en andere stakeholders.

7.5. Vooruitzichten

De burgerbewegingen blijven hoopvol en positief. Qua beweging blijven ze actief. Ze vierden intussen hun vierde verjaardag. Er was een geweldige campagne met de steun van Slim naar Antwerpen. In de Gazet van Antwerpen zijn 100.000 exemplaren van het Gans de Ring-gezelschapsspel verdeeld. De minister krijgt er alvast eentje en Peter Vermeulen deelt er nog graag uit. Binnenkort gaat men daarmee bij de scholen van Antwerpen en omstreken langs tot de zomer. Er zijn nog 20.000 exemplaren, bestemd voor alle kinderen van het vijfde en het zesde leerjaar en het eerste en tweede jaar secundair onderwijs. Als ze dat spelen en mee naar huis nemen, helpt dat het verhaal in de gezinnen binnenbrengen.

Met betrekking tot het miljard en de fasering met de daaraan gekoppelde problemen, geeft de spreker mee dat hij blijft hopen dat in de eerste grote fase waarin de Scheldekruising cruciaal is, er mogelijkheid van uitvoering is met een overkapping van de noordelijke helft van de ring tegen 2026. Er zou dan tegelijk vanaf 2025 een perspectief moeten zijn voor het aansluitende relaas van de zuidelijke ring met als doel 2030. Dat is overtuigend voor de mensen in Antwerpen, aldus Peter Vermeulen. Ook voor wie in een segment zit waar het nog wat langer wachten wordt. Men moet zich ervoor hoeden alles in teveel stukjes te verknippen. Men moet volle gas vooruit, besluit hij.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz hoorde in het kader van Minder Hinder de harde maatregel van een grotere frequentie bij de NMBS niet vermelden. Het succes van de lijn naar Puurs en Essen en de Noorderkempem is fantastisch, maar het lid ziet nog een andere lijn die nuttig kan zijn, vooral voor wie van de E313 komt. Het gaat om de halte Wolfstee, waar vooralsnog een kleine lijn op zit. Kan die geactiveerd worden en is men bereid dat op te nemen met de NMBS?

Ook voor de fiets zijn er maatregelen, waaronder de districtenroute, de route buiten de ring. Er worden een aantal missing links weggehaald. Bij een foto van een fietsstraat heeft het lid bedenkingen, omdat het comfort en voordeel voor de fietser niet altijd duidelijk is. Het is geen extra fietspad.

De werken aan de Noorderlijn behelzen ook de halte Opera, die een cruciaal knooppunt is voor de metro- en tramnetwerken. Er zijn behoorlijke vertragingen. De Vlaamse Regering riep bij monde van minister Muyters de nieuwe hinderpremie in het leven voor handelaars die getroffen worden. De werken aan de Noorderlijn konden niet meer in aanmerking genomen worden om binnen de aanvangsdatum van de premie te vallen. De werken duren nu nog langer en de impact op dat kloppende hart van de stad is nog groter. Kan die verlenging eventueel als een administratieve tweede fase beschouwd worden waardoor handelaars alsnog op de premie een beroep kunnen doen?

Het verbaast het lid enorm dat de reistijden naar Antwerpen verminderd zouden zijn. Er is een verschil voor en na de knip van de Leien, maar daarmee houdt hij geen rekening. De grote ellende heeft blijkbaar wel tot een zekere gedragsverandering geleid. Hij hoopt dat die zich doorzet na de werken. Voor de website Slim naar Antwerpen en het Europese succes deelt het lid graag felicitaties uit. Het valt nog op dat er een beroep gedaan wordt op de informatie van De Lijn en die zit er qua reistijden niet zelden grandioos naast. Zijn er geen betere technologische opties om realltime data te verzamelen? De NMBS zou al overstag zijn gegaan en gebruikmaken van anoniem dataverkeer om te zien hoe snel het voertuig zich verplaatst.

Als de oplossingen die worden gevonden voor het tracé in de samenwerking met de intendant voor het ontwerpproces goedkoper uitvallen dan oorspronkelijk begroot, acht de minister het dan realistisch om dat overschot aan middelen in het overkappingsfonds te storten?

De timing voor het haventracé is nog onduidelijk. Het is wachten op een plan-MER. De mate waarin de A102 en de verbetering van het knooppunt A12 en E19 kunnen bijdragen aan het absorberen van verkeer tijdens de werken aan de Oosterweel is ook niet helder. Kan de timing die voorligt niet wachten op wat uit de plan-MER voortkomt? De economische en milieu-impact van een traject hebben vaak ook te maken met de volgorde waarin dingen gebeuren.

Willem-Frederik Schiltz is blij dat de Tijsmanstunnel wordt aangepakt en is benieuwd naar de uitkomst van de intentienota. Er leven grote verwachtingen voor het afleiden van verkeer via die route.

Met betrekking tot flankerend beleid klinkt er nogal wat gemor dat men wel vlot tot in de stad raakt, maar dat het binnen de stadsgrenzen dan weer niet zo gemakkelijk verloopt. Het stuk Eilandje – Noord-Antwerpen is door De Lijn eerder geïsoleerd geraakt omdat op de aansluitingspunten ten oosten van de werken aan de Noorderleien en het centrum er nog heel weinig verbindingpunten zijn. Dat is wel cruciaal om mensen naar het hart van de stad te krijgen, besluit het lid.

1.2. Tussenkomen van Dirk de Kort

Dirk de Kort ziet stappen naar een vlottere mobiliteit en verwacht op termijn meer zuurstof voor de brede regio en Vlaanderen. Het Toekomstverbond krijgt verder vorm. Eerst zijn er nog veel werken.

Het lid focust op de minderhindermaatregelen. Er zijn er al heel wat en ze genereren zeker een impact. Het lid meent evenwel dat men het voor de hele brede regio moet bekijken. Zijn een deel van de mooie resultaten voor de stad Antwerpen niet het gevolg van de knip in het openbaar vervoer in Antwerpen? Er zijn geen bijkomende trams of bussen en dus kiezen veel mensen voor de fiets.

Ook Dirk de Kort acht de tijd rijp om de modal shift eindelijk te realiseren. Het vergt een serieuze inspanning en moet gebeuren door het promoten van bus, tram en trein en door ze zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De capaciteit moet uitgebreid, gebruiksgemak en comfort moeten hoger en de doorstroming moet beter. Er moeten tevens voldoende vlotte aansluitingen tussen de modi mogelijk zijn. Bij de werken aan de ring in 2004-2005 zette De Lijn gelede bussen in op de moeilijke assen. De aankoop van die 130 gelede bussen was een belangrijke stap in het uitbreiden van de capaciteit. Waarom kan dat nu niet? Men wil Antwerpen op de kaart zetten als openbaarvervoersstad met duidelijke uitbreiding van en investering in materieel en personeel. Het lid waarschuwt ervoor dat men niet mag vergeten om de stad ook als tramstad in te vullen. De enorme werf waar

men voor staat biedt in die zin kansen. Er is een capaciteitsuitbreiding nodig. De werken maken evenwel heel wat busstations minder toegankelijk. Er kunnen dan minder bussen komen, zoals op de Rooseveltplaats na Brabo 2 waar zich een halvering voordeed. Kunnen geen grotere bussen ingezet worden? De bussen van weleer zijn intussen 13-14 jaar oud en aan vervanging toe. Is dit niet de gelegenheid bij uitstek om voor dubbelgelede bussen te opteren op de belangrijkste assen? Dat past in de keuze voor grotere capaciteit in het kernnet en met de juiste knopen op fiets- en autonetwerken ontstaat een vloeiend mobiliteitsverhaal met vlotte overstapmogelijkheden tussen de diverse modi. Het lid suggereert ook nog om voor hybride dubbelgelede bussen te kiezen.

Dirk de Kort ziet graag ook voor fietspaden en wegennet een prioriteitenregeling, zoals voor het openbaar vervoer. Dat laat gericht werken toe en betere netwerken met vlotte modikoppeling. De doorstroming van het openbaar vervoer heeft bovendien baat bij slimme verkeerslichten. Hoever staat het daarmee?

Met betrekking tot de park-and-rides ziet het lid heil in het stimuleren van een overstap al voor de werfzone. Kan de park-and-ride in Melsele niet uitgebreid worden en gekoppeld worden aan een tweede tramlijn naar Zwijndrecht? Dat beperkt sterk het verkeer daar en in de stad.

Qua fietsinvesteringen en met het oog op opmerkingen rond de beperkte fietsverbindingen naar Antwerpen en tussen Linker- en Rechteroever, wijst het lid op de uitgebreide lijst van infrastructuurwerken die de minister bezorgde. Er zou ook een fietsverbinding komen in de veiligheidskoker naast de Oosterweeltunnel. Dat moet een comfortabel en veilig traject worden. Klopt het dat er nog een bijkomende fietsbrug komt over de Schelde?

Het Antwerpse Havenbedrijf neemt zelf heel wat initiatieven, ook voor fietsers. De waterbus wordt uitgebreid met een verdubbeling van de vloot en extra haltes en een route naar het Albertkanaal. Het lijkt het lid raadzaam om voortaan de kosten-batenanalyse van het project mee op te maken. Voorts komen er fietsbussen tussen Linker- en Rechteroever. Ze zullen met hoge frequentie fietsers vervoeren door de Liefkenshoektunnel. Het Havenbedrijf coördineert ook nog diverse private collectieve busvervoerssystemen zoals dat van BASF. Al die minderhindermaatregelen garanderen mee de toegankelijkheid van Antwerpen en de haven. Het lijkt het lid nuttig en logisch dat De Lijn daarin de regie opneemt. Kan de BAM een begeleidende rol spelen inzake de minderhindermaatregelen, en met name met doorstromingsmaatregelen voor de dubbelgelede bussen of coördinatie van de collectieve bussystemen in de haven? En wat kan de rol zijn van de vervoerregio, die instaat voor het openbaar vervoer maar ook de bredere mobiliteit in beeld moeten brengen? Een goede link ermee en de nodige budgetten bij specifieke taakstelling zijn nodig. Kan er ook geen taak zijn inzake de innovatieve initiatieven zoals deelwagens, fiets- en autodelen, systemen die best uitgebreid worden buiten de stadskern? Kunnen, in overleg met de NMBS, passagierstreinen niet tot verder in de haven rijden in het kader van woon-werkverkeer?

De CD&V-fractie is voorstander van een slimme kilometerheffing voor vracht- en personenwagens, afhankelijk van tijdstip en plaats. Ook dat kan de hinder van werken beperken, oppert het lid. Waarom de heffing 's nachts niet goedkoper maken? Er is dan veel capaciteit op de weg die nauwelijks gebruikt wordt. Het vrachtverkeer wordt dan gespreid. Het principe is bij de Liefkenshoektunnel een succes. En kan dat dan niet gekoppeld worden aan het plan voor duurzame stedelijke distributie waaraan wordt gewerkt? Men stimuleert dan stille nachtlevering, in navolging van de succesvolle PIEK-projecten. Of laat vuilniswagens 's nachts en stil rijden. Eén van de projecten die is weerhouden in het kader van de modal shift, is vrachtverkeer uit de haven 's nachts te laten rijden. Het lid

ziet daarin een aanzet om goedkopere nachtritten in de slimme kilometerheffing te voorzien. Een verhoging van de tarieven waar vrachtverkeer gemeden moet worden en een verlaging waar het verkeer meest passend is, acht het lid even interessant. Zo kan men denken aan een hogere kilometerheffing op gewestwegen dan op snelwegen. De lokale verzadiging is een feit. Is de minister bereid te onderzoeken of op gewestwegen een hoger tarief kan gelden?

De verdere 'vertreining' van de containertrafiek vanuit de haven kan ook verlichting brengen. Dan moet werk gemaakt worden van de IJzeren Rijn.

De planning die voorligt houdt nog geen rekening met de tests in de tunnels. Die zouden nog tussen zes maanden en een jaar kunnen duren. De ingebruikname laat dus nog even op zich wachten. Klopt dat?

Bij het geluidsproject voor Zwijndrecht lijkt een mooie oplossing in de maak die toelaat de geluidsdoelstellingen te halen. Er moet volgens het lid evenwel nog rekening gehouden worden met het eventuele MER en het vergunningentrajact.

Is er meer toelichting mogelijk inzake de luchtkwaliteit, aangezien alle werken ook met het oog op de verbetering ervan zijn aangevat? Door de manier waarop de werken worden uitgevoerd en met de kokers die nog moeten worden voorzien, rijst de vraag of bij de kokers en de tunnelmonden het probleem van vervuilde lucht niet blijft bestaan. Kan de luchtkwaliteit rond het stedelijk Antwerps gebied werkelijk verbeterd worden? Waar komen de tunnelmonden uit: in parkgebied, woonzone of werkgebied? Hoe ver staat het met de technieken inzake luchtkwaliteit en worden ze op de meest duurzame manier toegepast?

1.3. Tussenkoms van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien corrigeert de stelling van de minister dat hij zou gezegd hebben dat er amper 5 miljoen euro in het rollend fonds zou zitten. Hij opperde dat de onderbenutte kredieten in 2015 uiteindelijk strandden op 5 miljoen euro en dat klopte. Daaraan koppelde hij een vraag om klaarheid en een engagement in geld. Het lid wil niet afgeschilderd worden als iemand die het Toekomstverbond zou belemmeren. Hij is een groot voorstander en hoopt dat het goed gaat, vandaar ook zijn kritische houding.

De minister geeft aan dat men niet op het Toekomstverbond heeft gewacht om alvast maatregelen te voorzien en te nemen en om middelen te investeren. Toch lijkt het voor het lid duidelijk dat er nog heel wat inspanningen nodig zijn om de modal shift echt te realiseren. Er zijn concrete projecten nodig, waarvoor de vervoerregio en de werkgemeenschap zullen zorgen. Hij ziet evenwel nog nood aan de uitbouw van een ringspoor, Singeltram, tramverlengingen, fietsverbindingen enzovoort. Plaats, timing en dergelijke vragen nog overleg. De logica vraagt evenwel dat daarvoor ook investeringsruimte is. Is de minister het daarmee eens of is het klaar en komt de 50/50 modal shift er wel met wat voorligt?

Wat betreft de Oosterweel-light of -slim fit lijkt het Wouter Vanbesien dat de heikele punten zijn: het Noordkasteel, de graansilo's, een compactere Hollandse knoop en de Deurnese tuinen, reductie van op- en afritten. Er loopt een project-MER waarmee rekening gehouden moet worden, maar is er een voorkeursscenario van de Vlaamse Regering als het kan? In hoeverre is wat de burgerbewegingen vooropstellen ook het doel van de minister?

Er blijven gaten in de ring. Hoeveel en waar hangt af van de voorwaarden die de Vlaamse Regering oplegt, bijvoorbeeld over waar gevaarlijk transport rijdt, in welke mate deel uitmaken van een TEN-T-netwerk belangrijk is, of er al dan niet gescheiden verkeer komt. Is men creatief inzake de voorwaarden? Er groeit

frustratie over de gaten want ze hypothekeerders de overkapping. Er is sprake van crowdfunding voor verder onderzoek. Het lid meent evenwel dat er via de belastinggelden die naar overheidsinstellingen vloeien en via de BAM en studie bureaus die door de overheid aangesteld zijn, mogelijkheid moet bestaan om dat ook te onderzoeken, met dezelfde bevoegdheid, en de effecten in te schatten.

Bij het haventracé leeft grote bezorgdheid over de leefbaarheid. Is het niet zinvol om een zevende segment op te zetten en rond die leefbaarheid te werken? Het lid is ook van oordeel dat de A102 een geboorde tunnel moet zijn.

Op de verschillende segmenten wordt er getekend. De overkapping zelf zakt enigszins weg ten opzichte van andere leefbaarheidsingrepen. Voor Luchtbal waren er eerder tekeningen met meer overkappingen. Segment Oost werkt meer in de zin van berm en segment Noordoost aanvaardt een open sleuf. Zal de reflex dan niet zijn om uiteindelijk enkele kleine ingrepen te doen, zelfs als het budget voor overkapping gerealiseerd wordt? Het kan niet in één keer, stelt Wouter Vanbesien. Hij vreest voor versnippering. Is het niet interessant om bij de beginselectie al bij twee stukken in een grotere overkapping te voorzien? De impact wordt dan groter en mensen kunnen zich dan bewust worden van wat een volledige overkapping kan betekenen.

In het kader van de vertraging in de werken op de Noorderlijn en de opening van het premetrostation die voorzien is in maart 2019, wil het lid weten of die timing haalbaar is. Wat met de financiering van het geheel dat geraamd was op 210 miljoen euro? Blijft men binnen budget? Als er een probleem is, hoe groot is het?

1.4. Tussenkomen van Annick De Ridder

Annick De Ridder uit de bezorgdheid om de verkeersveiligheid in het licht van de overkapping. Veel hangt af van de modaliteiten, onder meer inzake TEN-T, bevestigt het lid, en van welk verkeer er in de tunnels komt of hoe er rekening moet gehouden worden met de Tunnelrichtlijn. Vrachtverkeer kan niet weggetoverd worden. Ze denkt dan ook aan ADR-transport voor de zuidrand. Het lijkt haar gek te denken dat er tunnels aangelegd worden waarin dan geen vrachtverkeer komt.

Wat betreft de vertragingen is bijkomend onderzoek voor het lid belangrijk, en ze wil die vertragingen zo beperkt mogelijk houden. Het lijkt haar een aandachtspunt bij contractsluiting. Het is moeilijk om een tijdspanne te bepalen van vertragingen. Ze wacht af voor welke aspecten de maximale vertraging zal gelden tot 11 maanden. Het moet hoe dan ook juridisch waterdicht zijn en de aannemers moeten op hun verantwoordelijkheid worden gewezen.

Er was kritiek dat er te weinig aandacht was voor de modal shift en het routeplan. Annick De Ridder is derhalve blij dat alles is toegelicht, ook de minderhindermaatregelen. Er gebeurt heel veel in het kader van de modal shift, merkt het lid. Het doet geen recht aan het masterplan, het routeplan en alle inspanningen. Er zijn intussen 15.000 extra plaatsen voorzien in openbaar vervoer voor Antwerpen en Gent en de investeringen in Velo spreken voor zich. Marijke De Roeck haalt het aan als minderhindermaatregelen, maar het zijn eigenlijk structurele ingrepen, oppert het lid. De capaciteit van de fietsen is verviervoudigd. Misschien moet de focus bij volgende rapportages op de structurele aard van investeringen liggen, suggereert Annick De Ridder. Dat geldt ook voor investeringen in openbaar vervoer en doorstroming.

Van Marijke De Roeck hoort ze graag dat er gediversifieerde cijfers zijn voor de aantallen die naar Antwerpen komen. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen

week en weekend. Men kan dan kwaadwilligheid vermoeden als die cijfers dalen en stellen dat mensen niet meer naar de stad komen. Dat klopt niet, want sinds de knip stijgt het aantal bezoekers op de Meir, zo blijkt. Het lid zou liefst een vergelijking krijgen met gebruik van fiets en openbaar vervoer. Ze vraagt om ook de weekvergelijking te maken van aanwezigheid binnen de stad. Men kan inzoomen op openbaarvervoergebruik, nieuwe assen enzovoort. Het lijkt goed dat men kan aantonen dat mensen alternatieven zoeken. Als men ook nog kon aantonen dat niemand wegblijft, maar dat zich gewoon verschuivingen voordoen in de modi, is dat prima. Mensen worden ertoe gedreven alternatieven te zoeken, maar dat impliceert ook dat ze hinder ondervinden, besluit het lid. Zelf acht ze het wel acceptabel dat men bij werken en investeringen en inspanningen ten behoeve van mensen even de ellende moet doorstaan.

Oosterweel-light of -slim fit wil ze vooral niet voorbarig beoordelen. Men moet het onderzoek volgens het lid afwachten, maar nog geen uitspraken doen over wat kan en wat mag of niet. Ze maakt er de bedenking nog bij dat slim fit ook soms heel krap kan zitten waardoor men ze niet meer gebruikt.

Voor het sluipverkeer is het zaak om op basis van de MER-resultaten en onderzoek de juiste modulering te voorzien. Er mag geen nieuw sluipverkeer ontstaan. Daarom richt men zich op de hoofdassen en wil men doorgaand verkeer zo ver mogelijk afhouden. Toch zal er nog bestemmingsverkeer te zien zijn op die hoofdassen, weet ook het lid.

1.5. Tussenkoms van Yasmine Kherbache

Yasmine Kherbache focust op de modal shift. Het Toekomstverbond is verwelkomd als samenwerking van bestuur en actiegroepen met een sterke achtergrond waarin leefbaarheid en mobiliteit verenigd werden. Er lag een sterke nadruk op de modal shift om de files aan te pakken en de overkapping mogelijk te maken. Een miljardeninvestering mag niet resulteren in toch nog files, meent het lid en men moet te allen prijze files in een tunnel voorkomen. Het Toekomstverbond zet daarom ook in op een drastische verlaging van het autoverkeer. Tegen 2030 zou in het licht van de modal shift 50/50 een daling gerealiseerd moeten zijn van ongeveer 40.000 auto's. Tegelijk verwacht men wel meer verkeersellende door de werkzaamheden voor de Oosterweelverbinding. Om een verkeersinfarct te vermijden zou daarom tegen 2020 al een daling merkbaar moeten zijn van het autoverkeer met minstens 30.000 voertuigen minder op de ring en bovenliggend wegennet. Haar fractie onderschrijft alle vooropstellingen. De realiteit laat vermoeden dat er nog veel werk aan de winkel is. De cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum over de filezwaarte zijn volgens het lid niet hoopgevend. Voor 2017 blijkt die filezwaarte toegenomen met 16 percent. Antwerpen is weer filekampioen en dat lijkt het lid niet de bedoeling. Ze pleit dan ook voor maatregelen om het Toekomstverbond te doen slagen, het verkeer vlot te trekken en om de overkapping te realiseren. Ze hoopt dat alle leden alles uit de kast willen halen om de modal shift te doen slagen.

Dat lijkt niet te lukken, stelt het lid. Bij eerdere grote werken op de Antwerpse ring had men die ambitie van 30.000 auto's minder waargemaakt. De grootste effecten werden gegenereerd door de snelle maatregelen inzake openbaar vervoer. Dat slorpte 27 percent van de autobewegingen op. Het ging toen om een uitbreiding van het aanbod door extra financiering van het Vlaamse Gewest. Er werden 14 nieuwe lijnen ingezet en er zijn 20.000 ringabonnementen ter beschikking gesteld van de werknemers. Dat is alvast veel ambitieuzer dan de proefkaartjes waarmee actueel wordt gewerkt. Er is tevens ingezet op extra capaciteit. Essentieel waren vooral de nieuwe en bijkomende alternatieven voor pendelaars die op 20 of 30 kilometer van de stad wonen. Dat gaat dus niet enkel

over intrastedelijk verkeer. Er moeten alternatieven zijn op de invalswegen. Zijn die er?

Een positief alternatief in het voortgangsrapport is de verhoogde frequentie op de spoorlijn naar Puurs en Essen. Daar zijn ook volgens het lid nog mogelijkheden. De fietsostrade Mechelen-Antwerpen is een andere goede optie, net als de waterbus. Het volstaat niet om die 30.000 auto's van de weg te halen tegen 2020, meent Yasmine Kherbache. Ze vraagt meer ambitie en kortetermijnmaatregelen vanuit het Vlaamse Gewest, die dan ook duurzame effecten kunnen hebben. Velo biedt niet voldoende alternatief, noch de park-and-rides. De park-and-ride van Melsele ligt zeer goed, maar de anderen liggen voor de werfzone en niet voor de files. Dat tempert het intrastedelijk verkeer wel, maar biedt geen alternatief voor de files. Het lijkt het lid belangrijk dat voor ogen te houden.

Er is een impactanalyse van Slim naar Antwerpen met onder meer suggesties die Groen al jaren eerder deed met betrekking tot gedragsverandering. Men wil zo een vorm van spitsmijden op stedelijk niveau uitwerken. Men zou meer effect kunnen genereren door dat op het Vlaamse niveau aan te sturen en er meer ambitie in te injecteren. In het voortgangsrapport mist het lid een impactanalyse van de minderhindermaatregelen die ten behoeve van de modal shift zijn opgenomen in het Toekomstverbond. Komt er zo'n analyse van de oudere minderhindermaatregelen? Ze blijken onvoldoende in het licht van de filezwaarte. Met het streven op 2020 en 2030 gericht kan men niet wachten tot 2019 om in gang te schieten ten bate van de modal shift, meent het lid. Is er een impactanalyse die breder gaat dan het intrastedelijke niveau? Zijn er nog andere extra kortetermijnmaatregelen gepland om de modal shift te realiseren?

Met betrekking tot ontwerp en aanbestedingen wil het lid weten of de burgerbewegingen betrokken zijn bij de opmaak van de bestekken. Dat speelt, gezien het grote verschil in plannen en dimensionering van de Oosterweelknoop tussen het ontwerp van Antea en de burgerbewegingen. Hoe is dat te verklaren? De impact verschilt ook enorm. Alle projecten die de dimensie beperken en de ruimtelijke impact zo gunstig mogelijk houden, moeten volgens Yasmine Kherbache meegenomen worden. Hoe is het grote verschil in ontwerp te verklaren, gezien de enorme impactverschillen?

Het lid sluit zich aan bij de voorkeur voor een beperktere dimensionering, zij het de light- dan wel de slim fit-versie. Het kan perfect en de Vlaamse Regering heeft ooit al gekozen om dat te doen, met de tunnels, onder voorwaarde van MER-conformiteit. Yasmine Kherbache ziet niet in waarom dat ook niet voor de derde Scheldekruising zou kunnen.

Met betrekking tot de leefbaarheidsmaatregelen die in Zwijndrecht zijn genomen, wil het lid weten of die doorgetrokken worden naar Linkeroever. Ze pleit al jaren voor een aanpassing van de maximumsnelheid op de ring naar 70 kilometer per uur omwille van het gunstige effect op geluid en luchtkwaliteit. Is met de invoering aan Zwijndrecht het geen goed idee om dat regime meteen ook in te voeren op andere plekken op de Antwerpse ring?

Qua timing voor de overkapping klinken er verschillende geluiden. Na al de andere werken die al van financiering voorzien zijn, klinkt het bij minister Tommelein. Idealiter binnen een tijds kader van 10 tot 12 jaar, zo stellen de burgerbewegingen. Dat lijkt het lid volkomen onhaalbaar met het scenario zoals voorzien door de Vlaamse Regering. Zelf wil ze graag zoveel mogelijk integratie zien met de werkzaamheden aan de ring, voor 2026. Kan dat? Zijn er voor de gepresenteerde overkappingsprojecten ook budgettaire ramingen gemaakt?

Met betrekking tot de werkbanken is er een overzicht van alle betrokkenen. In de werkbanken haventracé en Routeplan 2030 blijken de vakbonden niet betrokken. Dat is in het Pendelfonds en dergelijke wel het geval. Het lijkt het lid van belang dat de werknemersvertegenwoordiging ook aanwezig is als er aan gedragsverandering wordt gewerkt. Ze hebben daarin een rol te spelen, volgens Yasmine Kherbache. De werkgevers worden wel betrokken. In de werkbank Routeplan 2030 vindt ze het bijzonder vreemd dat TreinTramBus als zeer relevante stakeholder niet betrokken is.

1.6. Tussenkost van Koen Daniëls

Koen Daniëls erkent dat de grote leidraad het bereikbaar houden van Antwerpen is, maar vindt dat daarbij hoort dat men ook het Waasland leefbaar moet houden. De kaarten stoppen altijd waar het nieuwe haventracé aantakt op de E34. Iets verder liggen wegen zoals de N450, die door vrachtwagens wordt gebruikt om de E17 te bereiken. Ze vermijden de bocht naar Linkeroever en rijden door Melsele, Beveren en Sint-Niklaas op weg naar de E17 en de N16. Er is nog een afrit richting N451 die hen door de dorpskernen van Vrasene, Nieuwkerke en Sint-Niklaas leidt. En dan is er nog de N403 doorheen de dorpskern van Kemzeke, Sint-Pauwels en Sint-Niklaas en verder zo naar de E17. De werken die in het verschiep liggen zullen extra druk meebrengen op die routes. De snelste route die wordt opgevraagd in gps en de Waze-app wordt onherroepelijk die weg en het lid vraagt expliciet om die zone mee te nemen in het kader van de minderhindermaatregelen. Stoppen waar de vervoerregio Antwerpen ophoudt, bij Beveren, neemt enkel de N450 mee en een klein stuk N451. Bij Waaslandhaven-Noord kan men alleen de E34 op richting Antwerpen. Automobilisten moeten daar ook in de andere richting kunnen naar de R4 om niet in de verleiding te komen om wegen te nemen die naar de N451 leiden. Dan is het gemakkelijk om het Waasland te dwarsen.

Het Waaslandplatform Interwaas wordt in het overlegplatform betrokken. Dat vindt het lid prima. Maar bij het haventracé staat alleen de vervoerregio Antwerpen aangegeven. Hoe kan men maximaal Sint-Niklaas, Stekene, Temse en Sint-Gillis-Waas meenemen in dat overleg? Die dragen het dwarsend verkeer.

Wat betreft de NMBS geeft het lid een aantal voorbeelden. Men zou kunnen mensen op de trein zetten in Beveren, richting Antwerpen. Er is een groot tijdsverloop tussen treinen, dat varieert van 7 en 9 minuten naar 36 minuten. Dat aanpassen kan een groot effect genereren qua minder hinder, meent Koen Daniëls.

Kan de waterbusdienst niet worden doorgetrokken tot in Temse? Er is een grote parking in aanleg op de kaai.

De Traktaatweg in Nederland, van Terneuzen naar de E34, moet ook worden meegenomen in het beeld. Die wordt in ijlt tempo aangelegd en zal voor extra verkeer op de E34 zorgen. Ook dan worden de N403, N450 en N451 met de N70 nadien valabele alternatieven.

Wat betreft afstemming van de werken geeft het lid mee dat er werken zullen zijn op de N16 voor de brug en een groot kruispunt, en ook op de N41. Die zouden samenvallen met de werken op Linkeroever. Dat wordt moeilijk, stelt Koen Daniëls. Hij vraagt om die timing met AWW, dat niet aanwezig is, op te nemen.

Moet er niet zoals in de Oostrand een vaste communicatie-intendant aangeduid worden voor het Waasland? Dat kan voor de nodige coördinatie zorgen. Het lid

acht het raadzaam om de minderhindermaatregelen alvast breder te bekijken vooraleer zich problemen aandienen.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* drukt alvast de hoop uit dat in de beheersovereenkomst met de NMBS ook aandacht besteed wordt aan de minderhinderlogica, als generieke opdracht. Wat betreft Wolfstee is de redenering van een extra halte daar toegepast, zij het niet met groot succes.

Voor de minderhinderpremie in het kader van de werken aan de Noorderleien heeft overleg bijgebracht dat men absoluut openstaat voor toepassing van zowel de RSZ-maatregelen als de maatregel van minister Muyters. Het verruimen van het toepassingsgebied van de ondersteuningsmaatregel wordt onderzocht.

Men loopt vaak vooruit op discussies en onderzoeken in het kader van het MER en de werkbanken. Kan mogelijke budgettaire winst terugvloeien naar het overkappingsfonds? Globaal is voor de totaliteit een taakstellend budget vooropgesteld. Het is mogelijk dat men enerzijds winst maakt en op iets anders daarbinnen inkomsten derft. Als het aan hem ligt, kan het wel, maar minister Weyts is gebonden aan het overleg binnen de Vlaamse Regering. Hij is daar wel bondgenoot in.

De gelede bussen worden door De Lijn onderzocht in het kader van Livan 2.

Met betrekking tot de fietspaden wil de minister accentueren dat het hele Oosterweelverhaal met het oog op de investeringen in het totaal, slechts heel beperkt een autoverhaal is. Veel meer is het een fietsverhaal waarbij bijna 90 kilometer nieuwe fietspaden worden aangelegd. In de tunnel van de Scheldekrui-sing is in een verbreding tot 4 meter voorzien ten behoeve van een veilige fietsverbinding. De fietsbrug waarover recent gecommuniceerd is, maakt deel uit van ideeën in de overkappingsteams.

Een variabele kilometerheffing betekent wijzigingen aan het tarief en daarvoor is het akkoord van de andere gewesten nodig. De eerste reacties waren niet positief. De minister houdt vol.

De luchtkwaliteit hangt af van de gevolgde scenario's en de resultaten van de modal shift. De vragen over tunnelmonden verwijst de minister naar de intendant. De gesprekken lopen.

Al sinds 2015 is er een werkgroep rond Minder Hinder. De vervoerregio brengt in een ruime perimeter van de Antwerpse regio heel wat betrokkenheid bijeen, samen met alle mobiliteitsspelers en entiteiten van de overheid, ook NMBS en Infrabel. Dat kan nieuwe initiatieven genereren. Ten behoeve van de verre pendelaars is gevraagd om een uitbreiding van de minderhindermaatregelen richting Waasland. Er lopen nog altijd gesprekken en er zijn initiatieven in samenwerking zoals met de waterbus en de fietsbussen.

Zoals altijd vraagt Wouter Vanbesien om vooruit te lopen op beslissingen, stelt de minister. Hij acht dat niet verstandig voor iemand die net als hij groot voorstander is van de hele onderneming en het welslagen ervan voor ogen houdt. Er lopen nog discussies. Met betrekking tot de tunnelgaten geeft de minister graag mee dat men alvast zeer creatief aan de slag gaat. Men gaat uit van een volledige overkapping, maar dat mag geen fetisj worden, waarschuwt de

minister. Het debat ligt niet zo eenvoudig dat het te herleiden is tot een discussie over TEN-T en ADR. Dat alleen al is heel delicaat.

Over de timing voor de premetro lopen er discussies tussen de bouwheren – AWW, De Lijn en de stad – en de contractant. Er is kennisgenomen van een planning, maar dat behelst nog geen akkoord.

2.2. Antwoorden van Marijke De Roeck

Marijke De Roeck bevestigt dat de halte Wolfstee in 2004-2005 geen succes was. Het is als potentiële minderhindermaatregel weer opgenomen, maar bij evaluatie door de NMBS bleek opnieuw dat het niet kansrijk geacht wordt.

Ook de vraag naar meer passagierstreinen richting haven is onderzocht door de NMBS. Uit overleg met de bedrijven die al een mobiliteitsscan hebben uitgevoerd in de haven, blijkt dat het potentieel bijzonder klein is. Het zou gaan om 200 extra passagiers. De investering staat niet in verhouding tot de mogelijke winst. Men kan daar beter aan alternatieven denken zoals collectief vervoer vanuit hubs.

De vragen over fietscomfort neemt de spreekster mee naar de collega's van het fietsteam. Ze houdt wel van fietsstraten.

Met betrekking tot de reistijden had Marijke De Roeck het over het lokale verkeer. Men was aan het focussen op lokale werven. De cijfers voor snelwegen zijn dramatisch, erkent ze. Bij uitzoomen blijkt dat echter ook elders het geval. Het zou dus veel meer te maken hebben met het feit dat de economie weer aantrekt en de verplaatsingen toenemen. Het meten van verkeer is niet simpel, geeft spreekster mee.

De stad heeft zich geëngageerd in het kader van een Europees project Civitas Portis om samen met vijf andere Europese havensteden alle bewegingen in en rond de haven in kaart te brengen. De ambitie was aanwezig om een onderscheid te maken tussen personenvervoer met wagen, fiets, openbaar vervoer en alle modi én ook het logistieke vervoer, havenvervoer en stedelijke distributie. Het is niet eenvoudig. Men zou op één vaste week over een aantal maanden alle gps-systemen moeten kunnen tracken. Daarvoor moeten alle providers ingeschakeld worden. Die meetmethode roept bovendien privacyvragen op. Er worden pogingen ondernomen om het verkeer juist in beeld te brengen, maar elke poging is methodologisch zwak. Sluitend wordt het nooit, of alle providers moeten zich bereid verklaren om kosteloos alle data te bezorgen.

De gedragswijziging die men waarneemt komt voort uit een heel andere situatie dan bij de werken aan de ring begin jaren 2000, stelt de spreekster. Er waren toen tweemaal zes maanden dat mensen hinder ondervonden en hun gedrag moesten aanpassen. Dat is omkaderd met onder meer ringabonnementen. Onmiddellijk nadat de werken zijn gestopt, was er een enorme terugval. De voorliggende situatie is anders, gezien de combinatie van velerlei werken op Antwerpse bodem. Mensen wijzigen hun gedrag. Psychologisch is aangetoond dat mensen die zes maanden of langer bepaald gedrag vertonen, dat beschouwen als het nieuwe normaal gedrag. Een gewoonte laten inslijten duurt dus zes maanden. Dat kan met de werkgeversaanpak redelijk goed gemeten worden. Met een aantal bedrijven is men al twee jaar aan de slag. Men ziet dat van bijvoorbeeld 1000 medewerkers die hun verplaatsingsgedrag aanpassen, na verloop van ongeveer 6 weken, de helft afhaakt. De andere helft doet verder en wordt zelfs ambassadeur van het nieuwe verplaatsingsgedrag. Het gaat ultiem dus om structurele verandering van gedrag.

In verband met realltime data is er een samenwerkingsovereenkomst met de NMBS voor de routeplanner. Men haalt die data binnen, en de eigen data van Velo. Bij De Lijn wordt gewerkt aan het beschikbaar stellen van realltime data. De spreekster verwacht kortelings al te kunnen testen. Er worden afspraken gemaakt met de andere private partners zoals Poppy enzovoort. Dat moet het in één app en real time mogelijk maken steeds te zien waar wat beschikbaar is. Dat is een belangrijke service om de reiziger centraal te stellen.

De vragen over De Lijn laat ze aan De Lijn.

2.3. Antwoorden van Peter Vermeulen

Peter Vermeulen stipt aan dat de burgerbeweging steeds de minderhindermaatregelen als structureel heeft beschouwd. Men is blij met de voorzieningen die lopen. De slimme verkeerslichten kwamen aan bod op de eerste toelichting in het kader van het Routeplan 2030. Er werd gevraagd naar de commerciële snelheid van openbaar vervoer in Antwerpen. Dat bleek 11 kilometer per uur. Dat is normaal minstens het dubbele. In dat verband hoopt men snel wijzigingen te kunnen aansporen.

Zwijndrecht en Linkeroever zijn te onderstrepen. Wat gebeurt voor Zwijndrecht is enigszins afgedwongen, maar zou 'state of the art' moeten zijn, ook voor Linkeroever, aldus de spreker. De snelheidsaanpassing naar 70 kilometer per uur is een belangrijke factor. TTB is gecontacteerd voor expertise inzake het routeplan.

Veiligheid is belangrijk maar de impactanalyse van veiligheid en risico en dergelijke ziet de spreker samen sporen met het gezondheidsaspect. De impact van de slechte lucht en de geluidsoverlast is in Antwerpen een groot risico, met verloren levensjaren tot gevolg. Men mag niets aan het toeval overlaten om de maximale veiligheid te kunnen combineren met een maximale overkapping.

2.4. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe legt uit dat een overkapping de facto geen structurele verbetering of verslechtering brengt in het bredere stedelijke milieu. De totale uitstoot is dezelfde als die van de verkeersstromen over het hele systeem. Een overkapping van de ring kan wel zeer lokale verbeteringen of verslechteringen meebrengen voor wie dichtbij woont. Men kan aan verschillende knoppen draaien om de condities te beheren, aldus de intendant. Hij haalt er twee aan. Rond een tunnelmond kan middels goed ontwerp van de zone de uitstoot en een mogelijke pluim beheerd worden. Het gaat dan over bomen, bermen, schermen, gebouwen enzovoort. Dat, gekoppeld aan een voorspelde evolutie van het wagenpark, naar vergroening, maakt het beheersbaar. Dat wordt allemaal doorgerekend in diverse varianten. Het voorziene scenario 2030 qua wagenpark en uitstoot wordt daarin meegenomen. De lengte van de tunnel is een tweede variabele. Die voorspelt deels de intensiteit van de uitstoot. Men kan eraan denken om in een eerste fase te werken met kortere stukken overkapping en grotere openingen zodat de uitstoot van een nog niet zo gezond wagenpark minder impact heeft.

Wat met de gaten en de volledigheid van de overkapping? De gaten zijn geen functie van ADR-verkeer. Ze hebben te maken met een brandrisico en dat is gelinkt aan het gevarieerd wegverkeer. Men zit nog volop in de leerfase over tunnelveiligheid. Men vraagt wel eens naar het concept van een Alpentunnel, maar dat is een heel ander gegeven, aldus de spreker. Daar zijn er tunnels zonder gaten omdat er tonnen berg op liggen. Ze zijn structureel onveilig. De ongevallen in de Alpentunnels waren aanleiding tot een Europese richtlijn. De strengheid daarvan waarbij een minimaal risico wordt opgelegd, is het gevolg van

de vermaledijde tunnels in de Alpen. Ze zijn nog functioneel, maar de toevloed wordt beheerd en er zijn grote aanpassingen gepland. Regelmatige openingen zijn onvermijdelijk. Men wil die eigenlijk in een tweekilometerschema gieten, maar er is een extra complexiteit bij de aansluitcomplexen op snelwegen. Dat zijn vier plekken in Antwerpen: A12 en E19 naar Brussel, E313 naar de Kempen en de Oosterweelknoop en de kanaaltunnel. Daar moet allicht in extra openingen worden voorzien.

Om de volledige ring te kunnen overkappen is een ambitieuze modal shift de enige optie. Door de onvolledigheid van de overkapping in eerste instantie zullen er nog aanzienlijke openingen zijn, voorlopig, stelt de intendant. Men moet niet wachten met de uitvoering om alvast grote leefbaarheidswinsten te boeken. De stukken moeten wel zo gemaakt worden dat de doorgroei naar een geheelafwerking binnen bereik blijft.

Als er een volledig uitgewerkt tunnelcomplex klaarligt zal de Vlaamse tunnelautoriteit daarop een risicoanalyse loslaten. Zit het onder de normen die Europa oplegt, dan is het vergunbaar. Anders niet. Daarom zijn toegevingen op veiligheid niet aanvaardbaar. Dat is ook een algemene evolutie in de maatschappij, stelt de spreker. Men werkt in dat verband op twee sporen. Ten eerste met de expert opinion over wat de vereiste veiligheidsniveaus actueel vragen. Wat nu het veiligheidsniveau haalt, daar gaat men al mee naar de wijken. Daar zitten meer gaten in dan gewenst en het is dan ook een reality check voor velen. De tunnelveiligheid is één van de grote laatste obstakels. Wat is er mogelijk vanuit het veiligheidsrisico dat is vastgelegd? Dat is de eerste vraag en dan moet men bekijken aan welke voorwaarden er nog moet worden voldaan om verder te gaan. Daarin is de modal shift een factor. Dat heeft te maken met evoluerende voertuigtechnologie, snelheidsregimes enzovoort. Dat wordt onderzocht om juist die gaten te kunnen beperken. Er komt ook een draagvlakmeting. Daar wordt geregistreerd als de gaten te groot zijn om nog draagvlak te vinden. Dan zal dat stuk niet goed scoren en allicht niet geselecteerd worden voor een eerste overkappingsfase.

Liever minder maar grotere stukken overkapping of liever veel kleinere in een eerste fase? In een tussenfase kan het zinvol zijn om toch kortere stukken te houden omdat dan aan de tunnelmonden met een nog niet zo gezond wagenpark de uitstoot beperkt wordt. Maar het is voor de intendant ook perfect verdedigbaar om meteen voor grote stukken te gaan in relatie tot het Oosterweeltraject. Alle bouwstenen worden uitgetekend en zowel lange als korte combinaties worden in een soort van objectiveringstoets gestopt. VITO en UGent testen die en berekenen wat de beste leefbaarheidsscore geeft. Op basis daarvan worden suggesties geformuleerd voor beslissingen.

Vervolgens duidt de intendant het verschil tussen het ontwerp van de BAM en dat van Ringland. Het pakket van volledig realistische contraintes ook in termen van tunnelveiligheid en verkeersveiligheid is bij de BAM grondig gekend. Initieel is het project mede vanuit een kostenbeheersingswens gericht op doorstromingsmobiliteit van de snelweg. Nu wordt er met Ringland aan gewerkt in dialoog. De verwachting is dat men ergens in het midden uitkomt. Dat krijgt een mooie afronding, stelt Alexander D'Hooghe tevreden.

Over de andere stukken kan hij zich niet echt uitspreken. Die gaan uit van een ontvlochten systeem. Een jaar lang is een cocreatief proces gevolgd met ideeën over de ring. Het systeem van ontvlechting heeft de toetsing van 40 mensen niet overleefd. Men is vrij daar toch voordelen in te vinden en het te suggereren.

Qua timing zijn er twee situaties: Oosterweel en de rest van de ring. Bij het eerste gaat het letterlijk over het dak op de werf aan het einde van de werken.

Investerings worden logischerwijze aansluitend opgenomen. Als de sleuf en alles klaar is in 2026 zoals de timing vooropstelt, dan zal op dat moment ook dat dak erop kunnen.

Voor de segmenten Zuid en Oost zouden op beperkte stukken al kapstukken geplaatst kunnen worden. De specifieke uitdaging is dat ze zowel op de bestaande ring moeten passen als op een toekomstig ontvlochten systeem volgens het Ringlandprincipe. Dat is een heel andere snelweg en dus technisch niet evident. De technische oefening en validering van die kleinere stukken loopt en kan naar voren geschoven worden. Een serieuze overkapping daar is deel van een volledige heraanleg en ontvlechting. Dat kan pas als de hele oostkant afgewerkt is, dus in 2028 te vroegste.

Er worden ramingen voor de overkappingen gemaakt.

De fietsbrug is één van de bouwstenen die door de teams wordt bekeken. Doel is een sterk leefbaarheidsproject dat de gezondheid en sterkte van het maatschappelijk en ruimtelijk weefsel kan optrekken. De overkapping is een middel maar niet het enige.

2.5. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert stelt dat werkbanken openstaan voor iedereen. Ze zijn niet vrijblijvend en vergen engagement. De werkgevers zijn daaraan tegemoetgekomen. De mate waarin werknemers dat ook kunnen doen, maakt het allicht het overwegen waard, naargelang dat in de organisatie past. De suggestie van TTB neemt de spreker mee.

De kaartjes uitbreiden naar het Waasland, kan en men denkt er altijd wel aan. Twee kaartjes zijn allicht overzichtelijker. In overleg met Interwaas moet bekeken worden hoe men de bezorgdheden van het sluipverkeer kan meenemen in de werkbanken, eventueel met een deelname van Interwaas aan de werkbanken op een andere manier. Daarover is overleg met de voorzitter van Interwaas nodig, aldus de spreker.

Wat betreft de afstemming van de werken op de N41 en de brug in Temse met de werken op Linkeroever, weet *Filip Boelaert* niet hoe het zit met Linkeroever. Maar voor de andere werken was er net overleg en er is beslist de timing aan te houden. Het verkeer op de N41 kan perfect door. Voor de brug in Temse wordt zwaar verkeer geweerd voor de duur van de werken. Als overleg nodig is, kan dat geregeld worden.

Een betere communicatie naar het Waasland kan een aanzet krijgen in het overleg dat de spreker met Interwaas vooropstelt.

3. Replieken

Willem-Frederik Schiltz vindt het ontnuchterend te horen dat een volledige overkapping onmogelijk is. Hij verwachtte dat dat vanuit een doorgroeiperspectief zou kunnen. Men moet erop letten dat men al wel stukken kan overkappen maar als er een ontvlochten systeem komt moet men zien dat overkapping nog mogelijk blijft. Het is heel wat anders: grote stukken overkappen of de caissonstructuur die de basis vormt voor het Ringlandmodel. In hoeverre kan dat? Is er een universeeloverkapping mogelijk?

Hij gaat ervan uit dat men eerst zou bekijken hoe de delen van de Oosterweelknoop te overkappen zijn en dat daar een ander soort dak op komt. Men moet dan bekijken hoe het verder gaat bij verdere overkapping. Kosten-baten moeten

dan afgewogen worden en de snelheid van het traject moet ook beslist. Nu overkappen maakt dat alles verouderd is nog voor het er ligt, stelt het lid. De technologische ontwikkelingen gaan zeer snel en de druk is zeer groot inzake uitstoot en regelgeving om die aan banden te leggen. Is het dan verstandig om te focussen op iets wat de lokale uitstoot behelst? Het lid is bezorgd dat dat te zwaar zou doorwegen op de overkapping.

Dirk de Kort acht het cruciaal om de evolutie van het voertuigenpark op te volgen. Er moet volop worden ingezet op onder meer elektrische mobiliteit. Die aanpak moet de evolutie naar betere leefbaarheid garanderen voor Antwerpen, meent het lid. De overkapping moet een feit worden.

Peter Vermeulen herinnert eraan dat toen de discussie over de zuidelijke ring is aangevat, de idee was om de noordelijke kant te laten zoals hij was. Dat is nooit besproken en al zeker niet om er al dan niet een gescheiden systeem in te voeren. In de sessie over veiligheid kwam nog aan bod dat hoe breder een tunnel is des te groter de veiligheidsrisico's zijn en des te zwaarder de maatregelen. Vandaar ook de suggestie om te gaan voor een combinatie van vier plus drie rijstroken. Dat is structureel al veiliger dan zeven. Dat moet voor de spreker primeren. De zaken zijn intussen sterk geëvolueerd en het blijft voor hem de moeite om de veiligheidsrisico's van de Oosterweelverbinding grondig te onderzoeken.

Alexander D'Hooghe licht toe dat de situatie op de zuidelijke en oostelijke ring gekend is. In de schets waarover consensus is, komt er tussen de E19 en de E313 een ontvlochten systeem, een Ringlandsysteem. Overkappen kan wel, maar dan moet een langere balkstructuur aangelegd worden dan eigenlijk nodig is, omdat later de verdeelmuur daaronder moet komen. Er zijn verschillende situaties. Het is een civieltechnische kwestie, aldus de intendant. Het hangt ook van de plaats af, maar overkappen kan al en is geen weggegooid geld voor de toekomst.

De intendant drukt nog zijn appreciatie uit voor het vele werk van Ringland met de BAM om de Oosterweelknoop nog een leefbaarheidsoptimalisering te geven.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Wouter VANBESIEN,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
bbp	bruto binnenlands product
CAPEX	capital expenditures
EIB	Europese Investeringsbank
EMTN	euro medium term note
Euribor	Euro Interbank Offered Rate
gps	global positioning system
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
kmo	kleine of middelgrote onderneming (meervoud = kmo's: kleine en middelgrote ondernemingen)
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OLO	obligation linéaire - lineaire obligatie
RSZ	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
SAMGA	Société Anonyme des Magasins à Grains d'Anvers
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenramingen
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TTB	TreinTramBus
UGent	Universiteit Gent
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek