



Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 2
13 maart 2020 (2019-2020)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Imade Annouri

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

20 februari 2020

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Imade Annouri, An Moerenhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

66 (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering

INHOUD

I.	Toelichtingen	5
1.	Toelichting bij het financieel model en de stand van zaken door David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis en Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis	5
1.1.	Terugblik	5
1.2.	Een sluitend financieel model	6
1.3.	Meer dan een bouwproject	7
1.4.	Huidige stand van zaken	8
2.	Toelichting bij de leefbaarheidsprojecten door Alexander D’Hooghe	9
2.1.	Situering	9
2.2.	Ringstudies	10
2.3.	Ringparken - acht leefbaarheidsbouwprojecten	11
3.	Toelichting over het haventracé, de modal shift 50/50 en de samenwerking door Filip Boelaert	13
3.1.	Een ring rond de stad (haventracé)	13
3.2.	Routeplan 2030: naar een 50/50 modal shift	15
3.3.	Verder samenwerken	16
II.	Bespreking	17
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	17
1.1.	Tussenkost van Imade Annouri	17
1.2.	Tussenkost van Willem-Frederik Schiltz	19
1.3.	Tussenkost van Hannes Anaf	20
1.4.	Tussenkost van Orry Van de Wauwer	21
1.5.	Tussenkost van Wim Verheyden	23
1.6.	Tussenkost van Annick De Ridder	24
1.7.	Tussenkost van Björn Rzoska	25
1.8.	Tussenkost van Koen Daniëls	26
2.	Antwoorden	27
2.1.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	27
2.2.	Antwoorden van Lantis	29
2.3.	Antwoorden van Filip Boelaert	32
2.4.	Antwoorden van Alexander D’Hooghe	32
3.	Replieken	33
3.1.	Tussenkost van Imade Annouri	33
3.2.	Tussenkost van Hannes Anaf	34
3.3.	Tussenkost van Orry Van de Wauwer	34
3.4.	Tussenkost van Annick De Ridder	35
3.5.	Tussenkost van Wim Verheyden	35

4. Bijkomende antwoorden	35
4.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters	35
4.2. Antwoorden van Alexander D’Hooghe	36
4.3. Antwoorden van Lantis	36
Gebruikte afkortingen	37
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 20 februari 2020 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1). De rapporten uit de vorige zittingsperiode dateren van 4 april 2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/5 en 6), 22 februari 2018 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/3 en 4) en 15 juni 2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 en 2).

Als sprekers werden uitgenodigd:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis;
- Alexander D’Hooghe, intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse ring;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

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

I. Toelichtingen

1. Toelichting bij het financieel model en de stand van zaken door David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis, en Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis

1.1. Terugblik

Bij de eerste voortgangsrapportage van de nieuwe legislatuur 2019-2024 over de Oosterweelverbinding acht *David Van Herreweghe* het nuttig om de historie te overlopen.

Op 24 september 2010 besliste de Vlaamse Regering om af te stappen van een brugconstructie en te opteren voor Oosterweeltunnels, samen met ingezonken of uitgegraven sleuven. Daar is het taakstellend budget aan vastgeklikt. Dat is de afgesproken maximumprijs die aan de Oosterweelverbinding kan worden besteed. In 2010 was dat 3,25 miljard euro, aan het prijspeil van toen, momenteel – met inflatie – is dat 3,7 miljard euro.

Een tweede belangrijk moment is februari 2014, toen de Vlaamse Regering het plan-MER heeft goedgekeurd, gevolgd door maart 2015, waarbij het fameuze GRUP Oosterweel is goedgekeurd.

Op 15 maart 2017 volgde nog een belangrijke mijlpaal, met de ondertekening van het Toekomstverbond door de Vlaamse Regering, Lantis en de burgerbewegingen. Het Toekomstverbond voor Antwerpen kreeg vorm, de Oosterweelverbinding is daar slechts één deel van. Op dat moment ging het nog altijd over een principe-overeenkomst. Er moest nog heel wat uitgediscussieerd en uitgekristalliseerd worden in een concrete doorvertaling, die pas anderhalf jaar later volgde.

Een volgend belangrijk moment was 16 maart 2018. Toen zette de Vlaamse Regering met toenmalig minister van Financiën en Begroting, Lydia Peeters, haar handtekening onder een financieringsovereenkomst met de Europese Investeringsbank, die zich engageerde voor een lening van 1 miljard euro.

Op 25 juni 2018 werd een groot pakket aan leefbaarheidsprojecten goedgekeurd, onder meer fase 1 en was er de ontubbeling van BAM. De Vlaamse Regering keurt de leefbaarheidsprojecten goed voor een bedrag van 1,25 miljard euro. De werken

hiervoor zullen deels gecombineerd worden met de werken voor de Oosterweel-verbinding.

Op 21 december 2018 was er de concrete operationele vertaling van het Toekomstverbond. In december 2019 werd de project-MER goedgekeurd voor het hele project. Nu komt de allerlaatste stap eraan: de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de bouw.

1.2. Een sluitend financieel model

Er is een sluitend financieel model. Welke middelen staan ter beschikking (zie slide 7 van bijlage 1)? Op de eerste plaats is er een heel sterk eigen vermogen van 1,172 miljard euro in de vennootschap. Een heel groot deel daarvan bestaat uit vrije cash: 700 à 750 miljoen euro. Dat is werkingskapitaal dat de vennootschap de komende maanden en jaren zal inzetten om alles mee te financieren.

De financieringsovereenkomst is afgesloten met het Vlaamse Gewest. In zijn totaliteit was dat voor 3,6 miljard euro, maar 2,6 miljard euro daarvan zal zelf gefinancierd worden door de Vlaamse overheid. 1 miljard euro wordt geleend bij de Europese Investeringsbank.

De vennootschap heeft een zeer rendabele dochteronderneming: de nv Tunnel Liefkenshoek. Die is niet onbelangrijk omdat de tunnel de voorbije jaren jaarlijks circa 40 miljoen euro zuivere cashflow heeft binnengebracht in Lantis. Daarmee heeft Lantis bijna alles uit eigen inkomsten gefinancierd zonder het eigen bedrijfskapitaal aan te spreken. Dat zal zo blijven, de nv Tunnel Liefkenshoek blijft een rendabele dochteronderneming.

Aan de uitgavenkant houdt men rekening met het taakstellend budget, 3,7 miljard euro op dit moment. Dat is een hard engagement om zich strikt aan dat plafond te houden. Dat betekent dat men in de engineer- en contractvorm continu aan 'value engineering' doet. Als de aannemers offertes binnenkrijgen die te duur zijn, gaan ze onmiddellijk onderhandelen over een lagere kostprijs.

Belangrijk is ook dat er binnen die 3,7 miljard taakstellend budget nog altijd een vrije risicovoorziening is van 450 miljoen euro. Dat is een veiligheidsmarge omdat projecten van een dermate grote envergure altijd verrassingen en problemen meebrengen in de uitvoeringsfase.

De financiering door de Vlaamse overheid en de EIB zijn leningen die in de komende decennia volledig terugbetaald moeten worden. De terugbetalingen zullen gefinancierd worden met gedifferentieerde tol die geïnd zal worden op de verschillende Scheldekruisingen. Er zijn assumpties gemaakt over de trafiekstromen op basis van verkeerscijfers van het Vlaams Verkeerscentrum, waarop Lantis dan gemiddelde tarieven heeft geplakt. Dat geeft een bepaald inkomstenmodel.

De leningen voor 3,6 miljard euro moeten integraal terugbetaald worden binnen de volgende 35 jaar. De terugbetalingstermijn start op het moment dat Oosterweel operationeel is en er tol kan worden geïnd. Bij het bepalen van de indicatieve toltarieven is er rekening gehouden met de Europese Tolrichtlijn. In de eerste plaats is dat van groot belang voor het vrachtverkeer omdat die de grootste bijdrage moet leveren.

Een eerste schijf van 250 miljoen euro zou opgevraagd worden bij de goedkeuring van het project-MER. Die goedkeuring is gebeurd maar er is nog geen geld opgevraagd omdat het voor Lantis nog steeds mogelijk is om vanuit het bedrijfskapitaal binnen de vennootschap alles te betalen.

Belangrijk is slide 10 met betrekking tot de positieve sensitiviteitsanalyse. Er wordt gewerkt in een cashflowmodel waarbij er op een bepaald moment facturen betaald zullen moeten worden van aannemers die werken hebben gerealiseerd. De grafiek toont aan dat alle financiële verplichtingen op termijn terugbetaald kunnen worden. In het basisscenario is de solvabiliteitsratio 1,8 en zijn er dus meer middelen in kas dan nodig. Daarnaast heeft Lantis worstcasescenario's uitgewerkt. Als de kost bijvoorbeeld 20 procent duurder zou uitvallen, is de solvabiliteitsratio 1,46. Dat is nog altijd ruim voldoende. Als de bouw een jaar langer duurt, dan is de solvabiliteitsratio nog altijd 1,74. Als er 10 procent minder passanten zijn die tol betalen, dan is de solvabiliteitsratio 1,56. Zelfs als er drie tegenvallers gecombineerd worden, zoals een hogere bouwkost met 20 procent, een bouwduur van een jaar langer en een stijging van de rente op de financiering met 100 basispunten, dan is de solvabiliteitsratio nog altijd 1,18. Zelfs op dat moment kunnen dus nog alle financiële verplichtingen nagekomen worden.

1.3. Meer dan een bouwproject

Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis, zegt dat een investering van dergelijke omvang meer hoort te zijn dan enkel het sluiten van de ring. Er moeten andere effecten te zien zijn die de maatschappij mee vorm geven. Dergelijke effecten zijn momenteel al te zien, zoals een nieuw model van burgerparticipatie. Na twee jaar Toekomstverbond is er een onwaarschijnlijke stap vooruitgezet die ver buiten deze grenzen gaat. Onder andere in Amsterdam wordt deze aanpak toegepast voor problemen in de binnenstad. Inspraak leidt tot uitspraak en dat leidt tot tijdswinst. Op twee jaar tijd is het ontwerp helemaal herzien zonder een kostenverhoging.

Een ander effect is het ontstaan van duurzame mobiliteit en een drang naar andere oplossingen in het personenvervoer. De auto primeert niet langer. In de binnenstad is 50 procent van de mensen overgestapt op andere vervoersmodi. Op langere afstanden worden de elektrische fiets en de waterbus meer gebruikt.

Hetzelfde gebeurt bij de bedrijven die worden geraakt door de Oosterweelverbinding. Die gaan hubs creëren in Limburg, ze gaan nadenken over een hub om dan transport via de binnenvaart of het spoor te doen. De zogenaamde biertrein is daarvan het meest ludieke voorbeeld. Zonder enige druk van de overheid begint men te beseffen dat de mobiliteit in 2030 anders zal zijn dan in 2010 of 2020 en dat een verduurzaming nodig is. Dat is de voorbije twee jaar allemaal gebeurd, en dan gaat het alleen nog maar over mobiliteit.

Maar mobiliteit en buurtparticipatie liggen nog steeds heel dicht bij de comfortzone van een infrastructuurproject. Iets anders is de arbeidsmarkt, die enorm wordt uitgedaagd door dit vraagstuk. VDAB en de stad Antwerpen zijn gestart met een initiatief om jaarlijks tweehonderd werkzoekenden, jongeren tussen 18 en 25 jaar die op een of andere manier uit het systeem gevallen zijn, te verbinden met het Oosterweelproject, in Antwerpen, maar ook ver daarbuiten. Misschien zullen er ook een aantal zaken worden geprefabriceerd, in Temse of elders, in opleidingscentra van VDAB, en zullen daar ook geschoolde arbeiders worden gevormd. Mensen verbinden met een iconisch project geeft een drang om weer op de arbeidsmarkt te raken.

Het gaat nog verder dan mobiliteit en arbeidsmarkt. Er komen ook vraagstukken op tafel als de huisvesting van arbeiders en de veiligheid van de werven. Moet men niet nadenken over de veiligheid 'as such' in de bouwsector? Zulke vragen rijzen niet alleen in Antwerpen, maar ook ver daarbuiten. Ook de bouwsector is trouwens een volledige transformatie aan het ondergaan. Twee jaar geleden werd gestart op Linkeroever, in een samenwerkingsmodel, geen claimmodel. Dat laatste is op alle andere grote werven al dertig jaar de praktijk. Lantis heeft getracht het geweer van schouder te veranderen en de bouwsector is daar wel voor te vinden. De

bouwsector vindt ook dat hij zichzelf moet heruitvinden. Mede dankzij dit project zal hij innoveren en transformeren.

De Oosterweelverbinding is allesbehalve infrastructuur. Het is het begin van een beweging, het is het begin van iets dat zich zal verspreiden over Vlaanderen, op meso-, macro- en op microschaal, met een aantal directe effecten. Maar de effecten gaan ver buiten de grenzen. De return on investment is dus niet alleen het kunnen terugbetalen, de directe baten. Het gaat over veel meer dan dat.

1.4. Huidige stand van zaken

Luc Hellemans toont een filmpje dat in vogelvlucht weergeeft wat er gebeurd is in 2019. Er is het voorbije jaar iets meer dan 100 miljoen euro geïnvesteerd in werken op het terrein. Dit gaat over hele grote werken.

In 2020 gaat men op Linkeroever op kruissnelheid komen (zie slide 19). Enkel daar al zal Lantis volgend jaar voor 100 miljoen euro werken uitvoeren. Dat betekent dat er op de werf ongeveer vijfhonderd arbeiders zullen zijn gedurende het hele jaar. Er zal op vijf werven tegelijkertijd worden gewerkt. Er zal worden gewerkt op alle segmenten van de E17 en E34 en ook op het aansluitingscomplex (zie slide 20). Dat zal natuurlijk de nodige hinder met zich meebrengen. Er zal moeten worden gezorgd voor een goede communicatie, voor voldoende alternatieven tijdens de werken. Daar zet Lantis dan ook volop op in. Het figuurtje 'Corneel van Oosterweel' zal prominenter aanwezig zijn om iedereen goed te informeren welke werken er zullen gebeuren en waarom (zie slide 21). Luc Hellemans toont een beeld van wat men zal zien als men nabij de autosnelweg fietst en wandelt (zie slides 22 en 23). De autosnelweg komt achter een berm te liggen. De gebruiker zal dus op geen enkele manier de autosnelweg ervaren.

Op Rechteroever is nog een weg te gaan (zie slide 24). Lantis is volop bezig met de voorbereiding van de omgevingsvergunning en hoopt die dit jaar te verkrijgen. Dan kan er daadwerkelijk worden gestart met de Scheldetunnel en de technische installaties van de verkeerstunnel. Daarna wacht nog een heel parcours, want de ambitie is om geen dinosaurus te bouwen, maar om in 2030 over een adaptieve kameleon te beschikken die de volgende honderd jaar zichzelf nog kan heruitvinden en transformeren. Het is niet de bedoeling een infrastructuur van de voorbije eeuw te scheppen, maar eentje voor de volgende eeuw. Daarop zet Lantis volop in.

Hoe gebeurt dat? De eerste vraag is: wat wordt er gebouwd? Dat wordt weergegeven in het geoptimaliseerde voorkeursontwerp. Dat zit in de milieueffectenrapportering. Een aantal pijnpunten op het vlak van ruimtelijke ordening werden opgelost. Zo werd bijvoorbeeld aan het kerkje Oosterweel de autosnelweg verborgen achter het landschap, zodat de gebruiker er niets van merkt (zie slide 26); in de zone van het Sportpaleis heeft men dezelfde beleving: de autosnelweg zal er niet meer worden ervaren door de bewoners (zie slides 28 en 29).

De omgevingsvergunning bestaat uit 2200 documenten. Eén zo'n document bestaat uit 2500 pagina's van de MER en 33 bijlagen. Er zal drie weken uploadtijd nodig zijn op het omgevingsloket om die vergunning volledig op te laden op het netwerk. Dan zal het Departement Omgeving 22 werkdagen hebben om met man en macht al die documenten na te kijken. Dan komt op het net het resultaat van 1200 werkdagen overleg met stakeholders en van meer dan 2000 werkdagen om gewoon het dossier samen te stellen waarmee Lantis de voorbije zes à zeven weken volop bezig was.

De vergunning is geen eindpunt, maar een startpunt. Eenmaal de vergunning verkregen is, begint het pas. Men zal voortdurend moeten meten, en voortdurend

leefbaarheidsbaten moeten kunnen genereren. Het moet de bedoeling zijn dat de baten voor de omgeving (inzake mobiliteit, leefbaarheid, gedragsmaatregelen enzovoort), er niet pas in 2030 zijn, maar al in 2021 en de volgende jaren. Ze zullen heel concreet moeten worden weergegeven. Er zullen onvermijdelijk heel wat wijzigingen zijn. Een bouwproces van tien jaar betekent dat er nog heel wat gaat gebeuren. Sommige van de bovenbouwprojecten zullen bijvoorbeeld pas over zeven of acht jaar worden gerealiseerd. Het is dan noodzakelijk adaptief te zijn, om telkens opnieuw voor het beste te kunnen gaan.

De wereld is de voorbije tien jaar veel veranderd, en zal de komende tien jaar opnieuw veel veranderen. Oosterweel moet daar absoluut op anticiperen. Oosterweel mag geen dinosaurus zijn. Lantis heeft dus een voorziening getroffen in het contract met de aannemer. Het contract is afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk. Het is een 'new engineering contract form', een adaptieve contractvorm waarin er, zonder dat het meer kost, 'cost clarity' is: op elk moment is de kostprijs beheers- en voorspelbaar. Er is een gezamenlijk incentive om samen te werken, het beste voor het project te doen en dus wendbaar te zijn. Een grote mate van wendbaarheid zal de komende tien jaar vereist zijn. Allerlei technologische verbeteringen zijn ook mogelijk: misschien zal plastic in het asfalt worden verwerkt, misschien zal met sensoren in de fundering de belasting van de wagens beter worden verdeeld, misschien komen er automatische voertuigen en is de Oosterweelverbinding er meteen voor uitgerust enzovoort. Dat is wat de Oosterweelverbinding als project moet doen. Straks, in 2030, zijn dan de beste geluidsmaatregelen en de beste luchtkwaliteitsmaatregelen getroffen. Maar vooral: als er morgen een heel ander toekomstbeeld opdoemt, zal Oosterweel zich telkens kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie. Dat zijn de innovatietrajecten die Lantis vandaag opstart met verschillende bedrijven, start-upbedrijven, hightechproviders, om zeker te zijn dat dit lukt. Lantis zal blijven meten om te kijken welke baten er worden gegenereerd.

De Oosterweelverbinding is voor Luc Hellemans veel meer dan een infrastructuurproject: voor hem betekent dat werken voor toekomstige generaties, op microniveau de veiligheid en het comfort in buurten verbeteren, de luchtkwaliteit van de 70.000 mensen die in de ringzone wonen danig verbeteren, ervoor zorgen dat die mensen een leefbare omgeving krijgen. Dat betekent het garanderen van mobiliteit op mesoniveau voor de haven, maar ook duurzame mobiliteit in de toekomst en een ander economisch model. Je economie vind je om de dertig à veertig jaar opnieuw uit. Helaas zal dat nu om de twintig jaar moeten. De Oosterweelverbinding is daar een hefboom voor.

David Van Herreweghe voegt tot slot nog toe dat Lantis in plaats van een klassiek jaarverslag een Oosterweelmagazine heeft voorbereid, en dat periodiek wil herhalen.

2. Toelichting bij de leefbaarheidsprojecten door Alexander D'Hooghe

2.1. Situering

Alexander D'Hooghe gaat dieper in op het hele palet aan leefbaarheidsprojecten in de Antwerpse ringzone. Hij schetst eerst kort de voorgeschiedenis. In 2017 en 2018 zijn een 32-tal leefbaarheidsprojecten in de ringzone uitgetekend en begroot. Door die met elkaar te vergelijken, heeft men kunnen afwegen waar een euro belastinggeld specifiek gespendeerd aan leefbaarheid in de ringzone, de grootste terugverdieneffecten oplevert. Van die 32 zijn er uiteindelijk 18 geselecteerd, die samen 1,25 miljard euro kosten. Dat is beslist in juni 2018. Die 18 projecten heeft men eerst geherstructureerd in pakketten naargelang ze ruimtelijk redelijk dicht bij elkaar aansluiten.

Er zijn acht leefbaarheidsbouwprojecten, onder meer Linkeroever, de Scheldebrug en het Noordkasteel (zie slide 3 van bijlage 2). Dat zijn zaken die men in een omgevingsvergunning wil brengen en uitvoeren. Dan zijn er ook nog vier studies die te maken hebben met beleidsvoorbereidend werk om in een vervolgfase ook mogelijk tot uitvoering te kunnen komen. Maar daarvoor is vandaag niet in uitvoeringsbudgetten voorzien. Het gros van die 1,25 miljard euro zit dus uiteraard in de voornoemde werven en bouwprojecten, maar er wordt wel wat geld vrijgehouden voor de verdere toekomst, voor wat er met het oog op de leefbaarheid nog bij kan komen na die werven. Die acht bouwprojecten en die vier studies hebben niet telkens dezelfde overheidsopdrachtgever. Vaak is dat de stad Antwerpen, soms bijvoorbeeld AWV, MOW of Lantis, soms is er een gezamenlijke opdrachtgever. Het is de taak van Alexander D'Hooghe om al die studies voortdurend op elkaar af te stemmen en te streven naar coherentie en kwaliteit wat het grotere geheel betreft.

2.2. Ringstudies

De studie over water en energie in de hele ringzone is ondertussen al afgerond (zie slides 5 en 6). Er was een studieteam aangesteld. De opdrachtgever was de stad Antwerpen. Er wordt al heel lang gesproken over mobiliteit op het niveau van het onderliggende wegennet, van de snelweg in de ringzone. Soms wordt er, gelukkig, ook al eens gesproken over mobiliteit op het niveau van de stad, met de kruispunten, de Singel enzovoort. Er zijn echter andere grote, belangrijke logistieke stromen in dit systeem waarover nooit wordt gesproken: waternetwerken, energienetwerken. Nochtans zou men ook op dat vlak net zo goed even sterke diensten moeten kunnen leveren. Deze studie gaat dus over de vraag hoe het zit met die netwerken en hoe die straks evenzeer kunnen worden meegenomen in de leefbaarheidsprojecten.

In de studies werden drie specifieke thema's behandeld. Er werd een systeemvisie op water en waterbeheer in de ringzone ontwikkeld. Er werden een aantal mogelijkheden bekeken inzake energieopwekking in de ringzone: waar kan men dat doen? Er werd tot slot bekeken hoe je een warmtenet op stadsregionale schaal zou kunnen organiseren, waar die pijplijn kan worden geplaatst. Het is nu de bedoeling dat alles wat daaruit komt, opnieuw kan worden gebruikt in de ontwerp- en bouwopdrachten qua leefbaarheid voor de teams. Daarom was de studie eerst besteld en eerst klaar. Alexander D'Hooghe is er zeer trots op dat dat zo dus een infrastructuurproject wordt waarin de lat qua duurzaamheid zo hoog wordt gelegd dat dat een nieuwe norm zal worden voor hoe een kwalitatief, duurzaam, groen groot stadsproject eruit moet zien. Nergens in de wereld wordt die lat zo hoog gelegd.

Alexander D'Hooghe had eerst gedacht dat de andere drie studies vrij snel konden worden besteld. Het gaat over een tunnelveiligheidsstudie voor de totaliteit van het hele ringsysteem in Antwerpen, een specifieke studie over de R1-Zuid en een studie over multimodale knopen. Het is belangrijk aan te duiden dat de leefbaarheidsprojecten niet alleen over de overkapping gaan. Het gaat over het ondersteunen van verscheidene pijlers van het Toekomstverbond. Een daarvan is uiteraard de overkapping. Ook wat de modal shift betreft, kan men hier en daar in de ringzone zaken bijdragen, en uiteraard ook inzake het verder afwerken van Oosterweel. Er worden dus diensten geleverd voor drie van de vier pijlers van het Toekomstverbond.

In de studie naar de multimodale knopen zijn Luchtbal, Schijnpoort, Berchem en Antwerpen-Zuid geïdentificeerd als zones voor het ontwikkelen van de grote multimodale hubs voor de stadsregio. Dat is dus voor trein, tram, bus, metro en fiets, maar voor ook een heleboel andere collectieve, maar privé aangeboden vervoersvormen. Het gaat om vier stations waar zeven, acht modi volwaardig samen worden verknoopt. Dat soort gebouw bestaat nog nergens in de wereld. De opbouw van die vier grote multimodale knopen vergt dus wel wat studiewerk. Men moet

immers een beeld hebben van de soorten stromen qua collectief vervoer die daar zullen aankomen en van de ruimtelijke impact daarvan op de ringzone, wat dan weer een impact heeft op de heraanleg van de R1-Zuid. Omdat al die dingen zoveel repercussies hebben op elkaar, is ervoor gekozen om die in 2020 ten gronde samen te bekijken met het eigen team en een aantal administraties. Het is de bedoeling om op al die sporen tegelijk tot vooruitgang te komen en vervolgens de studies te kunnen uitbesteden en bestellen, om vervolgens tot heldere ontwerpen te komen. Daarvoor kan al dan niet een fundingbesluit ter uitvoering worden genomen.

2.3. Ringparken – acht leefbaarheidsbouwprojecten

Vervolgens bespreekt Alexander D’Hooghe de acht Ringparken. Hij start met de vier bouwprojecten Ringpark Noordkasteel (waar het SAMGA-gebouw staat), Ringpark Groenendaal, Ringpark Lobroekdok en Ringpark Het Schijn. Dat zijn vier loten van één aanbesteding, die binnenkort wordt aangeboden bij alle ontwerpteams, opgenomen in het raamcontract. Daarop kan men dan bieden. Hij toont de vier projecten samen, omdat ze boven op Oosterweel-Rechteroever komen.

Aan de hand van tekeningen toont de spreker de substantiële veranderingen die de voorbije twee jaar werden doorgevoerd aan elk van de vier bouwprojecten. Die grote veranderingen kwamen er na zogenaamde ‘scrumsessies’: intense samenwerkingen met de actiegroepen, burgerbewegingen, ontwerpers uit allerlei hoeken en overheidsadministraties (zie slide 9).

2.3.1. *Ringpark Noordkasteel*

De spreker toont een luchtfoto van de situatie aan het Noordkasteel in 2016, met een enorme scheur in het landschap en zonder stiltegebied (zie slides 10 en 11). Er werden een aantal leefbaarheidsoefeningen uitgevoerd om uit te zoeken hoe er kon worden ‘ingebermd’ zonder te overkappen, met een extra fietsoversteek. In 2018 was het resultaat dat de SAMGA-silo voor een stuk overkapt en bewaard zou worden (zie slide 12). Daaraan werd later nog een heel partiële overkapping toegevoegd (zie slide 13).

De spreker is de burgerbewegingen, zoals Ringland en stRaten-generaal, dankbaar omdat ze druk zijn blijven zetten en ook alle institutionele spelers, omdat ze flexibel waren en bereid waren om stelselmatig naar verbetering te zoeken. Een luchtfoto toont het uiteindelijke resultaat (zie slides 14, 15 en 16): de knoop is nagenoeg volledig overkapt, er is nog een paperclip met een op- en afrit. De SAMGA-silo is bewaard, er is een kwalitatief plein en een groot stiltegebied. Er werd een volledige projectdefinitie geschreven voor dit lot. Dat kan nu verder worden uitgewerkt. Het project dat door Lantis werd toegelicht, is hiervan de onderbouw. Op drie jaar tijd is er een hele verbetering aangebracht op de site van het Noordkasteel. Dat toont aan dat het kameleonformat, een structurele blijvende samenwerking, goed is.

2.3.2. *Ringpark Groenendaal*

Ringpark Groenendaal is een plaats die, bij de selectie van de leefbaarheidsprojecten, een van de grootste budgetten heeft gekregen: bijna 400 miljoen euro van 1,25 miljard euro. Er is een overkappingslap van een kilometer lang voorzien. De spreker toont een luchtfoto van 2016 (zie slide 17). Na een aantal oefeningen is er een zeer veelbelovend project geselecteerd, met een overkapping met verschillende openingen (zie slides 19 tot 22). Het park ging onder de Groenendaallaan door. Dat had een aantal nadelen, een aantal onveilige situaties op twee grote stroomsystemen: de op- en afritten komen twee keer als bretellen toe op de Groenendaallaan, waarbij het fietspad wordt gekruist. Slide 20 toont de oplossing die nadien uit de bus is gekomen en nu ook in de omgevingsvergunningsaanvraag

wordt opgenomen. De twee bretellen zijn samengenomen. Zo verschijnt er een vrij eenvoudig, rustig kruispunt, waar de fietspaden volledig conflictvrij in beide richtingen gaan. De Groenendaallaan wordt een beetje verlaagd. Het park loopt in deze situatie niet in continuïteit onder de Groenendaallaan, maar erboven. Ook hier was er een zeer intense samenwerking met de burgerbewegingen, ontwerpers allerhande, administraties en Lantis. Slide 23 toont twee dwarssnedes: de bovenste snede toont de situatie in 2018, de onderste snede toont de huidige situatie: veel rustiger en eenvoudiger.

Wanneer je de beginsituatie en de eindsituatie naast elkaar zet, wordt de betekenis van de hertekende Oosterweelverbinding duidelijk zichtbaar. Het infrastructuurpakket zelf is op elk van die plaatsen nog vrij ingrijpend gewijzigd, om de agenda's van het Toekomstverbond een zo goed mogelijke plaats te geven.

2.3.3. *Ringpark Lobroekdok*

De spreker toont een luchtfoto en schetsen van het ringpark Lobroekdok, in de beginsituatie en in de huidige situatie (zie slides 25 tot 29). Aanvankelijk was er een grote open sleuf, met een kapstuk aan de noordzijde. Er werd een project voorgesteld met een extra overkappingsstuk en opties om verder dicht te gaan. Dit project werd geselecteerd en opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

2.3.4. *Ringpark Het Schijn*

Het vierde leefbaarheidsproject, Het Schijn, is een heel belangrijk project. Op de luchtfoto van de huidige situatie (zie slide 29) komen de waterwerken in beeld die Lantis heeft uitgevoerd. Het Schijn bevindt zich aan de bovenkant van de tekening. Er zijn verschillende wijzingen gebeurd. Vanuit de leefbaarheidsprojecten zijn er allerlei kapstukken op voorgesteld. Er is het infraproject, met een kruispunt in het midden en dan een verbindingsweg aan de noordzijde van de tekening, van de open afritten naar de Schijnpoortweg. Die verbindingsweg ligt net naast een waterlichaam. Boven dat lichtblauwe waterlichaam bevindt zich een stadswijk. Het leefbaarheidsproject voorzag dat een deel van die verbindingsweg kon worden overkapt (zie slide 32). De spreker verwijst opnieuw naar de samenwerking van bewegingen die ook daar een laatste verandering hebben mogelijk gemaakt. De verbindingsweg ligt nu aan de kant van het waterzuiveringsstation en niet meer aan de kant van de wijk en hoeft dus ook niet meer te worden overkapt (zie slides 33 en 34).

Die vernuftige oplossing leidt ertoe dat er zelfs zonder overkapping – die wel perfect mogelijk is en die ook zo voorzien is – een park ontstaat van minstens 100 meter breed, over een lengte van een aantal kilometers. Alexander D'Hooghe spreekt nogmaals zijn dank uit voor het werk dat alle technici en ontwerpers geleverd hebben. De asfaltvlakte van twaalf rijstroken aan de Schijnpoortweg wordt rustiger, met nog zes à zeven rijstroken. Zodra de ontwerper dat helemaal uitgewerkt heeft, gaat dat in een bijkomende omgevingsvergunningsaanvraag, omdat die specifieke aanpassing nog niet opgenomen is in de omgevingsvergunningsaanvraag.

2.3.5. *Ringpark Groene Vesten*

Ringpark Groene Vesten (zie slides 43 tot 48) gaat over een groot stuk van de ring dat niet Oosterweel is, maar waar ook heel veel mensen wonen en waar ook leefbaarheidsbaten dienen te worden geleverd. Met bermssystemen van 8 meter hoog kunnen decibelwinsten tot 10 decibel op 600 meter afstand gehaald worden. Dat betekent ongeveer de helft minder lawaai. Alexander D'Hooghe benadrukt dat met de inkapseling van de ring de gezondheid van de mensen meetbaar kan

verbeteren. Die werken zullen gebeuren met aarde- en grondwerken die van Oosterweel komen, waardoor het relatief goedkoop is. Het park kan breder worden gemaakt, de water- en energiefuncties kunnen erin worden opgenomen en het ringfietspad wordt helemaal doorgetrokken als een fietssnelweg. De ontwerper is al aan de slag gegaan, om in de komende anderhalf tot twee jaar het ontwerpproces volledig te doorlopen.

2.3.6. *Ringpark Zuid*

Voor het Ringpark Zuid (zie slides 49 tot 53) zijn er momenteel nog twee varianten die voorzien worden. Het laatste stukje A12 zou kunnen worden overkapt. Nog dit jaar zou de ontwerper worden aangesteld om dat ontwerp helemaal gedetailleerd uit te werken.

2.3.7. *Ringpark West*

Voor Ringpark West (zie slides 54 tot 59) is de ontwerper al aangesteld. Dat moest ook snel gebeuren, omdat het project zo snel mogelijk moet worden ingekanteld in de lopende werf van Linkeroever, waarin een aantal belangrijke elementen zitten uit de visie van Team West destijds.

2.3.8. *Scheldeoeververbinding*

Het laatste leefbaarheidsproject is de Scheldeoeververbinding (zie slides 60 en 61). Om de ring rond te maken, is een sterke verbinding nodig, bij voorkeur een brug. Daarbij rijzen een aantal nautische problemen. De twee stroomsystemen – de stedelijke mobiliteit over de brug en de doorvaart eronder – moeten beide geoptimaliseerd worden. Die oefening loopt volop.

3. **Toelichting over het haventracé, de modal shift 50/50 en de samenwerking door Filip Boelaert**

Filip Boelaert brengt de vijf actiedomeinen van het Toekomstverbond in herinnering: een ring voor de stad (toelichting door Lantis), de overkapping (toelichting Alexander D'Hooghe), een ring rond de stad (haventracé), de modal shift 50/50, en tot slot een verdere samenwerking. Hij gaat dieper in op de laatste drie onderdelen.

3.1. Een ring rond de stad (haventracé)

Het eerste punt uit het Toekomstverbond waar Filip Boelaert wil bij stilstaan, is dat van het haventracé (zie slide 3 van bijlage 3). Het gaat om het groengekleurde tracé van west naar oost vanaf de E34 over de A12 tot de stippellijn van de A102 naar de E313. In de visie van het haventracé wil men het verkeer dat niet echt vlakbij of in de stad moet zijn, 'rerouten'. Daarvoor geldt onder meer de maatregel van de gedifferentieerde tol en moeten een aantal infrastructuurprojecten worden gerealiseerd op dit tracé. Het tracé is vandaag niet klaar om dat verkeer op te vangen. Doorgaand en havengerelateerd verkeer moeten rond de stad worden gestuurd, maar daar zijn infrastructuurprojecten voor nodig. De R2 kan perfect functioneren als de hoofdonthuizing voor de haven van Antwerpen en heel wat verkeer dat daar ontstaat, en als noordelijke hoofdroute voor het doorgaand verkeer. Net zoals de Oosterweelverbinding en de overkappingen staat dit project niet op zich. Het is een middel om de modal shift van 50/50 die ook in het regeerakkoord staat, te realiseren.

De spreker overloopt de projecten van west naar oost (zie slide 6). De E34 west moet worden geoptimaliseerd, inclusief aanpassingen aan het complex tussen de E34 en de R2. De capaciteit van de Tijsmanstunnel moet worden uitgebreid. Die

voldoet niet meer met zijn twee rijstroken. Er zijn nog kleine maatregelen op de R2 zelf, rond in- en uitritten die een verbetering kunnen teweegbrengen. In het noorden is er het project-A12 waar het NX-project aan gelinkt is. De A102 is een nieuwe verbindingsweg tussen de E19, de A12 en de E313. In het haventracé zit ook de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost als het hele haventracé gerealiseerd is van west naar oost. Daarnaast zijn er nog kleinere maatregelen gepland en worden bottlenecks weggewerkt.

In 2018 en 2019 zijn er meerdere werkbanken georganiseerd rond het haventracé. Dat zijn rondetafels waar alle betrokken partijen (overheden, burgerbewegingen en geïnteresseerden) samenkomen om informatie uit te wisselen, samen onderzoek en discussies te voeren. Deze werkbank wordt voorgezeten door de gouverneur van Antwerpen, Cathy Berx. Zij is begonnen met een heel ruime bevraging van alle mogelijke actoren naar hun prioriteiten voor een haventracé, naar de mogelijke knelpunten en de visies daarop. Dat moest leiden tot een inzicht in het project haventracé. Iedereen kreeg de kans om eigen oplossingen, bekommernissen en inzichten voor te stellen op de werkbank. Een project zoals de Oude Landen bijvoorbeeld overlapt ruimtelijk met de mogelijke A102. Het werd toegelicht om de leden van de werkbank inzicht te geven.

Tot slot is een verkeersonderzoek uitgevoerd met modellen van de afdeling Beleid, waarbij werd nagekeken waaraan zo'n dubbele ringstructuur moet voldoen. Daarbij is de doelstelling om het verkeer dat naar de stad moet op de Oosterweelverbinding te krijgen, en het verkeer dat daar niet moet zijn rond de stad te krijgen. Dat is het werk van een overkoepelende werkbank die het hele tracé van west naar oost bekijkt.

Er zijn ook regionale werkbanken gestart, die specifiek op een deel van het traject of het tracé gaan inzoomen. Er is een werkbank rond de E34 west actief, rond de Tijsmanstunnel en wellicht komen er nog het tracé oost bij (het stukje A102-A12), en het stuk A12 noord. Waar er nood is aan overleg op een meer gedetailleerd niveau, een beperktere schaal, kan er nog een werkbank bijkomen.

Vervolgens gaat Filip Boelaert in op de verschillende onderdelen. Wat het westelijk traject van het haventracé betreft, is er vooreerst de Tijsmanstunnel. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de uitbreiding van deze tunnel een van de meest dringende maatregelen is en zelfs vandaag al noodzakelijk. De infrastructuur is verouderd, men zou op korte termijn al maatregelen kunnen nemen om te werken aan een robuuste R2. Uit de verkeersmodellen blijkt dat de huidige Liefkenshoekstunnel volstaat om de capaciteit aan te kunnen als men de lokale knelpunten wegwerkt. Er zijn in- en uitritten vlak voor de tunnel, die werken vandaag capaciteitsbeperkend. Daar zou een oplossing voor moeten komen. Voor de Tijsmanstunnel is Lantis intussen initiatiefnemer. Zij zijn al gestart met voorbereidende studies om dit knelpunt te kunnen aanpakken.

Vervolgens is er de optimalisatie van de E34 west. Ook uit verkeersanalyses en studies rond het ECA-project blijkt dat een optimalisatie van de E34 west nodig is. De afdeling Maritieme Toegang is daar gestart met de nodige studies. De E34 west wordt aangepakt, inclusief het knooppunt van de E34 met de R2 in een geïntegreerd planproces. Uit de verkeersstudies blijkt dat de werken aan de Tijsmanstunnel en de E34 nu al kunnen aangevat worden, los van de A102, de NX en de A12 noord omdat uit de doorrekeningen blijkt dat deze projecten niet bepalend zullen zijn voor de vereiste configuratie van de Tijsmanstunnel en de E34 west.

Wat het oostelijk traject van het haventracé betreft en de A12, de A102, de A102 noord staat men op de drempel om een beslissing voor te leggen aan de Vlaamse Regering om daarvoor een complex project op te starten. Het project kent een hele

historiek en heeft heel wat varianten. Er spelen heel wat belangen mee. De methodiek van het complexe project lijkt daarom nuttig met als initiatiefnemer het Agentschap Wegen en Verkeer. Het wordt zo mogelijk om actief op zoek te gaan naar bijkomende maatregelen inzake de modal shift.

3.2. Routeplan 2030: naar een 50/50 modal shift

Vervolgens bespreekt Filip Boelaert het Routeplan 2030. De vervoerregio Antwerpen is opgestart in 2018. In het kader van de basisbereikbaarheid waren er toen al drie proefregio's opgestart. Na de afsluiting van het Toekomstverbond is beslist om de vervoerregio Antwerpen aan te duiden als vierde proefregio. Die bestaat uit 32 gemeenten en 9 districten, het team-MOW, vertegenwoordigers van het Departement Omgeving, de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen en de NMBS. De vervoerregioraad is gestart met de opmaak van een Routeplan 2030 om uitvoering te geven aan de doelstelling uit het Toekomstverbond om naar een modal shift van 50/50 te kunnen gaan.

Het Routeplan 2030 is het regionale mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen. De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de Oosterweelverbinding, de leefbaarheidsprojecten, het haventracé enzovoort. Men probeert al een win-win te realiseren bij de werken voor de Oosterweelverbinding omdat er daarbij heel uitdrukkelijk aandacht gaat naar flankerend beleid. Dat is er ook op gericht om mensen te sensibiliseren om de modal shift vandaag al te maken.

In het kader van de opstelling van het Routeplan is er gewerkt in vier werkbanken, waarbij belangenactoren en burgerbewegingen kunnen aansluiten om een zo groot mogelijke betrokkenheid te garanderen. Ook de vervoerregioraad, met de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten, vergaderde viermaal. Daarnaast waren er werksessies met verschillende lokale besturen op een nog lager niveau rond twee thema's: het Routeplan 2030 en het vervoersplan inzake de structurering van het openbaarvervoernet voor de toekomst. Dit proces vraagt een zeker tijdsverloop om voldoende draagvlak te creëren. Op 27 juni 2018 was er een eerste visienota, die dan vertaald is in een plannota. Die is een laatste keer besproken op 1 februari 2020. Daar is gesproken over het statuut en de opbouw van het regionaal mobiliteitsplan. Dit is nog een visietekst die vertaald moet worden in concrete maatregelen. Hopelijk lukt dat later in 2020. Hierover loopt nog heel wat onderzoek en overleg. Een aantal zaken die hierover gecommuniceerd werden zijn dan ook voorbarig.

In het Routeplan 2030 moet duidelijk het multimodaal gelaagd netwerk terug te vinden zijn. Dat gaat over openbaar vervoer, fietspaden en wandelwegen en vervoer op maat. Er loopt nog heel wat overleg over hoe dit vervoer op maat er zal uitzien en hoe dit zal ingevoerd worden. Tot slot is de verknoping van het netwerk heel belangrijk omdat mensen op die knopen gemakkelijk en eenvoudig van het ene net op het andere moeten kunnen overstappen. Verder is er ook nood aan niet-infrastructurele maatregelen om de gedragskeuzes te ondersteunen en aan te moedigen. Er moet zeker ook worden gewerkt aan een monitoringprogramma.

Op slide 15 is de visuele voorstelling te zien van de verschillende netwerken. De functie van de verschillende vervoersnetten wordt er gelinkt aan het niveau waarop ze zullen functioneren. De vervoerregio heeft een adviesbevoegdheid op nagenoeg alle netwerken, behalve op de internationale en interregionale netwerken, maar de beslissing valt soms op andere niveaus. Ook de categorisering van de wegennetwerken zal deel uitmaken van het Routeplan.

Na een eerste analyse blijkt dat de modal shift van 50/50 haalbaar is, maar dat dit erg ambitieus is. Er moet op veel verschillende actiedomeinen ingezet worden. Het vraagt eerst en vooral dat het Routeplan volledig gerealiseerd kan worden. Er moet

verder ook ingezet worden op doorstroming en capaciteit op de verschillende netwerken, zoals de weg, het openbaar vervoer en de fietsroutenetwerken. Die laatste worden meer gebruikt als er een snelle doorstroming is en de conflictpunten op een goede manier ingericht zijn. Ook het belang van flankerend beleid moet erkend worden.

Wat zijn de vervolgstappen (zie slide 17)? Er komt een gebiedsgerichte uitwerking in de verschillende deelgebieden van de vervoerregio waarbij gediscussieerd wordt over hoe het netwerk er finaal moet uitzien. Er wordt ook gewerkt aan randvoorwaarden zoals het definiëren van onderzoeksvragen en het opstarten van onderzoek over zaken die nog niet duidelijk zijn. Vervolgens zal het erop aankomen om te kunnen prioriteren en budgetteren. Er zal gekozen moeten worden op welke zaken eerst wordt ingezet om dat dan te vertalen in het geïntegreerd investeringsprogramma. Momenteel loopt de concrete voorbereiding van een aantal pilootprojecten, zoals het deelfietssysteem. Een laatste vervolgstap is de monitoring.

3.3. Verder samenwerken

Het vijfde onderdeel van het Toekomstverbond is overleg en samenwerking. Er wordt gewerkt in een werkgemeenschap, waarin niet alleen de link wordt gemaakt tussen de overheden onderling maar ook met burgerbewegingen en belangenactoren. Er is ook een werkplatform, meer bepaald het Team Vervoerregio Antwerpen. Er wordt ook samengewerkt met de vervoerregioraad en er moeten lokaal maatregelen worden genomen. Vervolgens gaat Filip Boelaert in op elk van deze vier punten.

De werkgemeenschap werkt overkoepelend en probeert draagvlak te creëren. Daarvoor worden werkbanken ingericht. Ze is ook een klankbord voor de uitvoering. Als die niet goed verloopt, is het de bedoeling dat de werkgemeenschap dat capteert en doorvertelt aan Lantis of andere initiatiefnemers. Regionaal levert de werkgemeenschap beleidsvoorbereidend werk. In de werksessies is ze inspirerend voor projecten zoals de overkapping van de ring of de Oosterweelverbinding. De werkgemeenschap drijft niet alleen op formeel en georganiseerd overleg. Waar nodig wordt er ook informeel overlegd, bijvoorbeeld over de routeplannen.

Er is het Team Vervoerregio Antwerpen of het Werkplatform, zoals het in het Toekomstverbond genoemd werd, waar personeelsleden van verschillende administraties in één platform samen zitten in het Vlaams Administratief Centrum in Antwerpen: medewerkers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, van De Lijn en van Lantis. Ze werken allemaal samen aan het vervoerregioplan en aan een algemeen minderhinderbeleid. Hun beleidsmatige opdracht is dan ook gericht op de beleidsvoorbereiding en de coördinatie en ondersteuning. Als interbestuurlijke opdracht is dat het minderhinderbeleid, het impactmanagement, het initiëren van pilootprojecten en daar waar nodig de ondersteuning van lokale besturen met concreet maar ook strategisch mobiliteitsadvies.

In de vervoerregioraad krijgen regionale projecten prioriteit; ze worden er opgevolgd en geëvalueerd. De vervoerregioraad wordt ook om een advies gevraagd bij het geïntegreerd investeringsprogramma. Filip Boelaert heeft de voorbije jaren vaak discussies gehad met zijn medewerkers over de vraag of een advies al dan niet bindend moet zijn. Zijn overtuiging is dat een advies niet bindend hoeft te zijn om waardevol te zijn. Als een advies niet bindend is, maar er heel waardevolle elementen in staan, is het als overheid soms heel moeilijk om daar niets mee te doen, omdat men daar vroeg of laat toch mee wordt geconfronteerd. Voor hem is die discussie niet altijd zo belangrijk.

De vervoerregio en de vervoerregioraad bepalen ook het aanvullend net en het vervoer op maat en geven een advies over het trein- en het kernnet. De NMBS is

meestal aanwezig in de vervoerregio's waarin de spreker actief is (de Vlaamse Rand en Antwerpen). Ook daar ontstaat meer dialoog dan vroeger, omdat vroeger alle verschillende mobiliteitscommissies en alle verschillende gemeenten uitgenodigd werden. Nu gaat het daarentegen nog om vijftien vergaderingen.

De vervoerregio bepaalt ook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, het BFF, en geeft advies inzake fietssnelwegen, die op Vlaams niveau worden bepaald. Zij bewaken de verknoping, de mobipunten en faciliteren zo die combimobiliteit, dat ook een bekend gegeven is intussen. Ze prioriteren ook maatregelen inzake verkeersveiligheid, doorstroming, en ze volgen die maatregelen ook op en moeten die gaan evalueren.

Tot slot wordt ook inbreng van de lokale overheden verwacht. Naast de afspraken die gemaakt worden op de vervoerregio, hebben ook zij een belangrijke rol in het vertalen naar het gemeentelijk niveau en hebben ze een aantal eigen bevoegdheden die ze mee kunnen inzetten om de doelstellingen van het Routeplan 2030 te realiseren.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomsst van Imade Annouri

Imade Annouri dankt alle sprekers voor de heel interessante voorstellingen en het enthousiasme dat ze voor dit mooi en uniek project uitstralen. Het verbindt de politiek, mensen vanuit de privésector, bouwheren en burgerbewegingen. Er is participatie van onderuit van burgers die niet betrokken zijn met actiegroepen. Hij hoopt dat dat in de toekomst nog veel meer zal gebeuren. De output zal voor voldoening zorgen en mensen zullen er enthousiast over blijven waardoor het de gewenste effecten zal hebben. Luc Hellemans heeft volgens de spreker terecht aangehaald dat sommige zijsporen ook bijzonder interessant zijn, zoals het jaarlijks leiden van 180 mensen naar het project vanuit de arbeidsmarkt, maar ook vanuit de sociale economie. Hij hoopt dat een nieuw projectmodel kan worden gelanceerd als voorbeeld voor het buitenland. Het is verder zijn taak om kritische vragen te stellen om ervoor te zorgen dat die doelstellingen effectief worden gehaald.

De voor hem belangrijkste vraag betreft de modal shift. Het belang ervan wordt onderstreept in het voorliggende voortgangsrapport over de uitvoering van het Toekomstverbond. Dat werd door de sprekers tijdens de toelichtingen nog eens bevestigd. Alles staat of valt daarmee.

Maar in dat verband zijn er op dit moment zaken waarbij de spreker toch de wenkbrauwen fronst. Op 16 januari 2020 hebben Mark Descheemaeker en Roger Kesteloot, respectievelijk voorzitter en directeur-generaal van De Lijn, de commissie de boodschap gegeven geen centen meer af te nemen van De Lijn, omdat ze al tot op het bot zitten (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 208/1). De tevredenheid bij de klanten van De Lijn is zeer laag. Ze zijn gefrustreerd over de dienstverlening. De chauffeurs zijn niet tevreden. Het imago van alles wat met De Lijn te maken heeft is op dit moment niet positief. Er is verder heel wat onrust over lijnen die in de steden zullen worden afgeschaft of ingekort. Er is nog niets definitief beslist, maar de signalen zijn alleszins niet van dien aard om het vertrouwen in De Lijn te herstellen. De huidige situatie staat dus mijlenver af van eenieiders toekomstdroom, met name de 50/50 modal shift in 2030. In het laatste verslag van de vervoerregio Antwerpen vond de spreker het woord 'financiering' in het kader van de modal shift slechts één keer terug. Ook de zoekterm 'middelen'

leverde geen concrete resultaten op. Hoe zal er concreet werk worden gemaakt van investeringen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer versterkt, gemoderniseerd en uitgebreid zal worden, zodat het werkelijk mee de ruggengraat zal vormen van die modal shift? Dat daarover geen garanties zijn, maakt Imade Annouri ongerust. Hij vraagt de minister wanneer heel concrete stappen kunnen worden verwacht over hoeveel budget er jaarlijks aan welke zaken zal worden gegeven om effectief te groeien naar een sterk, modern, openbaar vervoer. Hij mist dat en daar maakt hij zich ernstig zorgen over.

Het project-MER bevat een duidelijk vooropgesteld doel met betrekking tot de snelheidsaanpassing op de Antwerpse ring, namelijk 80 kilometer per uur op de R1, maar ook op de Oosterweelverbinding, wanneer dat wordt rondgemaakt. Voor de omliggende wegen wordt dat 100 kilometer per uur. Schaart de minister zich daarachter en zal ze aan de Vlaamse Regering voorstellen om dat mogelijk te maken? Hoe wil zij dat mee realiseren?

De tunnelmonden zijn volgens de plannen een zorg voor Ekeren, maar ook voor heel wat andere gebieden, omdat de vervuilde lucht daar naar boven zal komen. Er wordt aanbevolen om te onderzoeken hoe men met nieuwe technologieën die vervuiling kan opvangen, filteren en tegengaan. Zal die aanbeveling worden gehonoreerd? Wat mogen de inwoners daarvan verwachten?

Hij vindt het verder een vreemde manier van werken om een omgevingsvergunning in te dienen die dan achteraf zou worden gecorrigeerd door andere vergunningen die zouden worden aangevraagd. Zit er in die omgevingsvergunning bijvoorbeeld een overdimensionering van de Scheldetunnel? Heel wat mensen maken zich daar zorgen over. Welke garanties zijn er dat dat daarna toch zal worden gecorrigeerd? Waarom wordt op die manier gewerkt? Is dat niet vreemd als men het vertrouwen wil behouden en versterken?

De intendant verwees voor de multimodale knopen onder andere naar het Sportpaleis en Schijnpoort. Hij had het heel trots over acht verschillende modi die daar samenkomen. Imade Annouri vindt dat inderdaad iets om enthousiast over te worden, maar dat ligt wel vrij dicht bij het stadscentrum. Wat is de verhouding tussen die modi? Is het de bedoeling dat mensen met hun wagen tot daar kunnen rijden of die wagen in park-and-rides veel verder van de stad achterlaten en op die knooppunten nog eens overstappen op andere vervoersmodi? Hij vindt het heel goed om knooppunten ver van een stadscentrum te hebben. Daar moet verstandig mee worden omgegaan.

Wat de overkappingen betreft, vindt Imade Annouri sommige dingen er heel mooi uitzien, maar bij andere vindt hij het jammer dat men nog voor een deel de auto-snelweg ziet. Ooit was de droom alles te overkappen. Het klopt dat de technologie haar limieten heeft. Hij krijgt echter heel veel signalen dat in Borgerhout, toch een van de plaatsen waar het idee van de overkapping is ontstaan, de overkapping het meest beperkt zou zijn. Klopt dat? Over hoeveel meter zou dat gaan en hoe verhoudt dat zich tot andere plekken? Hij hoopt dat men blijft vasthouden aan het afronden van het totale overkappingsplan tegen 2030. Acht men die timing nog altijd haalbaar? Dat is immers zo beloofd.

De A102 wordt duidelijk een complex project. Het zal worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De signalen dat daarover veel verschillende emoties en meningen waren, hadden ook Imade Annouri bereikt. Maar de realisatie ervan is wel cruciaal.

Ten slotte wijst hij erop dat de kameleon de minst mobiele hagedis is. Misschien moet men dus werken aan een betere vergelijking, maar hij snapt ze. De kritische

vragen van zijn fractie willen er vooral voor zorgen dat dit project oplevert wat het heeft beloofd voor iedereen die mee aan tafel zit.

1.2. Tussenkost van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz merkt dat de voortgangsrapportage steeds fraaier en vlotter wordt. Hij hoopt dat dat ook symptomatisch is voor het project zelf. De timing van het Oosterweelproject begint stilaan duidelijk te worden. Deelaspecten van de werken zijn opgestart. Voor een aantal deelprojecten, zoals het haventracé, is de timing minder duidelijk. Omdat dat tracé een deel van het verkeer van de ring weg kan halen, is het niet onbelangrijk om dat mee in de gaten te houden. Er is nog wel wat ruimte om een en ander te doen met de Tijsmanstunnel. Maar wat is de voortgang voor oplossingen in de Beverentunnel? Aanpassingen aan die tunnel blijken niet zo simpel te zijn.

Willem-Frederik Schiltz verwijst naar de recente berichtgeving in de media over afschaffing van tramlijnen. Wil men minder auto's op de baan – wat ook zal moeten tijdens de werken –, dan is er een alternatief nodig. De trams en de park-and-rides zijn voorgesteld, maar er is nogal wat onduidelijkheid over de tramnetwerken. De spreker verwijst naar de slide van Filip Boelaert over de diverse lagen qua vervoersdimensies, van internationaal tot buurtvervoer, met het regionale, het sub-regionale en het stadsverkeer daartussen. Naar aanleiding van de plannen die er zijn gemaakt inzake het kernnet, het regionale openbaarvervoernetwerk met sneltrams, is er grote ongerustheid ontstaan. De favoriete tram van sommige mensen zou sneuvelen. Het is alle hens aan dek om de kalmte te bewaren. De Oosterweelverbinding en het samenwerkingsverband over de ring hebben getoond dat men betere resultaten kan krijgen door meer in te zetten op participatie en intensieve communicatie, met het uitwisselen van bezorgdheden en dergelijke meer. Natuurlijk zijn de vervoerregio's en de vervoerregioraden op zich al een emanatie van die gedachtegang. Maar het blijkt toch dat de informatie daarover zeer selectief naar buiten sijpelt. Heel veel mensen weten niet wat exact de bedoeling is. Hoe zal dat de komende maanden verder worden uitgerold, zodat de bewoners van Antwerpen en de regio errond goed weten waar ze aan toe zijn?

Het valt Willem-Frederik Schiltz op dat De Lijn ontbreekt in de opsomming van de partners in de vervoerregio. Dat was ongetwijfeld niet zo bedoeld. De Lijn blijkt onder MOW te moeten worden begrepen, maar veel burgers zouden bezorgd zijn, mocht die niet zijn opgenomen.

Wat de NMBS betreft: er is al een vervoersplan geweest in 2017 dat een aantal lijnen heeft hersteld en de frequentie opgevoerd. Zo bijvoorbeeld de lijnen Puurs-Antwerpen en Essen-Antwerpen. Het zijn lijnen die zeer goed werken, een grote bezettingsgraad hebben en dus ook veel reizigers uit de auto kunnen houden. Is er al overleg geweest met de NMBS met betrekking tot het vervoersplan voor 2020 over de mogelijke nieuwe uitbreiding van het voorstadsverkeer? Zeker wat de Kempen betreft, is er nogal wat aarzeling om daar werk van te maken, en is het onduidelijk of er potentieel is. Dat geldt ook voor het Waasland. Is dat al verder onderzocht? Willem-Frederik Schiltz is blij dat het onderzoek naar de S-Ring mee werd opgenomen.

In het Masterplan 2020 zijn er verschillende projecten voorzien met betrekking tot de leefbaarheid in de zuidrand van Antwerpen. Maar veel van die projecten zijn gekoppeld aan studies met betrekking tot de R11bis en zorgen voor veel ongerustheid en onzekerheid. Kan dat worden toegelicht?

1.3. Tussenkost van Hannes Anaf

Hannes Anaf spreekt zijn appreciatie uit voor de interessante presentaties en voor het werk dat de voorbije jaren werd verricht. Er werden in dat Toekomstverbond belangrijke stappen vooruitgezet, zeker in het kader van de leefbaarheid.

Hij acht het zijn taak om kritische vragen te stellen. Het was voor hem, als nieuw parlements lid, een omvangrijk dossier om zich in in te werken. Het was hem opgevallen dat de eerste hoofdstukken van het voortgangsrapport vaak redelijk concreet en uitgewerkt zijn, met budgetten en timings. Maar vanaf hoofdstuk D, over de modal shift, wordt het toch veel minder concreet en blijft een en ander wazig. De gastsprekers wijten dit aan het feit dat er draagvlak wordt gezocht en dat er overleg nodig is met alle gemeenten in de vervoerregio. Maar dat geldt ook, en zelfs nog meer, voor alle aanpassingen die er gebeurd zijn aan de overkappingen enzovoort. Ook dat is voortdurend in evolutie.

De signalen in verband met de modal shift zijn niet goed, terwijl die net een noodzakelijke voorwaarde is voor de realisatie. De bezorgdheid die er in Antwerpen is ontstaan over het tramnetwerk, toont eerder aan dat het de verkeerde richting uitgaat. Dat is totaal in tegenspraak met het ambitieuze programma dat er in Oosterweel staat ingeschreven voor die 50/50 modal shift. Maar het ligt helaas wel volledig in lijn met het mobiliteits- en openbaarvervoersbeleid van de Vlaamse Regering. Dat baart de spreker zorgen. Hij verwijst naar de stiptheidscijfers van De Lijn, de afgeschafte ritten, de besparingen van 115 miljoen euro op het werkingsbudget van 800 miljoen euro. Hij is bang om binnen tien jaar vast te stellen dat er miljarden euro's werden uitgegeven aan beton, maar dat er niets gewijzigd is aan de files en de vervuilde lucht in Antwerpen.

Hij ziet momenteel een omgekeerde modal shift. De cijfers van de VVSG wijzen op een dalend gebruik van de bus en de tram in Vlaanderen, zeker in Antwerpen waar het aantal reizigers voor het woon-werkverkeer met een derde afnam. Een groot deel daarvan is overgestapt op het gebruik van de fiets, maar een ander deel neemt opnieuw de wagen. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat die modal shift er effectief komt? En waar zal zij de budgetten halen? Nergens in de begroting zijn er harde garanties te vinden dat de ambitieuze dingen die wél staan ingeschreven in het bestuursakkoord van de stad Antwerpen effectief realistisch zullen zijn en zullen kunnen worden gerealiseerd.

Het verheugt Hannes Anaf dat de NMBS vaak betrokken is in de vervoerregio. Maar ook daar zal een politieke hefboomwerking nodig zijn. De volgende capaciteitsverhoging bij de NMBS zal voor 2023 zijn. De NMBS is een cruciale factor om de 50/50 modal shift te kunnen realiseren.

Het parlements lid spreekt zijn bezorgdheid uit over het overkappingsfonds. Hij begrijpt uit het rapport dat dat fonds nu 168 miljoen euro bevat en dat het de bedoeling is om in een oplopend budget te voorzien van 12,7 miljoen euro in 2020 tot 45 miljoen euro in 2025. Maar er is 1,25 miljard euro nodig. Klopt het dat de grotere budgetten pas vanaf 2025 worden opgebouwd? Wat is de garantie dat er daarvoor voldoende middelen zullen worden uitgetrokken? De uitvoering van een aantal zeer interessante studieprojecten werd bijvoorbeeld nog niet meegenomen in die 1,25 miljard euro.

Is er al meer duidelijkheid over hoe de tolheffing er zal uitzien? Waar zal die precies gelden? Zal die ook in de Kennedytunnel gelden? Kan dat, aangezien die investering werd afgeschreven? Maar vooral: zullen er sociale correcties worden doorgevoerd als die tolheffing er zal komen?

De spreker is blij dat er een studie is naar de tunnelveiligheid. Er werden in het verleden een aantal serieuze veiligheidsbemerkingen geuit bij de tunnels. Er was in 2016 onder andere sprake van te korte inritten, te korte weefzones, de snelheid die nog te hoog zou liggen in een aantal tunnels. Wat is de stand van zaken op dat vlak?

Klopt het dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp nog niet definitief is afgeklopt? Zo ja, wanneer zal de Vlaamse Regering die beslissing dan nemen?

Het is opvallend dat het Rekenhof niet meer betrokken is bij de voortgangsrapportage. Nochtans zou dat de parlementsleden meer garanties kunnen geven over de correctheid van de cijfers. Waarom is dat niet meer zo? Kan er een geactualiseerde kostentabel van alle projecten in het Toekomstverbond worden bezorgd?

Wat is de stand van zaken in de zoektocht naar oplossingen voor de weggevoerde aarde in het kader van Oosterweel? Een deel van die aarde kan wellicht worden gebruikt voor de parken, maar wat gebeurt er met het resterende deel?

Kan er een overzicht worden gegeven van de lopende rechtszaken?

Er werd een publicatie aangekondigd. Is het de bedoeling om die publicatie op zeer grote schaal te verspreiden of enkel in de omgeving van de werken? Welk budget is er daarvoor beschikbaar?

Er is een risicovoorziening van 450 miljoen euro. Dat bedrag vormt nu net het verschil tussen het taakstellende budget dat werd voorzien in 2010 en het geactualiseerde budget in 2019. Is dat daaraan gekoppeld? Of is het puur toeval?

Aansluitend wil Hannes Anaf graag een oproep doen. Er komen grote werken aan die ongetwijfeld hinder met zich zullen meebrengen. Een aantal maatregelen zouden er wellicht voor kunnen zorgen dat die periode wat draaglijker wordt gemaakt. De sp.a-fractie is van oordeel dat een aantal zaken nu al kunnen worden ingevoerd om de hinder te beperken en roept de minister op om nu al verder te investeren in het openbaar vervoer in Antwerpen en de regio. Daarnaast zou de maximumsnelheid op de ring al kunnen worden verlaagd naar 80 kilometer per uur, bijvoorbeeld in de spitsgevoelige uren. De dynamische verkeersborden zijn er al, dus dat zou snel kunnen worden ingevoerd. En dan is er nog de gedifferentieerde tolheffing. Kan men er niet nu al voor zorgen dat vooral het vrachtverkeer door de Liefkenshoek tunnel wordt geleid, zodat dat niet meer op de ring zit?

1.4. Tussenkoms van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer spreekt zijn bewondering uit voor het betrekken van participanten via de werkbanken. Hij gelooft dat het project daardoor veel duurzamer zal zijn, zowel qua leefbaarheid als qua draagvlak bij de inwoners.

Het doel van de gedifferentieerde tolheffing is om het verkeer richting de verschillende Scheldekruisingen te sturen. Orry Van de Wauwer merkt op dat één tunnel daarbij tolvrij zal zijn voor personenwagens. Wordt daarmee het idee van de sturing niet ondermijnd? Heeft die tolvrije passage een impact op het voorziene terugverdienmodel voor Lantis? En zullen er bij de tolheffingen aparte tarieven berekend worden voor de bewoners van het ringgebied, of moeten zij bij elke Scheldekruising het volledige tarief betalen?

Hij stelt vast dat de contractvorm werd gewijzigd naar een NEC4-Optie C, wat een impact heeft op de werkingskosten tijdens de bouwfase. Daarnaast werd de e-tolheffing ingevoerd en werd de totale financieringskost geactualiseerd. Dat is

allemaal gebeurd zonder het taakstellend budget te wijzigen. Hoe kunnen dergelijke wijzigingen plaatsvinden zonder financiële impact?

CD&V staat achter de snelheidsverlaging naar 80 kilometer per uur. Die is immers niet alleen belangrijk voor de verkeersveiligheid. Ze heeft ook een grote impact op het geluid, de luchtkwaliteit en de verkeersdoorstroming. Orry Van de Wauwer vraagt zich evenwel af hoe de handhaving kan gebeuren. Is het een piste om met trajectcontrole te werken op de ring? Hoe kan dat samengaan met het veelvoud aan op- en afritten op dat traject? En welke maatregelen zullen worden getroffen om de snelheidslimieten aan de werfzones te doen respecteren?

Uit MER-studies blijkt dat te lange overkappingen nefast zijn voor de luchtkwaliteit rondom de tunnelmonden. Er worden nu schouwen voorzien op ongeveer 2 meter hoogte, vlak voor de tunnelmonden, om de impact op gezichtshoogte te beperken. Het doel van de overkapping of inkapseling was om de luchtkwaliteit te verbeteren. Maar Orry Van de Wauwer vreest dat op die locaties aan de tunnelmonden de luchtkwaliteit net gaat verslechteren. Bovendien is in die zones hoogbouw geen uitzondering. Wat zullen de effecten zijn voor de bewoners van die appartementsgebouwen?

De spreker haalt twee voorbeelden aan van lokaal verzet tegen grote infrastructuurwerken. In de haven van Zeebrugge is een actiegroep naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen gestapt tegen de beslissing om langs het Boudewijnkanaal een bouwdok uit te graven voor de assemblage van de onderdelen van de Oosterweeltunnel. In welke mate brengt dat de planning in gevaar? Zijn er alternatieven voorzien? Wordt er overleg gepleegd met die actiegroep? In de Rupelstreek is er dan weer protest gerezen tegen het storten van de opgegraven grond van de Oosterweelwerken in de kleiputten in Terhagen en Boom. Wat is daar de stand van zaken? Wordt er overleg gepleegd met de gemeenten en de bewoners?

De modal shift is voor Orry Van de Wauwer de belangrijkste verwezenlijking in heel dit dossier. Het verbaast hem dat de stationsomgeving Luchtbal nog niet direct geselecteerd is in de uitvoering. Bij de toelichting werd wel gesproken over de studie die momenteel loopt naar de multimodale knopen. Hij roept op om de stationsomgeving Luchtbal op te nemen als leefbaarheidsproject.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het minderhinderplan dat integraal deel uitmaakt van het Routeplan 2030 in de Antwerpse vervoersregio? Hoe zal de financiering van deze maatregel lopen? Luc Hellemans had het in zijn toelichting over de andere vormen van mobiliteit. Hij verwees naar het belang van alternatieven, zoals DeWaterbus op het Albertkanaal. Maar die specifieke lijn van DeWaterbus wordt geschrapt. Wat is de kijk van Lantis op de alternatieve vervoersmodi en op die waterbus, die toch kan worden gezien als een minderhindermaatregel?

De Scheldefietsbrug is noodzakelijk, maar de loodsen en nautische experts hadden bezwaar op het vlak van haalbaarheid, nut, de locatie en kosten. Alexander D'Hooghe is al ingegaan op deze bezwaren maar de spreker vraagt zich af wat de timing is voor dit project.

De aangekondigde schrapping van tramlijn 4 en 7 en een mogelijke inkorting van lijn 2 zorgde recent voor een kleine vervoerspaniek. Het Routeplan 2030 is een heel belangrijk onderdeel van het Toekomstverbond. Er moet een rationalisering gebeuren van het hele tramnet om naar een performanter en kwalitatiever aanbod te gaan. Dat betekent hervormingen en verschuivingen. Maar als dat schrapping of beperking inhoudt, is Orry Van de Wauwer geen vragende partij. Kan men garanderen dat de huidige lijnen allemaal bediend blijven? Kloppen de geruchten over de schrapping en afbouw?

Wat is de timing voor de park-and-rides op Linkeroever en voor die bij Wijnegem? Zullen die de combimobiliteit of de modal shift mee kunnen faciliteren? Als ze verder van Antwerpen liggen, wordt de modal shift dan niet beperkt?

1.5. Tussenkoms van Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat het voorliggende project Vlaanderen op de kaart kan zetten. Hij heeft toch enkele opmerkingen.

Hij verwijst zoals vorige sprekers naar de berichten over de afbouw van de tramlijnen 2, 4 en 7 wat ingaat tegen de geplande 50/50 modal shift. Hoe gaat de minister die ambitieuze modal shift dan bereiken? Nog in verband met de modal shift wil hij het hebben over de afschaffing van DeWaterbus op het Albertkanaal. Ook dat is contradictorisch, gelet op het succes van die waterbus. Zijn fractie heeft er altijd voor gepleit om het aanbod net uit te breiden naar andere vervoerregio's.

Lantis is in gesprek met De Lijn en de NMBS om extra bussen en treinen vanuit het Waasland in te leggen. Men wil enkele stations verder uitbreiden door het voorzien in fietsenstallingen en park-and-rides. Wat is de stand van zaken? Dat zou operationeel moeten zijn als de Oosterweelwerken op kruissnelheid komen.

Is er voldoende overleg gepleegd met de transportsector en het bedrijfsleven over de hinder op de E17, E34 en de R1? Communicatie hierover is levensbelangrijk, gelet op de belangrijke multinationals die aanwezig zijn in de haven. Het mag geen hypotheek leggen op mogelijke nieuwe investeringen door deze bedrijven. Werd de economische kost van de hinder berekend?

Is er overleg met spoorvrachtoperator Lineas die het aantal vrachttreinen zou willen verdubbelen? Is het spoornet hiervoor uitgerust?

Wim Verheyden heeft gehoord dat er wordt nagedacht over een gedifferentieerd tarief voor de Liefkenshoektunnel. Dat kan de druk op de R1 wegnemen. Zijn er hiervoor plannen?

Wat het haventracé betreft, stelt hij vast dat de A12 en A102 sterk met elkaar zijn verbonden. Wat is de stand van zaken?

Routeplan 2030 wordt bekeken in de vervoerregio Antwerpen, maar de spreker vreest dat de gevolgen veel verder zullen reiken dan de vervoerregio. Hij pleit voor overleg met de aangrenzende vervoerregio's Waasland en Mechelen. Zo wijst hij onder meer op de huidige files op de N16 die naar men vreest alleen maar zullen toenemen.

Ten slotte is er de financiering. In de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie kwam dit al meermaals aan bod. Het is nog steeds niet duidelijk of de kosten binnen of buiten de begroting kunnen worden gehouden. Wim Verheyden vreest dat in het laatste geval dit invloed zal hebben op de financiering van het gehele project. Hij vraagt meer verduidelijking.

Hij heeft zelf vastgesteld dat de Liefkenshoektunnel onderbenut is en meer capaciteit aan kan. Hij vreest dat als er te veel tunnels betold worden, bestuurders deze tunnels zullen proberen te vermijden en de druk op de R1 niet zal verminderen.

Samengevat is hij bezorgd over de gevolgen voor de industrie en transportsector. Daarom is een goede doorstroming en bereikbaarheid belangrijk. Het openbaarvervoernet (aanbod, frequentie, comfort) mag niet worden afgebouwd als men de vooropgestelde modal shift wil bereiken. Hij brengt de uitspraak van De Lijn in

herinnering dat met het huidige budget het aanbod niet kan worden verhoogd. Hij maakt zich hierover zorgen en vraagt verduidelijking.

1.6. Tussenkomsst van Annick De Ridder

Annick De Ridder sluit zich aan bij de lovende woorden voor het project. 2020 is een belangrijk jaar waarin vele werken op Linkeroever op kruissnelheid zullen komen en hopelijk de omgevingsvergunning voor de werken op Rechteroever wordt ontvangen. Er waait al enige tijd een nieuwe wind met geloof in een goede afloop. De idee dat de werken bestand moeten zijn tegen toekomstige wijzigingen en ontwikkelingen, vindt ze erg verfrissend.

Het haventracé, de westelijke ontsluiting en de tweede Tijsmanstunnel zijn enorm belangrijk. Dat geldt des te meer zodra de werken voor het nieuwe dok van start gaan. Ze vraagt aan de minister om dit van nabij op te volgen en te ondersteunen.

Zij vernam dat de minister op de nieuwjaarsreceptie van een lokale partijafdeling heeft gewezen op de moeilijkheid van het dossier NX. Zij hoopt dat dat geen afbreuk doet aan haar vertrouwen om het dossier finaal tot een goed einde te brengen. Ook dat is een belangrijk dossier.

Ze vernam dat er een probleem is voor de Beverentunnel wat ADR-transport betreft. Er zou een signaal vertrokken zijn richting EU dat deze tunnel niet meer toegankelijk zou zijn voor die transporten met gevaarlijke goederen. Ze kan hier begrip voor opbrengen in het kader van de veiligheid maar vraagt toch om een traject uit te werken en financiering te voorzien om op zeer korte termijn de Beverentunnel terug ADR-proof te maken. Het is belangrijk voor de chemische sector in Antwerpen dat er flankerende maatregelen worden getroffen.

Vervolgens wil Annick De Ridder ingaan op de modal shift en in het bijzonder de bezorgdheid over het ontwerpdocument met geschrapte tramverbindingen. Zij roept de volksvertegenwoordigers op om niet te vervallen in een retoriek van 'eigen tram eerst'. Zij vraagt om naar het grotere geheel te kijken. Ze is gerustgesteld te horen dat het om een werkdocument gaat en dat het overleg loopt. Ze wil duidelijk stellen dat ze voor rationalisering is maar dat wil niet zeggen dat alle lijnen en haltes in Vlaanderen bewaard kunnen blijven. Het mag echter ook geen vrijgeleide zijn voor een platte besparingsoperatie. Zij gelooft ook niet dat dit de intentie is van de vervoerregio Antwerpen. Ze kijkt uit naar het resultaat.

In het definitief geïntegreerd investeringsprogramma dat in maart of april 2020 klaar zal zijn, zullen ook keuzes moeten worden gemaakt. Ook wat de waterbus betreft, werden keuzes gemaakt. Het belang van de waterbus kan niet overschat worden. Er is echter een goede reden waarom de Vlaamse overheid het volledige Scheldetraject heeft overgenomen maar niet het traject op het Albertkanaal: het gebrek aan passagiers. Het gaat om anderhalf miljoen euro. Verder wijst ze erop dat er slechts aan een snelheid van 18 km/u kan worden gevaren op het Albertkanaal. Dat betekent niet dat dit niet kan worden herbekeken in het kader van de minderhindermaatregelen en dat de vraag aan de minister kan worden gesteld.

Annick De Ridder gelooft in de realisatie van de Scheldebrug. Zij gelooft als havenschepen dat de nautische problemen opgelost kunnen worden mits goodwill van alle partijen. Zij heeft er vertrouwen in dat Alexander D'Hooghe ook dit project tot een goed einde zal brengen.

Wat de tolheffing betreft, herinnert zij eraan dat ze in het verleden altijd ervoor gepleit heeft om de Antwerpenaar de toegang tot de stad niet te ontfagen, via minstens één tolvrije toegang. Zij hoopt dat Orry Van de Wauwer dat ook belangrijk vindt.

Voor het goederenvervoer per spoor zijn heel wat investeringen nodig. Voor de haven van Antwerpen ligt daar de topprioriteit. Zij vraagt aan minister Peeters om dit te ondersteunen in haar contacten met het federale niveau en Infrabel. Zij denkt daarbij aan de elektrificatie die ver achterloopt in het havengebied en aan de investeringen voor het toekomstige Saeftinghedok om de containers op de sporen te krijgen, naast de binnenvaart.

Ze is zeer bevreesd voor het protest dat hier en daar de kop opsteekt en de bijhorende rechtszaken. Ze vindt dat het nu tijd is om te consolideren, met dank aan de burgerbewegingen die een doorstart mogelijk maakten. Zij roept op om de nieuwe achterhoedegevechten van enkelingen, zoals in Zeebrugge en Rumst, te staken. Ze vraagt om een oplijsting van de resterende problemen en om er alles aan te doen om vertraging te vermijden. De vergunningen moet daarbij voldoende bestand zijn tegen juridische procedures.

Om mensen uit de wagen te krijgen, is het heel belangrijk om de minderhindermaatregelen goed uit te rollen. Zij is voorstander van het gratis of zo goedkoop mogelijk maken van parkeertorens. Ze verwijst naar het regeerakkoord en de beleidsnota waarin sprake is van kosteloze park-and-rides langs de snelwegen in het kader van de combimobiliteit.

Wat de financiering betreft, zegt ze aan de criticasters dat de kritiek al jaren gekend is. De gesprekken met de EU lopen. De manier waarop de Vlaamse Regering telkens opnieuw in voldoende middelen voorziet, zou ondertussen voldoende vertrouwen moeten hebben gewekt, aldus Annick De Ridder.

1.7. Tussenkoms van Björn Rzoska

Björn Rzoska vindt dat de kwaliteit van het voortgangsrapport daalt. Het parlement kan er weinig mee aanvangen. Hij volgt het dossier al jarenlang en beveelt aan om eens te gaan kijken op de website van het Vlaams Parlement om alle voortgangsrapportages te bekijken. Hij vindt dat zeer problematisch. Het is aan het parlement om dat te bewaken. Hij stelt voor om het Rekenhof opnieuw te betrekken bij de rapportage. Bij vorige rapportages konden fiche per fiche alle projecten opgevolgd worden samen met de budgetten. Nu heeft hij vooral veel vragen.

Zo is er de financiering. 168 miljoen euro zit er op dit ogenblik in het Overkappingsfonds. Dat is zeer weinig. Het is niet duidelijk waarvoor dit budget zal ingezet worden. Als hij zich niet vergist, wordt het zogenaamde geluidsproject Zwijndrecht in de markt gezet met een aanbesteding van 50 miljoen euro, en komt die 50 miljoen euro onder meer uit dit fonds. Hij vraagt om ook projectfiches van de leefbaarheidsprojecten te kunnen zien. Om het aantal tussentijdse vragen aan de minister over het Oosterweeldossier en het Toekomstverbond te verminderen, werden de voortgangsrapportages in het leven geroepen. Hij vindt het dan ook normaal dat er inzage is in projectfiches die telkens geactualiseerd worden.

Hij leest in het voortgangsrapport niets over mogelijke risico's. Die lijken niet te bestaan. In de pers zijn er evenwel heel wat opgedoken. Hij verwacht dat het parlement op de hoogte wordt gebracht van hoe Lantis en de Vlaamse Regering kijkt naar die risico's. Hij verwijst naar het protest in Zeebrugge en Rumst en Boom. Het gaat dus niet alleen om financiële risico's maar ook risico's op het vlak van vertraging.

Over het Overkappingsfonds leest Björn Rzoska op pagina 28 van het rapport: "Op basis van noodwendigheden kan het rollend fonds verder worden aangevuld.". Wat betekent dit? Van waar komt dat geld? Momenteel gaat het om budgetten die over zijn bij MOW. Het gaat bovendien om een perfide systeem: het gaat om budgetten voor projecten die niet of niet op tijd konden worden gerealiseerd. Ooit zal dat geld

moeten worden uitgegeven. Uit de zin maakt hij op dat als er niet voldoende geld meer is, het geld van elders zal moeten komen. De vraag is van waar?

In de meerjarenraming 2025 van de Vlaamse Regering staan ook nog de Brusselse ring (2,5 miljard euro), de R4-Gent (879 miljoen euro) en een studie voor een gedeeltelijke overkapping van de E17 in Gent die wordt geschat op 2 miljard euro. In het laatste verslag over alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 52/1) staat dat tegen 2025 het budget voor beschikbaarheidsvergoedingen zal neerkomen op 300 à 400 miljoen euro per jaar. Voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg gaat het om enkele honderden miljoenen euro per jaar. Het jaarbudget van MOW voor dergelijke projecten bedraagt 500 miljoen euro per jaar. Hoe gaat de Vlaamse overheid dit allemaal financieren?

Ten slotte blijft de vraag of de financiering buiten de begrotingsdoelstellingen mag blijven van de Europese Unie? In het verleden hebben de toenmalige ministers voorgespiegeld dat dit het geval zal zijn. Hierover blijft het oorverdovend stil. Er is nog altijd geen officieel antwoord. Ondertussen is er een nieuwe Europese Commissie die duidelijke lijnen heeft getrokken. Vooral zogenaamde groene investeringen zoals in openbaar vervoer zouden buiten de begrotingsdoelstellingen mogen gehouden worden. Wat als de Europese Unie niet akkoord gaat? Hij herinnert aan een gelijkaardige discussie omtrent de financiering van de pps voor Scholen van Morgen. Toen beweerde de toenmalig bevoegde minister voor Financiën en Begroting dat er geen plan B nodig was omdat de Europese Unie dat zou toelaten. Ondertussen is dit project, samen met een heleboel andere pps-projecten opgenomen in de Vlaamse begroting waardoor de beleidsruimte veel kleiner is geworden.

Kortom, hij is ontgoocheld in het voortgangsrapport. Het parlement blijft in het ongewisse over waar het project staat, de financiering en de timing van bepaalde onderdelen. Het parlement zal de handschoen moeten opnemen om terug een kwalitatieve rapportering te krijgen.

1.8. Tussenkoms van Koen Daniëls

Koen Daniëls is steeds op zoek naar de kaart die niet stopt aan de oostelijke ontsluiting maar verder gaat tot aan de westelijke ontsluiting. Er werd gezegd dat het haventracé belangrijk is omdat dit veel verkeer zal weghalen van de ring. Maar dat verkeer zal zich wellicht langs de R4-E34 verplaatsen. Hij roept op om het project niet te laten eindigen aan de grens van de provincie Antwerpen met de provincie Oost-Vlaanderen. Recent woonde hij een werkbank bij in Beveren waar sommigen geen idee hadden waar de N70, de N403 en de N450 liggen. Net op die wegen begeeft zich het sluipverkeer. De westelijke ontsluiting moest eigenlijk al gerealiseerd zijn na de aanleg van het Deurganckdonk. Ze zal zeker nodig zijn na de havenuitbreiding met het Saeftinghedok.

De hinder veroorzaakt door de werken, valt door de bank genomen mee. Dat is een pluim voor de aanduiding van de werken. Maar binnenkort starten opnieuw werken op de N16 aan de brug van Temse. Dat is ongeveer de enige weg die nog beschikbaar is. De N70 en de N450 worden eindelijk heraangelegd, waarvoor dank. Hij roept op om de werken goed op elkaar af te stemmen. Er zijn parallelwegen zoals Kruibeke-Zwijndrecht, maar voor andere parallelwegen wordt verwezen naar AWW Oost-Vlaanderen. Hij gaat ervan uit dat er dus ook gesprekken lopen met hen om alles maximaal gecoördineerd te laten verlopen.

Andere alternatieven zijn de bus en de fiets. De bus staat echter ook in de file. Voor de fiets stelt zich het probleem van de krappe liften in de fietserstunnel, met een fietsfile tot gevolg, en het probleem van de uitlaatgassen in de tunnel.

Dergelijke zaken doen mensen afhaken om de fiets te nemen. Wie de schoen past, trekke hem aan, besluit hij.

De oostelijke tangent – verbindingsweg tussen de N70/R42 en de E17 – zit op schema. De laatste akkoorden worden afgesloten. Dat is een goede zaak en hij hoopt dat iedereen met elkaar in gesprek blijft.

De gemeenten tussen de E17 en de E34 hebben een tonnagebeperkingsplan opgesteld om doorgaand vrachtverkeer tegen te houden. Hij is verheugd dat MOW hiermee akkoord ging. Hij vraagt dit ook te communiceren bij de communicatie over de minderhindermaatregelen en over de toekomstige werken. Ook een gecoördineerde aanpak van de informatie hierover is wenselijk.

Als het haventracé voor meer verkeer zou zorgen op de E34 vraagt hij de minister om te kijken naar de buffering van het water van Sint-Gillis-Waas, Kemzeke, Stekene en Melsele. Verder wijst hij erop dat de parallelweg langs de E34 tussen Sint-Gillis-Waas en Vrasene momenteel ondermaats is wegens te smal.

2. Antwoorden

2.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* verwijst eerst naar de gedachtewisseling van 16 februari 2020 over De Lijn. Sommige parlementsleden beweren dat de 50/50 modal shift niet zal lukken omdat er te weinig in De Lijn wordt geïnvesteerd. Mark Descheemaeker heeft inderdaad gesteld dat als er veel meer vragen komen, de budgetten moeten volgen. Hij heeft niet gesteld dat het huidige aanbod niet mogelijk is met de huidige budgetten. Bovendien is de geplande modal shift meer dan alleen het openbaar vervoer via De Lijn. Het gaat om de aanwending van tal van vervoersmodi zoals (elektrische) fietsen en steps, de speedpedelecs, taxi-diensten en andere vormen van collectief vervoer. Er werd al heel wat geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Ze verwijst naar het groeipad tot 300 miljoen euro voor nog meer fietsverbindingen. Ook voor De Lijn gebeurden extra investeringen zoals de Noorderlijn in Antwerpen, de overname van DeWaterbus door de Vlaamse overheid voor 9 miljoen euro en de park-and-rides. Daarbij komt nog de extra 31 miljoen euro voor de vervoerregio's voor vervoer op maat.

De schrapping van DeWaterbus op het Albertkanaal kwam ook al aan bod in de commissie (*Vragen om uitleg* VI. Parl. 2019-20, nr. 940 en 956). Het was economisch niet rendabel en werd vooral gebruikt door toeristen in plaats van voor woon-werkverkeer. Indien door de nieuwe werken zou blijken dat er terug nood aan is, dan is het in de eerste plaats aan de vervoerregio om hierover te beslissen.

Ze betwist dat het voor de vervoerregio moeilijk zal zijn om knopen door te hakken. De vervoerregio Kempen heeft bijvoorbeeld net zijn vervoersplan goedgekeurd. Wat de specifieke vragen betreft over tramlijnen 4 en 7 verwijst de minister naar de vervoerregio die zich hierover uitspreekt. Ze is het eens met de sprekers die stellen dat De Lijn een meer performante en efficiënte organisatie moet worden en moet zorgen voor een optimaal openbaar vervoer. Het is echter aan de vervoerregio's om adviezen te geven over het kernnet en te beslissen over het aanvullend net.

Omtrent de beveiliging van de Beverentunnel werden recent al maatregelen genomen zoals tunneldosering en automatische slagbomen bij een ongeval. De minister blijft dit van nabij volgen samen met de EU om te bekijken wat mogelijk is. Het is belangrijk dat er snelheidscontroles blijven gebeuren. Er is ook de flitscamera aan het begin van de tunnel. Samen met AWW wordt bekeken waar trajectcontroles eventueel mogelijk en beter zijn. Als de plan-MER van Oosterweel als milderende

maatregel voorziet in 80 km/u op de ring, dan kan de minister zich daar achter scharen. Dat zal ook moeten gehandhaafd worden. Of dat zal gebeuren met trajectcontroles of snelheidscamera's is afhankelijk van de inrichting van de weg en de aanwezigheid van op- en afritten en aftakkingen.

Voor de minderhindermaatregelen verwijst de minister naar haar persconferentie van maandag 24 februari 2020 over de 38 werven in 2020 en de website <https://www.oosterweelverbinding.be/minder-hinder>. Er wordt ingezet op communicatie, informatie en sensibilisering van alle weggebruikers om rekening te houden met de wegwerkers.

Momenteel kan nog niet beslist worden over de gedifferentieerde tol in de verschillende tunnels. Dat is afhankelijk van het verkeersmodel dat zal worden uitgerold. Uit de tussenkomsten van de parlementsleden leidt zij af dat er een tegenstelling is: sommigen vragen sociale correcties, anderen vragen minstens één tunnel tolvrij te houden voor personenwagens terwijl nog anderen dit niet wensen omdat dit de sturing via tolheffing onmogelijk maakt. Er is nog niets beslist over de gedifferentieerde tolheffing, noch over de tarieven, noch over de plaatsen.

Wat de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden betreft, is de minister van oordeel dat er sowieso rekening zal moeten worden gehouden met de technologische evoluties. Als er betere technieken zijn, zullen die zeker bekeken worden.

Het klopt dat de minister zich zeer voorzichtig heeft uitgedrukt over de NX. Zo maakte ze eerder op een lokale nieuwjaarsreceptie de vergelijking met het monster van Loch Ness dat af en toe de kop opsteekt en waar uiteenlopende meningen over bestaan. De minister heeft gesteld dat ze geen loze beloftes wou doen die ze later niet zou kunnen waarmaken. Verder onderzoek zal nodig zijn voor een optimale ontsluiting.

De minister had recent een zeer goed gesprek met Catherine Trautmann, een van de coördinatoren voor het Trans-Europees Netwerk voor Transport TEN-T. Zij gaf aan dat ze de bekommernissen over de elektrificatie van enkele spoorlijnen zal meenemen, samen met het project 3RX. Ze hoopt dat de Europese top in Berlijn hierover meer duidelijkheid zal scheppen.

Wat de voortgangsrapportage zelf betreft, is het aan het parlement om te beslissen of het het Rekenhof bij een volgende voortgangsrapportage wenst te betrekken. Alle suggesties, zoals die van een rapportering via fiches met een financiële stand van zaken, zijn welkom. De minister wenst zeker geen informatie achter te houden voor het parlement.

De minister gaat dieper in op de opmerking over de financiering van de vele investeringsdossiers die op stapel staan. De minister beaamt dat er heel wat extra middelen nodig zijn. Ze verwijst naar het groeipad voor deze legislatuur van 635 miljoen euro. Alleen voor 2020 bedragen de investeringen al 1,9 miljard euro. De minister vraagt om het totaalplaatje te bekijken. Er zijn niet alleen de middelen voor AWV, maar ook voor De Werkvennootschap, Lantis, De Lijn, De Vlaamse Waterweg. Al deze budgetten gaan naar tal van facetten zoals onderhoud en capaciteit van de wegen, maar ook bijvoorbeeld fietsinfrastructuur. Er wordt daarbij over gewaakt dat de middelen worden besteed als een goede huisvader.

In het Overkappingsfonds is er momenteel 168 miljoen euro beschikbaar terwijl er 1,25 miljard euro nodig is. 250 miljoen is voor rekening van de Stad Antwerpen. Om tot 1 miljard te geraken, is er de overkappingsruiter voor de niet-bestede middelen van het beleidsdomein MOW. Gelet op de beperkte aanwending van de middelen zijn er momenteel voldoende middelen. Voor 2020 is er een opname van 12,7 miljoen euro geraamd, in 2025 45 miljoen euro.

Wat de Europese Commissie finaal zal beslissen over het al dan niet buiten de begrotingsdoelstellingen houden van het project, is ook voor minister Lydia Peeters een vraag. Ze weet wel dat ze het hele investeringsproject genegen zijn en er zijn altijd positieve signalen geweest, zoals ook blijkt uit de lening die werd verkregen bij de EIB. Ze benadrukt dat het hier gaat om een terugverdienmodel met middelen uit de tolheffing. De minister zal het wel van nabij blijven opvolgen.

2.2. Antwoorden van Lantis

David Van Herreweghe antwoordt op vragen over het financiële luik. Luc Hellemans zal antwoorden op de vragen over het operationele luik. Hij verwijst vooreerst naar de grafiek met de solvabiliteitsratio (zie slide 10 in bijlage 1). Het klopt dat hierbij werd uitgegaan van een scenario waarbij de vrachtwagens tol betalen op de drie Scheldekruisingen maar dat de Kennedytunnel tolvrij blijft voor personenwagens. Men heeft zich hiervoor ook politiek geëngageerd. De cijfers zijn gebaseerd op een wiskundig model dat samen met het Vlaams Verkeerscentrum werd opgebouwd op basis van de trafiekstromen per tunnel. Daarbij werd rekening gehouden met de Europese tolrichtlijn voor vrachtwagens die moet gerespecteerd worden. De vrachtwagens zullen het grootste deel van de inkomsten genereren. Dat is ook zo voor de Liefkenshoektunnel waar David Van Herreweghe voorzitter is van de raad van bestuur van de bijhorende nv. De verhouding personenwagens versus vrachtwagens is 60/40 maar de vrachtwagens zorgen voor de grootste inkomsten om dat de tol voor hen veel hoger ligt.

Er werd gewerkt met een cashflowmodel. Dat is belangrijk omdat er voldoende cash moet voorhanden zijn als facturen moeten worden betaald. Door het cash-flowmodel wordt het mogelijk om alles wat voorzien is in het kader van het Oosterweelproject af te betalen, zonder enig probleem. Wat de leefbaarheidsprojecten betreft, herhaalt hij dat er 250 miljoen euro afkomstig is van de stad Antwerpen. De overige middelen komen van een organiek begrotingsfonds. Dat er naargelang de noodwendigheden middelen uit de Vlaamse begroting kunnen worden toegevoegd, is een perfect normale constructie voor een organiek begrotingsfonds. Voorlopig is hiertoe geen noodzaak gezien de vrij grote cashbuffer bij Lantis. Bovendien gaat de opbouw van het fonds de volgende jaren verder. Het fonds is eigenlijk een voorafname van niet-bestede middelen van MOW die anders naar het FFEU gaan.

De Vlaamse Regering heeft zich steeds voorgenomen om het Oosterweelproject te realiseren buiten de ESR-consolidatienorm. Een deel van de leefbaarheidsprojecten is onlosmakelijk verbonden met de Oosterweelverbinding doordat zij bijvoorbeeld te maken hebben met het verstevigen van de ondergrondse constructies om er nadien overkappingen en andere infrastructuur op te bouwen. Dat is efficiënter en zo kan ook een deel btw worden gerecupereerd. Het gaat om 700 miljoen euro dat wordt meegenomen in de zogenaamde funderingswerken in de ondergrond van de Oosterweelwerken. 110 miljoen euro van de leefbaarheidsprojecten – uitgevoerd door Lantis – bevindt zich op Linkeroever, 805 miljoen euro op Rechteroever. De rest wordt ook door anderen uitgevoerd, bijvoorbeeld AWV voor de knoop Zuid en De Vlaamse Waterweg voor de Scheldebrug.

David Van Herreweghe is van oordeel dat men het ESR-vraagstuk niet mag overdrijven. Hij maakt zich geen illusie dat de Europese Commissie een brief zal schrijven om te zeggen dat het toegelaten is. De vraag is of de Europese Commissie zal optreden indien er zich een begrotingsoverschrijding van de geconsolideerde Belgische overheid zou voordoen. Worden de uitgegeven bedragen bekeken op jaarbasis en als percentage van het bbp, dan gaat het over 0,1 tot 0,2 procent. Het is op dat niveau dat er wordt gekeken naar een budgetoverschrijding. De Europese Commissie heeft hem duidelijk gemaakt dat vooraleer men overgaat tot

een boete, men zeer goed de oorzaak van de overschrijding gaat bekijken. Een degelijk project maakt dan een goede kans om te passeren.

Als voorzitter van de nv Tunnel Liefkenshoek kan hij ook zeggen dat de discussie over een tolvrrije Liefkenshoektunnel volledig achterhaald is door de cijfers. Hij is namelijk al oververzadigd. Hij werd ooit geconstrueerd met het oog op 40.000 voertuigen per dag. Momenteel is dat al bereikt. Er zijn ochtend- en avondfiles door de verzadiging van de tunnel. Zelfs tijdens de daluren rond de middag wordt de maximumcapaciteit bereikt. Er is nog potentiële capaciteit tijdens de nacht. Daarvoor werden maatregelen genomen voor het bedrijfsleven: de toltarieven voor vrachtwagens (15 à 16 euro) werden drastisch verlaagd tot het niveau van de personenwagens (3,5 euro). In een eerste fase was er een toename van het vrachtverkeer 's nachts maar dat stagneert nu. Hij is van oordeel dat bijkomende maatregelen nodig zijn in samenspraak met de haven, de terminaluitbaters enzovoort.

Luc Hellemans antwoordt op de operationele vragen. Wat de tunnelmonden betreft, is het effect van de afzuiging van de geplande schouwen van 2 meter hoog, dezelfde als die van een schouw van 40 meter hoog door de hoge lichtsnelheid. De lucht wordt door het Venturi-effect in de hogere luchtlagen geblazen. De bedoeling is om deze technologie van vandaag pas te plaatsen over ten vroegste zeven tot acht jaar, namelijk bij de systematische afwerking. Om een dossier goedgekeurd te krijgen, moet men zich baseren op de huidige technologie. In het innovatietraject zit onder meer luchtbehandeling. Er wordt momenteel gedacht aan een mos dat groeit op CO₂ en een groot deel van het fijn stof wegneemt. Dit traject blijft lopen.

Is het een goede strategie om nu al een omgevingsvergunning aan te vragen? De huidige wetgeving is helaas niet aangepast aan lijninfrastructuurprojecten zoals Oosterweel. Er werd met het Departement Omgeving lang en intensief overleg gepleegd over hoe nog voortdurend verbeteringen kunnen worden aangebracht. De vergunningen op Linkeroever zijn illustratief. De eerste vergunning was de basisvergunning, de tweede behelsde de milieuvergunningen voor de aannemers, en de derde ging over onder meer werfwegen. De vierde vergunning zal gaan over de integratie van leefbaarheidsmaatregelen. Er zullen een achttal vergunningen nodig zijn. Dat maakt het adaptief. Het Departement Omgeving is bereid om na te denken om de regelgeving beter te maken voor toekomstige projecten.

Voor de tunnelveiligheid werden enkele simulaties gemaakt. Bij het TNO in Delft werd een tunnel nagebouwd voor het testen van watermistssystemen. Dit maakt op termijn een volledige overkapping mogelijk en maakt de tunnel heel veilig. Opnieuw gaat het om technologie van vandaag. Er is ruimte om dit in de toekomst nog te verbeteren.

Het protest in Rumst/Boom gaat om een saneringsproject van De Vlaamse Waterweg en de provincie Antwerpen die er een saneringsplicht hebben, samen met OVAM. De propere grond van Oosterweel – in totaal 10 miljoen kubieke meter – zou men hiervoor willen gebruiken. Verder wordt de grond gebruikt voor het aanleggen van bijvoorbeeld de bermen. Het gaat dus niet om het storten van vuile grond in Rumst, maar om een oplossing voor een saneringsproject. Als de overeenkomst niet doorgaat, zal er naar andere oplossingen worden gezocht.

Dat het bedrag van 450 miljoen euro voor risicovoorziening gelijk is aan het bedrag van de indexatie is toeval, verzekert Luc Hellemans. Sinds 2018 worden risico's met de SSK-methode begroot. Zo kan voorspeld worden wat de kostprijs is van een risico dat zich zou kunnen voordoen. Als de tien grootste risico's optreden dan moet de provisie net groot genoeg zijn om ze op te vangen. Als van alle deelprojecten alle top 10 risico's zich voordoen – wat zeer onwaarschijnlijk is – dan moet men 85 procent provisie voorzien. Dat bedrag wordt elk kwartaal opnieuw

berekend en schommelt dus. Er is verder onder meer een auditcomité en er komt een internalauditfunctie. Het Rekenhof komt ook nog elk jaar langs en audit nog steeds alles wat er gebeurt. Als de vraag is om alles meer in detail te tonen, zal Lantis dat met plezier doen.

In verband met het magazine dat werd verspreid, zegt de spreker dat Lantis veel belang hecht aan zorgvuldige communicatie en het voortdurend opzoeken van dialoog. Zo wordt ook betrokkenheid gecreëerd. Negatieve frictie omzetten in positieve tractie, noemt hij het. Daar worden dus middelen in geïnvesteerd. Hij verwijst ook naar de twintig zogenaamde Lantis-ambassadeurs: eigen werknemers die in hun vrije tijd op scholen en bedrijven, bij verenigingen enzovoort gaan praten over Oosterweel, Vlaanderenbreed.

Hoe kan het dat de wijziging van de contractvorm naar een NEC4-Optie C geen financiële impact heeft? Luc Hellemans duidt dat de bouwconsortia voor een dergelijk project van enkele miljarden heel grote risico's moeten nemen. Ofwel rekenen ze dit door en wordt het onbetaalbaar, ofwel nemen ze risico's en riskeert men de ene schadeclaim na de andere. Er werd anderhalf jaar gezocht naar oplossingen in het buitenland. In het Verenigd Koninkrijk is twintig jaar geleden in het Institution of Civil Engineers een contractvorm ontworpen die tracht om opdrachtgevers en -nemers naar hetzelfde doel te leiden. Dat is het New Engineering Contract of NEC. Er is nu al een vierde editie, vandaar NEC4. Daardoor wordt claimgedrag voorkomen. Daarenboven word je als opdrachtgever verplicht om snel maar zorgvuldig beslissingen te nemen waardoor kosten worden voorkomen. Men wordt verplicht om de kosten te voorspellen, gekoppeld aan een waarschuwingssysteem als de kosten overschreden dreigen te worden. Daarover gaat men dan in dialoog. Bij een meerkost betalen opdrachtgever en -nemer elk de helft. Dergelijke werkwijze vermijdt een stillegging van de werken wegens een rechtszaak en bijvoorbeeld een half afgebroken viaduct in Merksem. Dat wil niemand meemaken. Een dergelijke werkwijze heeft een positieve impact op het risicoprofiel. Risico's die we kennen, worden begroot, niet-gekende risico's worden bijgehouden tot ze definieerbaar zijn.

Vervolgens gaat hij in op het protest en de mogelijke rechtszaken. Er zijn twee rechtszaken. Het eerste is geen protest tegen het Oosterweelproject maar wel tegen de uitbreiding van een containerterminal in Zeebrugge en is gericht tegen de Maatschappij van de Brugse Zeehaven nv of M.B.Z. Lantis is vrijwillig tussengekomen en tracht te bemiddelen. Er werd een juridische analyse gemaakt en Lantis schat dit niet in als een heel hoog risico. Ondertussen wordt er gezocht naar alternatieven. Die zijn echter niet in België te vinden dus zal er een bouwdok in het buitenland moeten worden gebouwd. Er is een mogelijke impact op het deelproject Scheldetunnel.

De tweede rechtszaak, tegen een aanmeerlocatie, gaat uit van Natuurpunt, maar Luc Hellemans heeft de indruk dat dit opgelost raakt. Er zal nog meer met Natuurpunt moeten overlegd worden.

Wat het minderhinderplan betreft, investeert Lantis zelf een aanzienlijk bedrag hierin. Het gaat over ongeveer 20 miljoen euro per jaar voor de minderhindermaatregelen en de modal split. Concreet gaan de middelen naar park-and-rides, verkeersveiligheid, fietspaden en zelfs traminfrastructuur in Zwijndrecht. Het minderhinderplan Linkeroever is besproken, goedgekeurd en in uitvoering. Het minderhinderplan Rechteroever is zo goed als klaar. Er wordt daarbij zo veel mogelijk vermeden om tijdelijke constructies zoals bruggen te bouwen.

De bouw van de park-and-rides zit op schema. Er werd beloofd dat ze klaar zullen zijn als de Rechteroever in uitvoering is, en dat zal lukken. Eind 2020 zullen de park-and-rides Luchtbal en Merksem nagenoeg afgewerkt zijn, en de park-and-

ride Linkeroever heel ver gevorderd. In het voorjaar 2021 zullen er dan waarschijnlijk een aantal kunnen geopend worden. Zomer 2021 zullen de meeste in dienst zijn. Er wordt nu naarstig werk gemaakt van de exploitatie van deze park-and-rides.

Wordt er over het projectgebied heen gekeken? Dat vindt de spreker een terechte vraag. Het verkeer stopt inderdaad niet aan de grens van de vervoerregio. Op 19 februari 2020 was er nog overleg met de Nederlandse vervoerregio Brabant. Er is ook overleg met de vervoerregio Waasland. Er wordt een open oproep gepubliceerd voor de bouw van een nachthub voor containervervoer in Lokeren als minderhindermaatregel. Daarvoor krijgt Lantis hulp van het team vervoerregio Antwerpen voor de afstemming. Er wordt ook op Vlaams niveau afgestemd welke Vlaamse administratie verantwoordelijk is voor welke maatregel en voor welk budget.

David Van Herreweghe vult in verband met de financiering verder aan dat Lantis heel wat geld heeft uitgespaard door gebruik te maken van een ander financieringssysteem. Oorspronkelijk ging men uit van een louter bancaire financiering. Uiteindelijk heeft men kunnen opteren voor een financiering via de overheid die door een sterke rating op een goedkope manier geld kan aantrekken. Bekeken over een dergelijk lange periode gaat het om een enorm bedrag dat zo wordt uitgespaard.

Er werd ook nog gevraagd of het geoptimaliseerde voorkeursscenario al is goedgekeurd. Dat is het geval, bevestigt hij, en wordt nu uitgevoerd. Bovendien heeft Lantis een akkoord verkregen voor de start van een studie voor een tweede Tijsmanstunnel.

2.3. Antwoorden van Filip Boelaert

Volgens *Filip Boelaert* zijn de meeste vragen door zijn voorgangers beantwoord. Wat impactmanagement betreft, wordt dit op twee niveaus bekeken: het strategische niveau waarbij op langere termijn wordt bekeken welke vervoersaanbieders elkaar gaan versterken of op elkaar gaan inspelen. Concreet gaat het om gesprekken met bijvoorbeeld de NMBS, De Lijn, AWV, De Vlaamse Waterweg, Lantis enzovoort over wanneer welke maatregelen kunnen worden gepland. Daarnaast is er het projectimpactmanagement dat door Luc Hellemans werd toegelicht: concrete maatregelen op projectniveau. Er is structureel overleg tussen het team Routeplan 2030 en de NMBS over de versterking van het aanbod op langere termijn en de afstemming tussen het vervoersplan van de NMBS en het Routeplan 2030.

Op de vraag om verder te kijken dan alleen de vervoerregio Antwerpen, zegt Filip Boelaert dat er gesprekken zijn met het Waasland en de vervoerregio Mechelen. De verschillende projecten zoals aangehaald door Koen Daniëls, worden daarbij mee bekeken.

Voor de Beverentunnel is een renovatiedossier in voorbereiding. Zodra de renovatie is doorgevoerd, zal bekeken worden of de ADR-classificatie terug kan worden aangepast.

2.4. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe gaat eerst in op de vraag over de overkapping van Borgerhout. Dat zit volgens hem goed. Er is een conflictvrije passage in een parkgebied van 100 meter breed. Het gaat om een kapstuk vanaf de spoorbundel achter het plein Ter Loo, en vervolgens over de snelweg en onder de Turnhoutsebaan, tot aan het Rivierenhof. Zo komt men tegemoet aan een vrijwel conflictvrije verbinding tussen een heel dichtbevolkt gebied en een groot park.

Er werd gevraagd of het doel een volledige overkapping is tegen 2030. Er is een bestuurlijke overeenkomst voor de noordelijke helft van de ring en in het zuiden aan de zogenaamde spaghettiknoop. Deze werken zullen tot ongeveer 2030 duren. Maar dat is niet de volledige overkapping. Daarvoor zijn vele miljarden extra nodig die momenteel niet zijn gebudgetteerd. De studiekost wel, namelijk binnen de 1,25 miljard euro voor de leefbaarheidsprojecten.

Gelet op de vele prioriteiten is het niet zeker dat al die grote werven de volgende tien jaar tegelijk helemaal uitgevoerd zullen geraken. Het kan dat er ooit een discussie zal moeten gevoerd worden over prioritering. Hij merkt echter wel een ongelooflijk sterke dynamiek bij besturen, administraties, actiegroepen enzovoort om snel grote stappen vooruit te zetten. Dat is erg belangrijk.

Station Luchtbal is een van de vier multimodale knooppunten. Er is destijds geen aparte financiering voor opgenomen in de financiering van de leefbaarheidsprojecten voor 1,25 miljard. Het is immers logisch dat de Vlaamse Regering hierin zou investeren zodra er budgettaire toezeggingen zijn van De Lijn en de NMBS over verbindingen en frequentie. Dat gesprek loopt. Het is ook heel complex omdat er vele regionale verbindingen op één plek moeten samenkomen. Om aan te tonen hoe gemotiveerd hij is om dit aan te pakken, verwijst hij naar de studie over de vier knooppunten die hij medewerkers van het MIT heeft laten maken. Wat de focus op auto's en parkeergelegenheid betreft in die verkeersknopen, verduidelijkt hij dat er een groot verschil is met de grote park-and-rides. Dat betekent niet dat er geen parkeerplaatsen kunnen zijn, maar dat moet in overleg met de stad worden bekeken. Maar het is niet de bedoeling om pendelaars met de auto daar te laten overstappen.

Voor de Scheldebrug toont een bevraging van de Antwerpse bevolking een overweldigende steun. Alexander D'Hooghe wil er alles aan doen om dit waar te maken. Nautische bezwaren maken het moeilijk om het waar te maken op de originele locatie en met het vooropgestelde budget. Er wordt dus gezocht om een, nautisch gezien, betere locatie te vinden en dit tegen de zomer door te rekenen, en te vergelijken met de kostprijs voor een tunnel en pont. Ook de openingstijden van een brug moeten bekeken worden. Rond of kort na de zomer kan dan beslist worden.

3. Replieken

3.1. Tussenkomen van Imade Annouri

Imade Annouri erkent dat Mark Descheemaeker tijdens de gedachtewisseling in de commissie op 16 januari 2020 heeft gezegd dat de dienstverlening met de huidige middelen kan worden behouden maar dat was duidelijk ook een signaal om te stellen dat men de limiet had bereikt. Het was duidelijk dat als men wil tegemoetkomen aan de gestelde vragen voor de toekomst, daarvoor middelen nodig zijn. Ook de Antwerpse schepen Koen Kennis, mobiliteitsexperten, TreinTramBus enzovoort zijn die mening toegedaan. Hij mist momenteel ambitie en duidelijkheid hieromtrent.

Wat de overkapping aan Borgerhout betreft, betreurt hij de beperktheid ervan. De ambitie mag hoger liggen. Hij hoopt dat er in de toekomst nog meer mogelijk is. Het gaat om een dichtbevolkt gebied, met veel doorgaand verkeer en met een grote groep inwoners die sociaal-economisch kwetsbaar is voor de effecten van luchtverontreiniging. Er moeten spijkerharde garanties komen dat de voorziene maatregelen zoals de schouwen geen effect hebben op hen.

3.2. Tussenkost van Hannes Anaf

Hannes Anaf vraagt nog meer informatie over het bereik van de publicatie.

Een aantal van zijn bezorgheden zijn deels weggenomen zoals die over het geoptimaliseerd voorkeursontwerp en de tunnels.

Hij maakt zich nog wel ernstige zorgen over de modal shift. Het klopt dat dit inderdaad niet alleen over De Lijn gaat. Maar in het voortgangsrapport is hierover niets terug te vinden. Hij vraagt om de volgende keer duidelijke cijfers en tabellen te voorzien en het Rekenhof erbij te betrekken. Hij verwijst nogmaals naar de uitspraak van Mark Descheemaeker dat als er geen extra middelen komen, er ook geen extra aanbod zal zijn. De minister verwacht veel heil van de vervoerregio's. Uit de vervoerregio Kempen waar een vervoersplan werd goedgekeurd, hoort hij dat men blij is dat men het bestaande aanbod heeft kunnen behouden. Alle extra vragen zullen nu pas op tafel komen want er is nog 1,25 miljoen euro voor vervoer op maat. Dat is ruim onvoldoende om alleen al maar het aanbod van voor de vorige legislatuur te bereiken. En dat is nog zonder de bijkomende vragen van gemeenten. Men is dus helemaal niet zo enthousiast over het akkoord over het vervoersplan.

De antwoorden op de vragen over het Overkappingsfonds hebben hem ook niet gerustgesteld. Hij vreest dat er vooral naar de volgende legislatuur wordt gekeken voor de financiering.

Over de tolheffing is er blijkbaarheid nog geen duidelijkheid. Het is belangrijk dat er wordt gekeken naar sociale correcties.

Tot slot vraagt hij waarom er nu al geen snelheidsverlaging naar 80 km/u op de ring komt. Dat zal al voor effect zorgen. Hetzelfde geldt voor het nu al langs de Liefkenshoektunnel sturen van het vrachtverkeer. Dat zal voor minder hinder zorgen.

3.3. Tussenkost van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer begrijpt dat in verband met een mogelijke afschaffing van tramlijnen 4 en 7 het aan de vervoerregioraad is om een advies te geven. Maar het gaat wel om het kernnet en daarom had hij graag het standpunt van de minister gekend om de paniek die er is, te weerleggen.

Wat DeWaterbus betreft, wordt verwezen naar de lage gebruikscijfers op het Albertkanaal. Hij betreurt dat. Het klopt dat er weinig gebruikers waren, maar de ontsluiting was nog niet volledig. De pontons worden momenteel ook afgebroken. Mocht in de toekomst blijken dat men een waterbus als minderhindermaatregel weer wil laten varen op het Albertkanaal, dan moeten die opnieuw worden opgebouwd.

Hij wil reageren op de uitlatingen van Annick De Ridder die hem woorden in de mond legt alsof hij zou willen dat Antwerpenaren tol zouden moeten betalen. Hij kent de afspraak om één verbinding tolvrij te maken. Zijn vragen over de gedifferentieerde tolheffing waren ingegeven vanuit een verkeerslogica. In hoeverre zou namelijk één tolvrije verbinding de nodige verkeerssturing ondermijnen?

Op de vraag om verduidelijking over de hoogte waarin de lucht wordt geblazen antwoordt *Luc Hellemans* dat dit minstens 40 meter hoog zal zijn. *Orry Van de Wauwer* lijkt dat gezien de hoogbouw, de limiet te zijn. Net zoals Imade Annouri heeft hij wel een groot vertrouwen in de technologische innovatieve ontwikkelingen, maar hij vraagt toch ook garanties in het belang van de inwoners. In de

oorspronkelijke plannen stonden leuke alternatieven zoals een stedelijke serre. Daar vindt hij niets meer over terug.

3.4. Tussenkomsst van Annick De Ridder

Annick De Ridder dankt de minister voor haar tussenkomsst op Europees niveau voor de elektrificatie van spoorlijnen en het project 3RX.

Begrijpt zij het goed dat het afhankelijk is van de uitgevoerde renovatie van de Beverentunnel dat de tunnel weer ADR-waardig is? Dat is voor de petrochemische cluster cruciaal. Iedereen begrijpt dat veiligheid belangrijk is, maar op termijn lijkt het aangewezen om ADR-vervoer terug door de tunnel te laten rijden.

Filip Boelaert zegt dat AWW zich bewust is van de risico's en de problemen. Dat zal moeten blijken uit het dossier. Zij rekent ook op de minister voor dit dossier.

Wat het containervervoer betreft, wordt ook door de haven mee aan de kar getrokken om dit vervoer te spreiden.

Ten slotte vraagt ze of er al duidelijkheid is over de extra middelen voor vervoer op maat voor de vervoerregio's.

3.5. Tussenkomsst van Wim Verheyden

Wim Verheyden gaat akkoord dat de modal shift een en-enverhaal is en niet alleen De Lijn betreft. Het is volgens hem echter een utopie te geloven dat meteen iedereen op de fiets gaat springen, zelfs in het geval van goede fietsinfrastructuur. En dan is het openbaar vervoer nodig. Ook hij heeft Mark Descheemaecker horen zeggen dat er meer middelen nodig zijn als men meer kwaliteit en aanbod wil.

Hij is het niet eens met de zienswijze van Annick De Ridder die tevreden is dat het hele Scheldetraject gedekt wordt door DeWaterbus. Er zijn immers nog gemeenten die stroomopwaarts aan de Schelde liggen en hiervoor vragende partij zijn. Deze randgemeenten zullen ook de gevolgen dragen van de vele werken die gepland zijn.

4. Bijkomende antwoorden

4.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat ook zij vragende partij is voor een performante en efficiënte openbaarvervoermaatschappij en van oordeel is dat er een en ander moet worden bijgestuurd. Er wordt overgeschakeld naar een vraaggestuurd model en ritten die economisch niet rendabel zijn, moeten herbekeken worden. Zij verwijst hiervoor naar de vervoerregio's. Het klopt niet dat er niet wordt geïnvesteerd in De Lijn. Ze verwijst bijvoorbeeld naar de vergroening van de vloot.

Wat de extra middelen voor vervoer op maat voor de vervoerregio's betreft, zegt de minister dat men er volop mee bezig is. Zo snel als mogelijk worden er knopen doorgehakt.

De snelheidsverlaging op de ring naar 80 km/u wordt in de toekomst voorzien als flankerende maatregel. Ze zal dit verder bekijken.

4.2. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Het klopt niet dat de stedelijke serres niet meer in de plannen staan, aldus *Alexander D'Hooghe*. Dat project aan de grote kap Groenendaallaan wordt nu door de stad Antwerpen opgenomen.

Hij vermeldt dat voor alle projecten van de grote kappen op Oosterweel de waterkerende laag de grens vormt. Alles wat onder die laag ligt zal door Lantis worden beheerd en gebouwd, daarboven door de Stad Antwerpen.

4.3. Antwoorden van Lantis

Luc Hellemans antwoordt dat er 2000 exemplaren zijn gedrukt van de publicatie.

Bart CLAES,
voorzitter

Imade ANNOURI,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
EIB	Europese Investeringsbank
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MER	milieueffectrapport
MIT	Massachusetts Institute of Technology
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NEC	New Engineering Contract
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
pps	publiek-private samenwerking
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenramingen
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten