



Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 4
11 december 2020 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Maarten De Veuster

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

15 oktober 2020

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 66** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering

INHOUD

I.	Toelichtingen	4
1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Toelichting over de Oosterweelverbinding door David Van Herreweghe en Luc Hellemans	4
3.	Toelichting over de leefbaarheidsprojecten door Alexander D’Hooghe	7
3.1.	Noordelijke ringparken	7
3.2.	Ringpark Zuid	8
3.3.	Ringpark Groene Vesten	8
3.4.	Ringpark West	9
3.5.	Scheldeverbinding	9
3.6.	Ringstudies	9
3.7.	Masterplan	9
4.	Toelichting van het haventracé en Routeplan 2030 door Filip Boelaert ..	10
4.1.	Haventracé	10
4.2.	Routeplan 2030	11
4.3.	Aanpak voortgangsrapportages	13
II.	Bespreking	14
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	14
1.1.	Tussenkoms van Jos D’Haese	14
1.2.	Tussenkoms van Imade Annouri	15
1.3.	Tussenkoms van Hannes Anaf	16
1.4.	Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	16
1.5.	Tussenkoms van Orry Van de Wauwer	17
1.6.	Tussenkoms van Maarten De Veuster	18
1.7.	Tussenkoms van Koen Daniëls	19
1.8.	Tussenkoms van Wim Verheyden	19
2.	Antwoorden	20
2.1.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	20
2.2.	Antwoorden van Lantis	21
2.3.	Antwoorden van Filip Boelaert	24
2.4.	Antwoorden van Alexander D’Hooghe	24
3.	Replieken	26
4.	Bijkomende antwoorden	27
	Gebruikte afkortingen	29
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 15 oktober 2020 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/3).

Het vorige verslag werd uitgebracht op 20 februari 2020 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1 en 2). 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. Inleiding door minister Lydia Peeters

Van de COVID-19-pandemie ondervinden de projecten van het Toekomstverbond nauwelijks vertraging, aldus minister *Lydia Peeters*. Integendeel, sommige werken verlopen sneller. Zo zijn die op de E17 een jaar eerder begonnen. Het Toekomstverbond is een samenwerking van tal van entiteiten, burgerbewegingen en andere stakeholders die erin slagen vooruitgang te boeken, wat kracht en overtuiging uitstraalt. Eind november 2020, als het doek valt over de omgevingsvergunning voor de Oosterweelwerken, is het kantelmoment. De Vlaamse Regering houdt alle facetten van het Toekomstverbond in het oog. Zo besliste ze al over het haventracé en flankerende maatregelen. In dit voortgangsrapport wordt een stand van zaken, maar ook een vooruitblik geboden op de vier pijlers: de Oosterweelverbinding zowel op Linker- als op Rechteroever, de leefbaarheidsprojecten, het haventracé en het Routeplan 2030.

Tijdens de bespreking van het verslag van 20 februari 2020 vroegen verschillende parlementsleden om het Rekenhof opnieuw te betrekken bij de voortgangsrapportages en om opnieuw projectfiches op te maken, inclusief de budgettaire rapportering hierover. In samenspraak tussen kabinet, administratie, Rekenhof en commissie werd afgesproken om halfjaarlijks te rapporteren aan het parlement. In oktober wordt er een beleidsmatige voortgangsrapportage uitgebracht. Een meer financieel-budgettair georiënteerd rapport wordt in samenwerking met het Rekenhof voorgelegd in februari.

2. Toelichting over de Oosterweelverbinding door David Van Herreweghe en Luc Hellemans

David Van Herreweghe beaamt dat de werken op Linkeroever sneller vorderen dan gepland. De bouw van de nieuwe Scheldetunnel en alle bijhorende tunneltechnische installaties zijn gegund; de contracten met de aannemercombinatie zijn gesloten. De werken starten begin 2021. De aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het volledige stuk op Rechteroever is in april 2020 ingediend. Het openbaar onderzoek is afgerond. Het is hoogstwaarschijnlijk dat de vergunning afgeleverd wordt voor het einde van 2020.

Het project is gestart als een mobiliteitsproject, vooral gericht op bijkomende capaciteit en verkeersveiligheid. In overleg met heel wat stakeholders en maatschappelijke actoren is er al snel een tweede dimensie gekomen, namelijk betere leefbaarheid, meer zuurstof, meer groen, meer ontwikkelingsruimte voor de Antwerpse regio. Recent is er een nieuw aspect aan toegevoegd, namelijk welvaart. De coronacrisis heeft duidelijk gemaakt hoe snel een en ander kan verkeren en hoeveel geld er nodig is om de gezondheidszorg maar ook de koopkracht, dus de economie en de inkomens van de werknemers en ondernemingen, op de rails te houden. Dit project zal ervoor zorgen dat de bedrijven kunnen doorwerken, mensen hun job behouden én zal de volgende tien jaar nieuwe werkgelegenheid creëren.

Om dat allemaal waar te maken, blijft een 'will do'-overheid wezenlijk. Het Oosterweelproject is het juiste project om op dit, weliswaar pijnlijke, moment van de nood een deugd te maken. Zoals Lantis trouwens op Linkeroever de voorbije zes maanden al deed: in plaats van stil te vallen werd de verkeersluwe lockdown aangegrepen om dubbel zo snel te werken. Terloops wijst hij erop dat de principes van dit project in lijn liggen met het relanceplan dat de minister-president aankondigde.

Luc Hellemans illustreert zijn uitspraak dat het Oosterweelproject verbazend goed vooruitgaat met de werken in het weekend van 14, 15 en 16 augustus 2020, toen op 72 uur de volledige verkeerswisselaar op Linkeroever werd omgebouwd; een huzarenstuk met 400 mensen en 130 machines en voor 13 miljoen euro aan omzet (zie slide 6 van de presentatie). Uiteindelijk zal er door die bundeling ongeveer 15 hectare groenverbinding bij komen. De doorstroming zal verbeteren, de autosnelweg wordt in het landschap ingepast. De leefbaarheid, inclusief de luchtkwaliteit, zal erdoor verhogen. Dit jaar zal Lantis op de Oosterweel-Linkeroever een omzet halen van 120 miljoen euro, dat is zonder weerga voor één project in Vlaanderen. Vorig jaar was de omzet 40 miljoen euro. Lantis is klaar voor het half miljard euro omzet per jaar dat nodig is om het volledige project tegen 2030 klaar te hebben. De werken zijn divers: het verplaatsen van rugstreppaden, het afbreken van loodsen, het bouwen van geluidsmuren. Ze worden tegelijk en in synergie aangepakt.

Voor Linkeroever is ondertussen 30 procent van de scope gerealiseerd. Voor Rechteroever is het wachten op de omgevingsvergunning, die in principe in november 2020 wordt afgeleverd. Lantis is klaar om tegen het einde van het jaar een aannemer voor Rechteroever aan te duiden, zowel voor de Royerssluis, het knooppunt Oosterweel als voor de werken aan de R1. Vanaf 2021 kunnen die werken dus starten.

Momenteel wordt er dus vooral gewerkt op Linkeroever, langs beide kanten van de snelweg (zie slide 8). Tegelijk lopen er enkele mastodontprojecten op Rechteroever, zoals de park-and-rides aan Luchtbal en in Merksem die 1500 voertuigen van de weg moeten halen. Dat betekent een aanzienlijke model shift nog voor de start van de werken.

Het project is dus geëvolueerd tot meer dan een bouwproject. De eerste opstap was het afsluiten van het Toekomstverbond, dat de doelen verruimd heeft van niet alleen veiliger, gezonder, vlotter en ruimer naar ook kansen bieden. Elke kans om met 4,5 miljard euro overheidsgeld een beter Vlaanderen te creëren, moet worden gegrepen. De Oosterweelverbinding is dus ook een welvaarts- en welzijnsopgave geworden met zeer ambitieuze doelen, niet alleen op het vlak van mobiliteit maar ook op het vlak van werkgelegenheid. Lantis tekende een engagement met de stad Antwerpen, met de VDAB, met Constructiv, de bouwsector, om samen met de sociale partners duizend jongeren per jaar op te leiden en tweehonderd daarvan ook werk te geven. De achthonderd andere krijgen via de opleiding gedragscompetenties

die zullen helpen om te integreren in de samenleving. Lantis en Ineos zullen trachten om elk vijfhonderd werknemers die in de buurt moeten gehuisvest worden, een fatsoenlijk en veilig onderkomen te geven. Het veiligheidsniveau van de werken moet met 25 procent stijgen anders sterven er tijdens het project dertig mensen. Al die voorzieningen strekken tot voorbeeld voor de bouwsector.

Voorts is het project als een rimpel in zee, die heel Vlaanderen op een positieve manier kan beroeren. Zo is er een kans op een havenuitbreiding in Zeebrugge, wordt de Antwerpse grond gebruikt voor een bos in Lochristi en worden de kleiputten van Rumst ermee gesaneerd. Dat grondvervoer gebeurt via de binnenvaart. Voorts worden er mensen opgeleid en komen er arbeidsplaatsen bij. Voor het goederentransport wordt er gedacht aan een nachthub in Vrasene en aan een containerterminal in Genk (zie slide 13). Lantis is dus meer dan een bouwheer, het is de grootste matchmaker van Vlaanderen. Om daarin te slagen, is een 'will do'-mentaliteit nodig, niet alleen bij bedrijven en burgers maar ook bij de overheid. Gelukkig ziet hij daar veel sporen van in de Septemberverklaring en in het relanceplan. Over partijgrenzen heen staan er mensen op.

Voor de modal shift heeft Lantis geleerd uit de werken op Linkeroever. Op Rechteroever zal een tijdelijke snelweg nodig zijn om de veiligheid te garanderen, maar daarop moet met één rijstrook minder, voldoende doorstroming worden geboden. Om de noodzakelijke structurele modal shift te versnellen, bundelt Lantis middelen voor personenvervoer, voor goederenvervoer en voor verkeersmanagement. Het zorgt ervoor dat een zo groot mogelijk aandeel van het budget naar structurele ingrepen gaat. Zo zal een tijdelijke minderhinderbrug op Linkeroever over vijf jaar een eoduct zijn. Andere tijdelijke bruggen zullen gebouwd worden met circulaire materialen, waarvan delen later gebruikt kunnen worden voor de overkapping. Tijdens de werken worden meteen definitieve fietsverbindingen en -corridors aangelegd.

Wat ook in de relanceverklaring aan bod kwam, is dat vergunningen bedoeld zijn om mens, natuur en milieu te beschermen en om zeker te zijn dat de ingreep de omgeving ten goede komt. In de tien jaar dat er gewerkt wordt, zullen er sowieso onverwachte zaken opduiken. Moet er dan voor elke kleine wijziging, bijvoorbeeld een kleine verplaatsing van het tracé om archeologische vondsten uit te graven en te vrijwaren, een nieuw milieueffectrapport en vergunning gevraagd worden? Een omslag van een vergunningsproduct naar een vergunningsproces kan het ondernemen vergemakkelijken. Dat geldt voor alle Vlaamse projecten. Lantis wil helpen om nieuwe duurzame investeringen aan te trekken, maar ook om van vergunningen flexibele instrumenten te maken zonder evenwel aan de doelstellingen te raken.

David Van Herreweghe concludeert dat Lantis volledig in lijn zit met de zogenaamde Groep van Tien, een overlegorgaan van vakbonden en werkgevers, maar ook met het relanceplan van de minister-president. De economische activiteiten moeten in coronatijden zo veel mogelijk het economische herstel steunen. Het relanceplan stelt voorts een verdubbeling van de overheidsinvesteringen in het vooruitzicht, onder meer om de missing links weg te werken en een digitaal geconnecteerd vervoersbeleid op te zetten via een interfederaal mobiliteitsplan met alle mobiliteitspartners, ook de NMBS. Voor de spreker is een goed beheer van de logistiek en de bevoorrading cruciaal. Aannemers verschillen onderling weinig in bouwtechnische aangelegenheden maar wel in logistiek management, dus hoe ze een werf en de bevoorradingketen organiseren. In de Vlaamse economie zijn de meeste bedrijven gespecialiseerd in onderdelen, waardoor er telkens weer vervoer en logistiek nodig is: grondstoffen invoeren, half afgewerkte producten exporten, afgewerkte producten invoeren. Dat zo efficiënt, zo goed en zo snel mogelijk organiseren, is voor de economie de sleutel tot succes.

Voor onderwijs en opleiding zal Lantis zo goed mogelijk samenwerken met partners als Talentenwerf en de VDAB om werkzoekenden op de werven op te leiden of er ervaringen te laten opdoen. Alle handen zijn broodnodig. Eens de pandemie achter de rug is, zal er allicht weer krapte op de arbeidsmarkt zijn. Ook hij pleit voor een vergunningsprocedure die rechtszekerheid geeft maar ook flexibel is, zeker voor projecten met een lange duurtijd.

3. Toelichting over de leefbaarheidsprojecten door Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe geeft een stand van zaken van de leefbaarheidsprojecten in de Antwerpse ringzone, zijnde een achttal bouwprojecten en een viertal studies ter voorbereiding van nieuw beleid en voor een betere aansluiting van de bouwprojecten (zie slide 2 van zijn presentatie). De projecten willen baten voor de gezondheid en het openbaar domein op lokaal niveau bieden, maar spelen ook een rol in het positioneren van Vlaanderen en de Antwerpse regio als aantrekkelijk genoeg om talent en kapitaal wereldwijd aan te trekken. Hij sluit zich aan bij het pleidooi voor snellere vergunnings- en beroepsprocedures, wat ook de leefbaarheidsprojecten ten goede komt.

De acht projecten rond de ring sluiten op elkaar aan. Doel is dat ze, na afloop van alle werken, een groot regionaal geïntegreerd landschapspark van meer dan 10 kilometer vormen, met voldoende diversiteit in parkonderdelen en ruimte.

3.1. Noordelijke ringparken

De spreker licht eerst de vier noordelijke ringparken toe. Dat zijn de ringparken die op en langs de Oosterweelverbinding komen. De grote conflicten tussen landschap, leefbaarheid en mobiliteit zijn opgelost. Voor elk van de parkstukken is een competitie gehouden waarop drie tot vier consortia uit de pool van vijf intekenden. Aan elk team is vooralsnog enkel een plan van aanpak, een methodologie en een ontwerpschets gevraagd. Het is te complex om al een uitgewerkt ontwerp te leveren, want dat vergt interactie en cocreatie. In de loop van september 2020 zijn de ontwerpteam door een onafhankelijke jury geselecteerd. Ondertussen zijn ze door de stad Antwerpen aangesteld en hebben ze één jaar om per parkstuk een voorontwerp in te dienen dat afgestemd is op de bodem die Lantis aanlegt. Niet elk project heeft dezelfde aanbestedende opdrachtgever. Voor de vier noordelijke ringparken is dat de stad Antwerpen. Toch is er goed overleg tussen de verschillende aanbesteders, onder meer de administraties Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg en de stad Antwerpen. Het team van de intendant tracht de verbindingsfunctie tussen de verschillende ambtelijke spelers waar te nemen.

Waar er aan het Noordkasteel oorspronkelijk een wegkloof kwam, is er dankzij veel duw- en trekwerk beslist ook daar een overkapping aan te leggen (zie slides 7 tot en met 9). De op- en afritten nemen slechts een beperkte plaats in waardoor de historische schans deels kan worden hersteld. Voor dit project is het team Studio Paola Vigano-Grafton Architects-Maarch geselecteerd (zie slides 10 en 11). Zij zien het ringpark als een decompressiezone, met de schans, een stiltegebied en een stedelijk plein.

Het ringpark Groenendaal aan de Ring-Noord komt te liggen op een van de grootste overkappingen van bijna een kilometer lang. De Groenendaallaan wordt een laan door het park (zie slides 12 tot 14). Het ontwerpersteam BUUR-Latz-Greisch-SWP plant tuinen en kleinere parken voor Merksem-Noord en een nieuw stadspark van Luchtbal tot aan het Albertkanaal. Het heeft een goede oplossing gevonden om de op- en de afritten van de ring veilig af te wikkelen met minimale impact op de omgeving (zie slides 15 en 16).

Aan de overkant van het Albertkanaal, waar oorspronkelijk de wegsleuf helemaal openlag, maar ondertussen in de plannen deels dicht is, is het team Studio Paola Vigano-Grafton Architects-Maarch aangesteld om het ringpark Lobroekdok nabij het Sportpaleis te ontwerpen (zie slides 17 tot 21). Zij willen een grootstedelijk waterpark, een grote blauwe long van 2 op 3 kilometer, doordaderd met paden. De multimodale doorstroming en binnenvaart blijven de primaire functies van het Albertkanaal. Dat kanaal vertoont echter op die plaats een zwaai-kom, breed en met een diepte ongezien voor een stad. Samen met het Lobroekdok, dat eigenlijk een deel van de oude schans was, maakt dat een brede wateroppervlakte.

Het laatste van de vier noordelijke ringparken is Het Schijn. De snelweg loopt vandaag omhoog naar het viaduct, maar zal in de Oosterweelverbinding dalen om in een sleuf terecht te komen. Zelfs zonder overkapping is hier een park van een honderdtal meter breed mogelijk (zie slides 22 tot en met 26). Voor dit project is het team Omgeving-De Urbanisten-Cobe geselecteerd. De Urbanisten, een Rotterdams bureau, zijn waterexperts. Zij maken van Het Schijn een sinusoidale drager van een recreatieve parkprogrammatie en trekken het park Riverenhof daarmee door tot aan het Sportpaleis. De ring zal in de eerste fase nog niet overkapt worden, maar wel overkappingsklaar zijn.

3.2. Ringpark Zuid

Voor het ringpark Zuid (zie slides 28 tot en met 34), de zogenaamde spaghetti-knoop, is Agentschap Wegen en Verkeer de aanbestedende opdrachtgever. AWW werkt echter nauw samen met de stedelijke diensten en andere betrokken Vlaamse agentschappen. Het ontwerpproces loopt nog, binnenkort wordt een ontwerper aangesteld. De intendant is blij dat er voor dit project aanzienlijke middelen vrijgemaakt zijn. Omdat de verkeersbewegingen compacter worden, op of tegen de ring, komt er, zelfs zonder overkapping, veel parkareaal vrij en ontstaat er zelfs ruimte voor meer stad. De invalswegen zullen niet meer tegen de stad aangeplakt zijn en bermen zullen een dijk opwerpen tegen het geluid. De Silvertop wordt grotendeels vrijgemaakt van wagenverkeer, waardoor er ruim plaats komt voor een multimodaal knooppunt aan station Zuid. Het is de bedoeling om de Leien over de ring te verbinden met de Emiel Vloorsstraat en de Sint-Bernardsesteenweg zodat één boulevard ontstaat van de binnen- tot de buitenstad. Hij suggereert dit stuk de Australiëlei te noemen. Dan zal het verkeer vier kruispunten moeten kruisen om van buiten- naar de binnenstad te gaan, vandaag zijn dat er acht. De doorstroming voor auto's, maar ook voor andere modi wordt vlotter. Ringpark Zuid speelt een belangrijke rol daar het aansluit op de Scheldeoeververbinding, een ander leefbaarheidsproject.

3.3. Ringpark Groene Vesten

Het ringpark Groene Vesten zal als tweede in constructie gaan. Het park maakt de verbinding tussen het ringpark Zuid en de knoop van de E313. In die zone wordt geen overkapping gepland. De snelweg wordt er immers niet heraangelegd. Er wordt wel winst geboekt door de ring in te kapselen met geluidsbermen, opstuwingen, herstelde stukken van de oude schansen enzovoort, wat op sommige plaatsen zelfs een hoogteverschil van 8,5 meter geeft. Wat vandaag onaangename groenruimte is, omdat het er te lawaaiig is en het er stinkt, wordt bruikbaar voor menselijke ontspanning. Samen met de stad wordt nagegaan hoe men daar beperkte binnen-buitenstadsverbindingen door kan weven. Het ringfietspad wordt omgevormd tot een 6,5 meter brede fietssnelweg die doorloopt naar Linkeroever.

3.4. Ringpark West

Op Linkeroever is het de bedoeling om de snelweginfrastructuur in te bedden in een parkstructuur, om de fietspadenstructuur af te werken en geluidsbermen aan te leggen. De aanleg van ringpark West is bezig, daar het gelijktijdig moet verlopen met de infrastructuurwerken van Lantis. Over een groot stuk van dit tracédeel komen er geluidschermen van meer dan 8 meter hoog met baten van 10 decibel. Naast een ander groot deel komen bermen (zie slides 42 tot en met 45).

3.5. Scheldeverbinding

Het achtste bouwproject vormt de link tussen de spaghettiknoop op Rechteroever en Linkeroever, de zogenaamde Scheldeoververbinding (zie slides 47 tot en met 53). Dit project wordt getrokken door De Vlaamse Waterweg. Tegen het aanvankelijke plan van een brug zijn nautische bezwaren gerezen. Daarom loopt er nu een exhaustief onderzoek om verschillende types bruggen en tunnels met elkaar te vergelijken, op kost, performantie, locatie. Doel is alle mogelijke gevolgen, nautische en voor de modal shift, zo goed mogelijk in kaart te brengen en een pareto-optimum te vinden. De spreker vermoedt dat daar binnenkort uitsluitsel over komt.

3.6. Ringstudies

De spreker vervolgt met de ringstudies. De eerste is de tunnelveiligheidsstudie over de overkapping van de R1-Zuid (zie slide 55). Verschillende administraties werken daarvoor samen, onder coördinatie van opdrachtgever Agentschap Wegen en Verkeer.

Een tweede studie gaat over de vier multimodale knopen (zie slide 56), de hubs waar passagiers van alle verkeersstromen, auto, fiets, trein, tram, metro, collectief privévervoer, kunnen overstappen. Het Toekomstverbond kan niet alle systemen aanleggen, maar wel de hubs. In het masterplan 2017-2018 waren er vier knooppunten gepland. De knoop Zuid is een onderdeel geworden van de heraanleg van de spaghettiknoop onder leiding van het Agentschap Wegen en Verkeer. De stad Antwerpen heeft een bouwvergunning afgeleverd aan de NMBS voor het station Zuid, wat betekent dat de financiering rond is. De Silvertoplaan wordt grotendeels vrijgemaakt voor trams en bussen en er komt een nieuw station Zuid. De huidige Silvertopbrug boven snelweg en spoor krijgt daarvoor een extra stuk dak.

Aan de andere drie hubs is nog veel meer werk. Voor de hub Berchem speurt team Intendant nu zelf naar de optimale knoop (zie slides 57 tot en met 61). Het heeft daar ook academisch onderzoek op losgelaten. Zo wordt nagegaan of met een beperkte overkapping de multimodale knoop de spanwijdte en schaal kan krijgen die een station dat Antwerpen met de wijde omgeving verbindt, nodig heeft. Het Burgemeester Edgar Ryckaertsplein is daar niet groot genoeg voor.

Voor de knoop Zuid verwijst de spreker naar slides 62 tot en met 65.

3.7. Masterplan

Het team van de intendant besteedt veel tijd aan het op elkaar afstemmen van de verschillende administraties maar ook aan het integraal houden van alle delen. De vijf of zes grote parken hebben dan wel elk een eigen identiteit, het zijn grote landschapsparken die samen horen (zie slides 67 tot en met 73). Hoewel elk van de projecten op een eigen wijze nabijgelegen straten of pleinen onder handen neemt, staan ook die realisaties niet los van elkaar. Ze zijn ook relevant voor het systeem, zoals de nieuwe verbindingsweg tussen binnen- en buitenstad die eigenlijk de weefsels tussen beide heelt. Eens alles gerealiseerd is, is Antwerpen klaar om de strijd te winnen voor talent en kapitaal in de 21e eeuw. Dat straalt ook af

op heel Vlaanderen. Het is nu zaak om alles binnen de budgetten en termijnen af te werken. Gelukkig gunnen de verschillende opdrachtgevers elkaar het licht in de ogen en werken ze productief samen.

4. Toelichting van het haventracé en Routeplan 2030 door Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat de twee voorgaande sprekers drie van de vijf pijlers van het Toekomstverbond hebben toegelicht: de Oosterweelverbinding, de overkapping van de ring, het overleg. Hij zal de overige pijlers toelichten: het haventracé en het Routeplan 2030 gericht op de 50/50-modal split.

4.1. Haventracé

Het haventracé is eigenlijk een ringweg rond de stad, de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen, maar ook de preferentiële route voor wie niet in de stad hoeft te zijn (zie slide 2 van zijn presentatie). Het project bestaat uit: de verbetering van de E34-west, ook wel de Expresweg of de N49, een tweede Tijsmanstunnel, de verbetering van de R2 tussen de Liefkeshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12, de optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx, een nieuwe verbindingsweg A102 tussen de E313 en de A12-E19, de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen. Het project omvat ook de bouw van een goed werkend systeem van verkeerssturing voor de hele regio.

In mei heeft de minister de Vlaamse Regering meegedeeld dat Lantis, conform de afspraken in het Toekomstverbond, de Tijsmanstunnel eerst zal aanpakken. Tegelijk wordt het knooppunt E34-R2 door de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangepakt. Verkeerskundig onderzoek heeft uitgewezen dat beide projecten zelfstandig uitgewerkt kunnen worden en een afzonderlijk procesverloop kunnen hebben.

Doel van de tweede Tijsmanstunnel is een vlotte kruising van het Kanaaldok B1/B2 voor het doorgaand en lokaal verkeer door een capaciteitsuitbreiding. Voorts komt er een goede ontsluiting van het omliggende gebied. De verkeersveiligheid en doorstroming in en rondom de eerste en de tweede Tijsmanstunnel wordt verhoogd door de weefbewegingen voor en na de tunnels te verbeteren. Tot slot komt er ook een fietsverbinding tussen de oevers van het kanaaldok.

In het voorjaar van 2020 werd het studiebureau ElisAnt, een tijdelijke vereniging tussen Tractebel Belgium en Arcadis Belgium aangesteld door Lantis om dit project te ontwerpen. Dat gebeurde na een openbare aanbesteding via een concurrentiegericht dialoog. Dat is een innovatieve wijze van aanbesteding waarbij de opdrachtgever niet zomaar een bestek oplegt maar met de kandidaat-studiebureaus in discussie gaat. Momenteel loopt er een intensief scenario-onderzoek over hoe de capaciteitsuitbreiding te realiseren. Hierbij wordt de afweging gemaakt tussen functionaliteit, capaciteit, veiligheid van de huidige R2-verbinding en de nieuwe aan te leggen structuur, een tunnel- of bruggencomplex, in combinatie met de bestaande te renoveren Tijsmanstunnel. Dit onderzoek wordt afgerond tegen eind 2020. Via de werkbanken, overlegfora, wordt er frequent teruggekoppeld naar de stakeholders. Op basis van het scenario-onderzoek zal een voorkeurvariant gekozen worden die na een detailonderzoek ontworpen zal worden.

Het tweede deel is het toegangscomplex E34-R2-grote ring (zie slide 5). Doel is een volwaardige en aangepaste aansluiting op de E34 voor het verkeer dat de Waaslandhaven via de westelijke ontsluitingsweg wil bereiken of verlaten. Voorts moet er rekening worden gehouden met de beslissing om de E34-R2 een belangrijker rol te laten spelen in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen. Verkeer dat niet in de stad moet zijn, moet zo veel mogelijk langs deze weg worden geleid. Daarom is ter hoogte van de aansluiting van de R2 met de E34 een goede

doorstroming naar het hoofdwegennet noodzakelijk. Het project is geen wegverbinding op zich, maar maakt deel uit van een geïntegreerd proces waar ook landschap, natuur, erfgoed enzovoort deel van uitmaken. Dit voorjaar werd daarover de initiatienota afgerond die haalbare en gedragen oplossingsmogelijkheden beschrijft. Een voorstel van startnota zal tweede helft van november/begin december 2020 worden voorgelegd aan een te organiseren werkbank.

Het laatste deel van het haventracé bestaat uit de A12-Noord, de aan te leggen Nx en A102 en de zone waar deze A102 aansluit op de E313/E34 (zie slides 6 en 7). Dit deel zal gebundeld aangepakt worden onder de noemer Oostelijke verbinding. Dit voorjaar werd beslist om voor die verbinding de procedure Complexe Projecten te volgen. Op korte termijn zal aan de Vlaamse Regering een ontwerp van startbeslissing ter goedkeuring worden voorgelegd. Nadat deze startbeslissing, die de probleemomschrijving bevat, genomen is, start de onderzoeksfase met als eerste stap een projectonderzoeksnota waarin de alternatieven en hun voor- en nadelen beschreven staan. Die nota zal, allicht in de eerste helft van 2021, ter inzage gelegd worden. De alternatievenonderzoeksnota bevat de doelstellingen, bepaalt de geografische werkingssfeer van het complexe project, de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek, de te onderzoeken alternatieven alsook de wijze waarop de effecten van die alternatieven zullen worden onderzocht.

4.2. Routeplan 2030

4.2.1. *Wat is het Routeplan 2030?*

Met het Routeplan 2030 wordt een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen uitgetekend (zie slide 8 en volgende). Eigenlijk is dat in uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid, maar het is onlosmakelijk verbonden met het Toekomstverbond en de ambitie van een modal split van 50/50. Sinds 2019 staat die ambitie trouwens in het regeerakkoord, voor Antwerpen maar ook voor Gent en andere stedelijke gebieden. Alleen weginfrastructuur kan nooit volstaan om een regio als Antwerpen leefbaar en bereikbaar te houden. Een modal shift is dus absoluut noodzakelijk, wat mee de succesgraad zal bepalen van de infrastructuurprojecten van het Toekomstverbond. Anderzijds worden deze projecten ook als hefboom aangegrepen om de ambities in het Routeplan sneller te realiseren. Ze zijn namelijk een kans om nieuwe mobiliteitsgewoonten te introduceren. Dat bewijst de massale overstap op openbaar vervoer toen de ring in 2004-2005 gerenoveerd werd. Bij een lockdown lukt het om massaal thuis te werken en de auto te laten staan. Ook de werken aan de Oosterweelverbinding zijn een kans om mensen te laten overstappen op het openbaar vervoer als er tenminste mogelijkheden voor zijn. Net om structurele veranderingen in verplaatsingsgewoontes teweeg te brengen is het flankerend beleid tijdens de werken gealigneerd op het Routeplan.

De stad Antwerpen, de negen stadsdistricten en tweeëndertig omliggende gemeenten, het team Mobiliteit en Openbare Werken, vertegenwoordigers van het beleidsdomein Omgeving, de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de NMBS en alle andere bij mobiliteit betrokken partijen, maken deel uit van de Vervoerregioraad Antwerpen. De regioraad wordt voorgezeten door de Antwerpse schepen Koen Kennis. Iedere gemeente en district heeft een politiek vertegenwoordiger. Dat zorgt voor evenwichtige en gewogen beslissingen. Doel is concrete oplossingen voor de lokale besturen uit te werken die helpen om de omslag te maken naar een nieuwe manier van mobiliteit. Het Routeplan integreert de projecten van het vroegere Masterplan, van het Toekomstverbond en van alle gemeenten. Het multimodale verkeers- en vervoerssysteem van de hele regio wordt grondig hertekend en zal als één systeem worden gemanaged. Het Routeplan zet in op aanbod en gedragswijziging. Combimobiliteit wordt hierbij erg belangrijk. Het Routeplan 2030 kreeg de slogan 'Samen vooruit' mee. Geen enkele belanghebbende kan namelijk

in z'n eentje tot één geïntegreerde oplossing komen. Vooruitgang kan enkel door samenwerking.

4.2.2. *Stand van zaken*

De oriëntatienota of visienota van dit regionaal mobiliteitsplan werd op 27 juni 2018 goedgekeurd. De nota bevat een omgevingsanalyse met een beschrijving van de regio, de mobiliteitskarakteristieken en de cijfers, en beschrijft de nieuwe koers in een samenhangende visie op alle onderdelen van het mobiliteitssysteem. Deze visie werd vervolgens vertaald en geoperationaliseerd in de synthesesnota of plannota waarin het toekomstig multimodaal systeem staat uitgewerkt. In februari 2020 keurde de vervoerregio de ontwerpnota tussentijds goed. Dit was een mijlpaal want die creëerde een draagvlak voor de krijtlijnen van dit plan bij zowel de betrokken overheidsactoren, als het maatschappelijk veld, in het bijzonder de Antwerpse burgerbewegingen, en het politieke niveau. Meerdere thema's uit het Routeplan 2030 worden nu verder inhoudelijk geconcretiseerd om tot een volwaardig regionaal mobiliteitsplan te komen.

De werkbanken hebben een belangrijke rol binnen de Werkgemeenschap. Ze doen beleidsvoorbereidend werk en zijn een denktank. Er wordt werk gemaakt van een draagvlakmeter voor voorstellen om dan een klankbord te vormen bij uitvoering. Op 20 februari 2020 vond de laatste werkbank Routeplan 2030 naar oud model plaats. Wegens het wisselende succes van vorige bijeenkomsten werd gekozen om vanaf dan te experimenteren met alternatieve vormen van participatie. De COVID-19-periode heeft eigenlijk geholpen om die op poten te zetten.

Op 18 februari 2020 werd een eerste keer succesvol geëxperimenteerd met het concept van een regionale werkbank in de vorm van een debatavond over duurzame mobiliteit voor de zuidostrand in Mortsel, georganiseerd door Ringland. In de schoot van deze debatavond kreeg het burgerplatform ZuidOostRand Route-Overleg, of Zorro, vorm. In juni vond een thematische werkbank Routeplan 2030 plaats over het Vervoerplan 2021, onder leiding van het team Vervoerregio Antwerpen en covoorzitter van Ringland, Peter Vermeulen. In oktober 2020 vond een tweede soortgelijke thematische werkbank plaats.

Om het draagvlak voor de voorstellen in het Routeplan 2030 te toetsen, werden er een reeks online-infoavonden over het Toekomstverbond gehouden. Deelnemers konden vragen stellen of in aparte groepen overleggen. Ten slotte experimenteert het Departement MOW met andere vormen van inspraak in de planprocessen. Zo werd reizigersorganisatie TreinTramBus uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroep die mee waakt over de vormgeving en implementatie van het Vervoerplan 2021.

In mei besprak de vervoerregioraad het Vervoerplan 2021. In de marge werden ook proefprojecten zoals voor de concessie van vervoer op maat of deelfietsen besproken. De lokale politieke vertegenwoordigers van de vervoerregioraad werden aangemoedigd om te participeren in een intensief traject van workshops over de gebiedsgerichte werking, die wezenlijk is voor het vervoer op maat en voor vervoer voor de laatste kilometer. Ondanks COVID-19 is de samenwerking op ambtelijk en politiek niveau dus voortgezet.

4.2.3. *Tussentijdse resultaten*

De spreker vervolgt met de tussentijdse resultaten, vooreerst op het vlak van de gebiedsgerichte aanpak. Van het ontwerp van Routeplan 2030 wordt nu een (boven)lokale uitwerking gemaakt. Hiervoor werd de vervoerregio opgedeeld in vijf clusters van gemeenten die in een reeks workshops samen aan de slag gaan om diverse thema's verder vorm te geven, onder meer de Hoppin multimodale

knooppunten, de parkeerstrategie, de stadsdistributie en stedelijke logistiek, de lokale bevoorradingslijnen en de doorstroming van het openbaar vervoer. De laatste reeks gebiedsgerichte workshops met de lokale besturen zal plaatsvinden in december 2020 met drie thema's op de agenda: het uitwerken van de wegencategorisering, van het Vervoer op Maat en van een programma dat inzet op gedragssturing op niveau van de hele vervoerregio, naar het voorbeeld van Slim naar Antwerpen.

Om het Routeplan te laten functioneren zoals beoogd moeten er een aantal belangrijke voorwaarden vervuld zijn, zoals de multimodale knooppunten die een scharnierfunctie hebben in het vervoerssysteem (zie slide 13). De belangrijkste knooppunten liggen op en rond treinstations. Het treinnetwerk is immers de rugengraat van het vervoerssysteem. Het Routeplan moet ook goed afgestemd zijn op de aanpalende regio's. Ten slotte is een modal shift van het goederenvervoer nodig.

Voorts wordt er gewerkt aan een rollend meerjarenprogramma. Dit programma gaat uit van een integrale benadering waarbij harde en zachte maatregelen, infrastructuur en gedrag, investeringen en exploitatie, inspanningen inzake personen- en goederenvervoer, stad en regio hand in hand gaan. Dit programma vormt de basis voor de prioritering en de toewijzing van de budgetten. De Oosterweelverbinding zal als hefboom dienen om de modal shift nu al te helpen versnellen. Waar mogelijk zullen de projecten van het Routeplan vertaald worden in het geïntegreerd gewestelijk investeringsprogramma. Modal shift vereist een mental shift. Er zijn instrumenten nodig om deze gedragswijziging tot stand te brengen. We moeten deze gedragswijziging monitoren.

In het voortgangsrapport staat te lezen hoe in het kader van de Oosterweelverbinding, de leefbaarheidsprojecten en het haventracé initiatieven worden genomen die bijdragen tot de modal shift. Vaak gaat het om kleinere en middelgrote projecten zoals Blue-bike aan het station Beveren, fietsveiligheid langs het Albertkanaal en een logistieke hub op Linkeroever waar nu partners voor gezocht worden. Het Vervoerplan 2021 is de eerste concretisering van het openbaar vervoersnet in de vervoerregio Antwerpen volgens de principes van het decreet Basisbereikbaarheid. Het treedt in werking op 1 januari 2022. In voorbereiding van de mobiliteitsbehoeften na de introductie van het Vervoerplan 2021 en tijdsige 'vervoer op maat'-alternatieven bij de Oosterweelwerkzaamheden, start een proefproject voor e-deelfietsen.

4.2.4. *Kritische succesfactoren*

Filip Boelaert somt voorts de kritische succesfactoren op. Zo moeten vanwege de hinder bij de werken aan de Oosterweelverbinding in een geconsolideerd eerste pakket aan modalshiftmaatregelen worden voorzien. Ten tweede is een goede implementatie van het Vervoerplan 2021 door De Lijn op 1 januari 2022 erg belangrijk. Hierbij zijn kwalitatieve overstappunten, goede doorstroming en betere informatie belangrijke elementen. Ten derde vormt het treinaanbod een dragende pijler. Het Toekomstverbond onderhandelt met de NMBS en Infrabel over een beter aanbod. Ondertussen heeft de regering bepaald dat een milieueffectenrapport voor regionale mobiliteitsplannen nodig is. Wat dat precies inhoudt en hoe dat een impact heeft op dit lopende proces, vormt nog het voorwerp van overleg.

4.3. *Aanpak voortgangsrapportages*

Het voorliggende voortgangsrapport is een beleidsmatige voortgangsrapportage. Bij de volgende in februari 2021 zullen er ook financiële gegevens besproken worden in aanwezigheid van het Rekenhof. Het is aan de inzet van heel wat mensen, ook medewerkers van het beleidsdomein MOW, te danken dat de werken door de

coronacrisis geen vertraging hebben opgelopen. Dat het overleg, de sterkte van dit project de laatste drie jaar, niet stilgevallen is, is een andere belangrijke reden.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Jos D'Haese

Deze presentatie doet *Jos D'Haese* dromen. Hij wil graag een stand van zaken van het plan om jaarlijks duizend jongeren op te leiden en tweehonderd ervan een baan aan te bieden. Met welk type contract zullen zij tewerkgesteld worden? In de krant las hij dat er ongeveer duizendvijfhonderd extra arbeiders worden gezocht, waarvan er een heel aantal uit het buitenland komen. Klopt het dat er tweehonderd jongeren van hier en voor het overige buitenlandse werkkrachten zullen worden ingehuurd? Is het niet mogelijk om meer Vlaamse werkzoekenden aan te werven? Hoever staat het met de kwalitatieve huisvesting? Waar en onder welke omstandigheden zullen die mensen wonen?

Aan de plannen voor het ringpark Het Schijn is heel wat veranderd, onder andere door de inbreng van de burgerbewegingen. Het hete hangijzer is echter dat het park in de buurt van de zogenaamde Hollandse knoop ligt. Hoeveel scrumsessies zijn er nog gepland? Welke veranderingsmarge is er om de Hollandse knoop kleiner te maken of op te schuiven zodat er meer ruimte komt voor het park?

Met André Loeckx poneert hij de vraag of het geld voor alle kleine projecten aan het ringpark Groene Vesten niet beter geïnvesteerd zou worden in een gedeeltelijke overkapping van de ring. De parken blijven anders net naast een van de grootste Europese snelwegen liggen. De aanleg van afscherming houdt daarenboven het risico in dat de ring nooit meer aangepakt of overkapt wordt.

Voorts informeert hij naar de timing voor de oostelijke verbinding van het haven-tracé. De A102 is essentieel om het verkeer af te leiden en de Oosterweelverbinding licht niet te overbelasten. Het zou eigenlijk logischer zijn om die weg aan te leggen vooraleer de andere werken te starten. De A102 ligt daarenboven op het traject van de tweede, de oostelijke, spoorontsluiting van de haven. Die is essentieel om het aantal vrachtwagens te verminderen. Is het de bedoeling beide projecten samen uit te voeren? Of zit het onderzoek naar de tweede spoorontsluiting in een andere koker?

De plannen met Antwerpen-Zuid zijn veelbelovend. Het doel is om tegen 2030 een modal split 50/50 te halen, maar pas na de oplevering van de werken. Ingrijpende werkzaamheden bieden inderdaad een kans om mensen op een andere manier naar mobiliteit te laten kijken. De kans om mensen over te laten stappen op het openbaar vervoer is bij de knip van de Leien echter professioneel verprutst, onder meer door de zomerregelingen van het openbaar vervoer aan te houden. Heel Antwerpen stond letterlijk vast. Hoe zal een dergelijke mislukking vermeden worden? Het openbaarvervoerplan 2021 zal de mobiliteit tijdens de uitvoering van de werken bepalen. Hoewel er enkele belangrijke tramlijnen verdwijnen, zal volgens de prognoses het aantal reizigers stijgen. Niemand zou het in zijn hoofd halen om te beslissen dat de Oosterweelverbinding budgetneutraal meer wagens moet slikken. De Vlaamse Regering heeft echter beslist dat De Lijn die plannen in de komende tien jaar budgetneutraal moet uitvoeren. Is het volgens de sprekers realistisch om de stad mobiel te houden met gelijke budgetten, met beperkte aanpassingen aan het net, terwijl de verkeersader van de Antwerpse ring grotendeels stilgelegd wordt?

1.2. Tussenkost van Imade Annouri

Imade Annouri voelt de trots en het enthousiasme van de sprekers. Antwerpen krijgt een nieuwe Scheldetunnel, bijkomende auto-infrastructuur, een ringoverkapping zodat de stad groene ruimte wint en niet langer in twee gesneden wordt door een autosnelweg. Iedereen steunt de krijtlijnen van het Toekomstverbond en zijn streven naar welvaart en welzijn. Met kritische vragen wil hij tot dat doel bijdragen.

Op de vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding R0 kwam veel reactie, onder meer een bezwaarschrift van een brede groep Antwerpenaren verenigd onder de noemer Wensen van mensen. Eigenlijk vragen zij gewoon een consequente uitvoering van de evenwichten van het Toekomstverbond. De Groenfractie heeft zich bij hen aangesloten. De indieners vragen om van bij de start onmiddellijk alle mogelijke ringoverkappingen aan te vragen. Voorts wakkert de uitspraak dat de overkapping geen biljartlaken zal zijn, twijfels aan, wat het draagvlak ondermijnt. Wat zal het dan wel zijn?

Volgens het Toekomstverbond moet het aandeel duurzaam verkeer in hele regio verhogen tot 50 procent. De nieuwe weginfrastructuur moet rekening houden met dat streefdoel en zoals afgesproken een echte lightversie zijn. Ook daar maken mensen zich zorgen over. Het parlamentslid heeft zelf twijfels bij de politieke wil om met meer dan woorden werk te maken van die duurzaamheidsdoelstelling. De Vlaamse Regering maakt immers geen extra middelen vrij voor het Vervoerplan 2021 en het Routeplan 2030.

Modal shift zonder extra investeringen in openbaar vervoer en zonder beleidsbeslissingen is wishful thinking. Hij zal dan ook bij de volgende rapportage in aanwezigheid van het Rekenhof de financiering van de ambitieuze modal split en het meerjarenprogramma Routeplan 2030 ter sprake brengen. Heel wat hangt af van wat de Vlaamse Regering uiterlijk op 25 november 2020 beslist aangaande de flankerende maatregelen.

Hij voelt de positieve dynamiek rond de leefbaarheidsprojecten, maar vreest voor een terugslag als er onvoldoende middelen voor de uitvoering zullen zijn. Een kijk op de financiering op langere termijn en voor het volledige project, dus leefbaarheidsprojecten én overkapping, is voor Groen dringend nodig. Hij vraagt daarover duidelijkheid tegen de volgende voortgangsrapportage.

Dat de overkapping in hun buurt nog verre toekomstmuziek is, stoort de inwoners van Berchem. Hij vraagt wanneer precies de studie naar de afwikkeling van de verkeersstromen op de zuidelijke ring klaar zal zijn. Hangen de keuzes in de leefbaarheidsprojecten in dit segment van de ring nog af van de manier waarop de verkeersstromen zullen worden afgewikkeld? Geloof men überhaupt in de volledige overkapping van dit segment of zal het blijven bij de overkapping van Berchem station?

Inzetten op alternatieve modi voor de verplaatsingen in de Antwerpse regio is van essentieel belang om hinder te beperken. Hoe wordt dat waargemaakt? Wat wordt bedoeld met de alternatieven voor vrachtverkeer, alternatieve vrachtroutes?

Volgens schepen Claude Marinower zijn de duizendvijfhonderd werkzoekenden wel degelijk uit Antwerpen afkomstig, deels zelfs mensen die voldoen aan criteria voor de sociale economie. Om voldoende mensen te kunnen aanwerven, moeten er heel wat meer begeleid worden. Die begeleiding is sowieso zinvol. Hoeveel staat het hiermee?

Worden de geluidsreductiepanelen in Zwijndrecht – mooi en efficiënt – ook op zo veel mogelijk andere stukken van de ring aangebracht? In de Antwerpse Tuinwijk

was de geluidsoverlast erger nadat er nieuwe geluidsschermen waren aangebracht. Voorts informeert hij hoever het staat met de omzetting van de nieuwe ideeën uit de scrumsessies over de Hollandse knoop.

1.3. Tussenkomenst van Hannes Anaf

Hannes Anaf drukt zijn appreciatie uit voor al wie ervoor zorgt dat het grootste project dat Vlaanderen ooit kende, vlot verloopt: administratie, bedrijven, burgerbewegingen, arbeiders. Voor de burger is het belangrijk dat hij de evolutie nu ook kan zien. Hij is voorts tevreden dat het Rekenhof opnieuw betrokken wordt bij de voortgangsrapportage. Om redenen van vlotte voortgang, is ervoor gekozen om nog niet alle projectonderdelen in de omgevingsvergunning aan te vragen. Om de steun van de Antwerpenaar te behouden, is het wenselijk dat er zo snel mogelijk met zo veel mogelijk leefbaarheidsprojecten gestart wordt. Voorts vraagt hij om Lantis de opdracht te geven om ook de reserveprojecten tot in detail uit te werken.

Hij vraagt of de ontwerpen voor het ringpark Zuid en de zogenaamde spaghetti-knoop definitief zijn. Klopt het dat er nog geen budget is voor de overkapping? De gezamenlijke realisatie van Oosterweelverbinding, bovenbouw en modal shift, vergt gigantisch veel geld. De burgerbewegingen vragen een extra werkbank over de financiering, de tolheffingen en dergelijke. Zal op die vraag ingegaan worden?

Hannes Anaf is tevreden over de participatieve aanpak van het Routeplan 2030. De plannen zijn goed, maar bij de kritische succesfactoren van Filip Boelaert ontbreken volgens hem voldoende financiële middelen. Een modal split van 50/50 vergt een mix van maatregelen maar zonder uitbreidingen van het openbaar vervoer zal het in ieder geval dode letter blijven.

Initieel zou het project afgerond zijn in 2025, ondertussen in 2030. Ook hij vraagt om de modalshiftmaatregelen zo veel mogelijk tegen 2025 klaar te hebben. Dat levert winst op in leefbaarheid maar misschien ook in minder beton. Hij informeert of de minister al contact had met de nieuwe federale minister die verantwoordelijk is voor de NMBS. Zo ja, welk gevoel heeft ze daarbij? Zijn er al evaluaties van het proefproject met tol voor vrachtwagens om de zuidelijke ring te ontlasten?

1.4. Tussenkomenst van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz wijst op het grote verschil met rapportages van pakweg tien jaar geleden. Het management, de samenwerking en de communicatie over de voortgang van dit project zijn ongelofelijk gegroeid. Dat er zo veel vooruitgang is, rechtvaardigt de hoerastemming bij het sluiten van het Toekomstverbond.

De modal shift is cruciaal voor het welslagen. Rijstroken blijven aanleggen is geen optie. De heraanleg van het station Zuid is een centraal project waar elke speler winst kan halen. Het nieuwe vervoerplan van de NMBS houdt een ontsluiting van de Kempen in. Zelfs de S-ring om het havengebied te ontsluiten, wordt onderzocht op zijn haalbaarheid. Een minpunt is de beslissing van de NMBS om de parking in de Noorderkempen betaalbaar te maken. Hij pleit er dus voor om de samenwerking met de NMBS strak te houden. De minister kan dan weer een rol spelen om De Lijn en de NMBS goed met elkaar verbonden te houden. Hoe wordt de NMBS betrokken bij minderhindermaatregelen?

De principes van de Septemberverklaring en van het federale regeerakkoord worden ook gehuldigd in het project: opbouwen van expertise, speerpunt worden in cruciale sectoren, infrastructuurwerken maar ook participatie enzovoort. Zo zet Lantis bijvoorbeeld in op het circulair organiseren van zowel de goederenstroom als de verwerking van materiaal.

Met de vervoerregioraden wordt gestreefd naar een grote lokale betrokkenheid bij grote werken. De commotie over de schrapping van tram 7 bewijst dat er nog wat ruis zit op die manier van werken. Hij waarschuwt ervoor dat dergelijke incidenten het draagvlak voor deze werkwijze kunnen onderuithalen. Participatie is niet bedoeld om draagvlak te creëren, maar om lokale, soms onverwachte, expertise aan te boren. Het gevolg is dan wel meer draagvlak.

Het is de federale ambitie om het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030. Daarvoor is de tweede havenontsluiting cruciaal. Het is logisch dat Infrabel nu al meewerkt aan de indiening van het complex project A102. Omdat de R11bis terug op tafel zou liggen, een veel meer gecontesteerde ontsluiting dan de A102, zijn de gemeenten in de zuidrand zenuwachtig. Hij vraagt daar snel helderheid in te brengen.

Op heel wat stukken zijn geweldige oplossingen gevonden, maar aan de Groene Vesten ligt het moeilijker. Het is echter niet omdat er fantastische parken mogelijk zijn dat de ambitie om uiteindelijk de volledige ring te overkappen moet gelost worden. Dus vraagt hij Lantis om bij elk project de toekomstige overkapbaarheid niet te hypothekeren. In elk modern ontwerp, zeker van een dergelijke lange duur, moet adaptatie aan nieuwe beslissingen en aan technische vooruitgang mogelijk zijn.

Dat met de infrastructuurwerken meteen het verkeersmanagement wordt aangepakt, is fantastisch, de wisselwerking is cruciaal. Gebiedsgerichte workshops over knooppunten, parkeerstrategie en overslag hubs klinken hem als muziek in de oren. Hij hoopt na zijn politieke carrière trots te kunnen zijn op dit gezamenlijke project dat de economische motor in de brede Antwerpse regio en zelfs in het Vlaamse Gewest opnieuw deed aantrekken. Hij dankt de sprekers voor de samenwerking, voor hun openheid voor nieuwe inzichten, ook van burgerbewegingen, voor de multidisciplinaire aanpak die aantoonde dat de overheid het best organisch en snel kan samenwerken met de diverse stakeholders.

Willem-Frederik Schiltz wil niet dat het project maar deels gerealiseerd wordt door financiële tekorten. Hij vraagt dat de Vlaamse overheid, Lantis en financiële specialisten duidelijk maken hoe de volledige financiering veiliggesteld wordt. Dat zou de burger geruststellen. Kan een financiële werkbank soelaas bieden?

1.5. Tussenkomen van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer put hoop uit de eerste werken maar ook uit de plannen, en dankt iedereen die eraan bijdraagt. Hij heeft enkele kritische bemerkingen, voornamelijk over de luchtkwaliteit en de modal shift. Voor de leefbaarheidsprojecten wordt 1,25 miljard euro vrijgemaakt, waarvan 1 miljard euro via het rollend fonds moet worden verzameld. Wat is op dit moment de status van dat fonds? De intendant wijst erop dat Leien in alfabetische volgorde vernoemd zijn naar landen. Een lei die voor de Amerikalei ligt, kan dus niet de Australiëlei zijn. De enige mogelijkheden zijn de Afghanistan-, Albanië- of Algerijelei. Dat zou meteen de diversiteit van de stad weerspiegelen.

Op 15 juli 2020 heeft het bestuursorgaan voor Tunnelveiligheid de tunnelveiligheidsdossiers goedgekeurd na advies van diverse instanties en de stad Antwerpen. Om welke adviesverlenende instanties gaat het? En welke adviezen gaven ze?

Hij informeert of zijn informatie juist is dat er elk jaar 410 jongeren opgeleid en aan het werk zullen gaan: 180 werkzoekenden opgeleid door De Werf, 200 werkzoekenden begeleid door VDAB en de stad Antwerpen bij het behalen van het VCA-attest en 30 werkzoekenden in ondersteunende sociale-economiejobs. Heeft

de minister daarover al gepraat met minister Hilde Crevits? Allicht is er nog meer synergie mogelijk.

De luchtkwaliteit is een van de drijfveren van de burgerbewegingen om tot een Toekomstverbond te komen. Om de onmiddellijke omgeving van de tunnelmonden te sparen worden er zeventien schouwen van 40 meter hoog gebouwd. Dat zal de parken minder vervuilen, maar wat met de hoogbouwblokken in de buurt? Zijn er nog nieuwe inzichten over de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden?

Hij informeert of al duidelijk is hoe het verkeer zal afgewikkeld worden terwijl het viaduct van Merksem wordt afgebroken. Het ringpark Groene Vesten is een tijdelijk park. Hoe wordt ervoor gezorgd dat het geld vooral gaat naar structurele en dringende ingrepen? Hij vraagt wat meer duidelijkheid over de plaats waar de nieuwe verbinding tussen de twee Scheldeoevers zal liggen. Voor hem is dat het best ongeveer op de plaats van de Kennedytunnel en niet verder zuidelijk zoals in sommige opties. De studie naar water en energie werd opgeleverd in januari 2020. Dat de plannen voor water en ontharding gerealiseerd worden in de ringparken is een goede zaak. Welk van de plannen voor energie worden uitgevoerd? En hoe?

Voor de leefbaarheid is een modal shift wezenlijk. Het Routeplan 2030 bevat wezenlijke maar ambitieuze plannen vooralsnog zonder dat er extra middelen voor vrijgemaakt zijn. Zijn de projecten dan haalbaar? Hij vraagt de minister te garanderen dat alle doelstellingen worden uitgevoerd en dat Lantis vrij kan beschikken over het budget dat nu voorzien is.

Uit het onderzoek naar verplaatsingsgewoontes 2018-2019 blijkt dat inwoners van de Antwerpse vervoerregio dagelijks 2,5 miljoen trips maken, ongeveer 65 procent daarvan zijn autotrips. Doel is dat aandeel terug te brengen tot 50 procent tegen 2030. De trafiek in het Antwerpse, op de ring, dat zijn niet enkel de inwoners van de vervoerregio. Hoe worden al die andere verplaatsingen in doelstellingen voor een modal split verwerkt? Zo dat niet het geval is, is er geen echte modal shift.

Is het, als één Scheldekruising tolloos blijft, nog mogelijk gedifferentieerde tolheffingen te gebruiken om de verkeersstromen te leiden? De Waaslandtunnel, bestemd voor lokaal vervoer, krijgt toch nog achthonderd auto's per uur te verwerken. Kan met 'Automatic Number Plate Recognition'-camera's niet nagegaan worden of het verkeer echt louter lokaal is? Ook hij vreest voor de invloed op vervoerskeuzes maar ook op de leefbaarheid in de straten eromheen als parkings aan stations of aan tramhaltes betalend zijn.

1.6. Tussenkoms van Maarten De Veuster

De uiteenzetting maar ook de eensgezindheid geeft *Maarten De Veuster* moed. Als burgemeester en lid van de vervoerregioraad kan hij getuigen van het goede werk dat daar geleverd wordt. Ook hij denkt dat er snel meer investeringen nodig zijn om voorbereid te zijn op de hinder van werken zoals de afbraak van het viaduct van Merksem: niet alleen investeringen in De Lijn maar ook in De Waterbus, in nieuwe metrokokers, in nieuwe tramverbindingen enzovoort.

Met de modal shift kan inderdaad beton uitgespaard worden, daarom vindt hij het geen goed idee vooraf werk te maken van de A102. Het heeft geen zin om het waardevolle natuurgebied op te offeren als dat niet strikt nodig is. Infrabel heeft recent bekendgemaakt 3 miljard euro te zullen investeren in de tweede spoorontsluiting. Die is gepland op dezelfde reservatiestrook als de A102. Als de A102 toch nodig blijkt te zijn, ondanks de modal shift, is het misschien het best beide samen aan te pakken, met een zo groot mogelijke vrijwaring van de natuur daar. Het rangeerstation in de Oude Landen, waar de Vlaamse Regering recent over besliste moet aansluiten op de tweede spoorontsluiting. Kan dat dan ook ondergronds?

Hij wil graag weten hoe het tweede grootste industriegebied van de provincie Antwerpen, dat langs het Albertkanaal tussen de dokken van Merksem en de sluizen van Wijnegem ligt, op de R1 zal worden aangesloten.

1.7. Tussenkost van Koen Daniëls

Koen Daniëls wijst erop dat de mobiliteitsproblemen veel verder reiken dan de Antwerpse regio. Vooreerst feliciteert hij de aannemers die op Linkeroever bezig zijn. Tijdens de werken worden de verkeersstromen ordentelijk en met logica beheerst zonder al te veel extra files. Hij vraagt die aanpak door te trekken bij alle volgende projectstappen.

Momenteel rijdt het meeste vrachtverkeer langs de E17. Hij vindt het een goed idee om het vrachtverkeer al in Gent via de R4 naar de E34 en dan naar het Antwerpse haventracé te leiden. Dat zal wel zorgen voor meer gerij en dus meer geluid op de E34 in Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas, Beveren. Hij vraagt om bij de studies over het haventracé en de westelijke ontsluiting meteen het plaatsen van geluidswering zoals die in Zwijndrecht, in te plannen. De westelijke ontsluiting is cruciaal voor de haven en had er eigenlijk al moeten zijn bij opening van het Deurganckdok. Hij kijkt uit naar de startnota van november. Bij de plannen voor een nieuwe pijpleiding langs de E34 Zelzate-Kallo is geen rekening gehouden met die westelijke ontsluiting omdat er nog geen startnota voor is. Voorts zijn er aan de E34 al aanpassingen gebeurd voor een treinverbinding. Hij dringt met klem aan om alle plannen, trein, pijpleiding en ontsluiting, op elkaar af te stemmen. Wisten de ministers en de projectverantwoordelijken van de plannen voor een pijpleiding?

Momenteel wordt er gewerkt of worden werken gepland aan de wegen die aantakken op de E34 (A11-N49-expresweg), aan de N450, de N70, de N403. Dat past in de dubbele kamstructuur die mobiliteitsoplossingen moet bieden voor het Waasland en onlosmakelijk verbonden is met het Antwerpse Toekomstverbond. Hij suggereert de uitvoering van de dubbele kamstructuur, de oostelijke tangent, bij de volgende voortgangsrapportage ook kort te behandelen, onder meer wegens haar belang voor het scheiden van lokaal en bovenlokaal verkeer, het haventracé en de westelijke ontsluiting.

Voorts wil hij weten wanneer de werken aan de fietsbrug over de E34 ter hoogte van Melsele starten. De parallelweg van de E34 tussen het afrittencomplex De Tromp in Stekene en het afrittencomplex Vrasene is net te smal om vrachtwagens te laten kruisen. Het is zaak die weg voor te behouden voor het lokale verkeer en het bovenlokale verkeer er weg te houden. Voorts is er een bijzonder economisch knooppunt gepland waar rekening mee moet worden gehouden. Hij is jaloers omdat bij het Toekomstverbond alle partijen wel met elkaar en met alle plannen rekening houden. Worden de werkbanken over het haventracé en de westelijke ontsluiting heropgestart, eventueel digitaal?

1.8. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden feliciteert de deelnemers namens het Vlaams Belang met het verloop van de werken. De werken op Linkeroever geven opvallend weinig hinder voor het verkeer. Meer dan de helft van de contracten voor de Oosterweelverbinding zullen van het type NEC4 zijn. NEC4 wordt wereldwijd gebruikt voor grote infrastructuurprojecten, ook in de publieke sector. Oosterweel is het grootste project ter wereld waar dat modelcontract wordt toegepast. Nochtans is het modelcontract nog vrij onbekend in België. Hoewel goed projectmanagement, flexibiliteit, helderheid en duidelijkheid karakteristieken zouden zijn, krijgt het modelcontract sporadisch kritiek wegens het onduidelijke en vage karakter van bepalingen en de veelheid van documenten. De ene verwijzing naar NEC4 in het rapport acht hij mager gezien het belang ervan, de onervarenheid van de overheid, de ingewikkelde

staatstructuur en de vele noodzakelijke aanpassingen aan de Vlaamse situatie. Is alles daarvoor juridisch tot op het bot uitgezocht?

Hij poneert voorts dat de uitdagingen voor de modal shift op Rechteroever groter zijn dan op Linkeroever. Lantis zal het werfverkeer volledig buiten het reguliere wegennet afwikkelen, onder meer via het water. De meeste vrachtschepen die grond van de werken in opdracht van Lantis afvoeren, varen onder Nederlandse vlag, terwijl veel van de Belgische binnenvaartschippers om opdrachten verleggen zitten. Hij vraagt bij de volgende rapportage een overzicht van de verschillende onderaannemers.

Tijdens de afbraakwerken op Antwerpen-West was de Liefkeshoektunnel tolvrij, hoewel dat niet in het draaiboek stond. Dat hield de files, onder meer aan de Kennedytunnel, beheersbaar. Hij vraagt of het een goed idee is die tunnel tolvrij te maken gedurende de volledige duur van de werken. Hij informeert voorts of ook de Waaslandtunnel conform gemaakt wordt aan de milieu- en veiligheidsvereisten. Over de belangrijke nieuwe A112 Wommelgem-Merksem wordt in het rapport weinig gesproken. Het Routeplan 2030 is een combinatie van infrastructuurwerken, duurzame mobiliteitsdiensten en gedragsbeïnvloeding. Bereikbaarheid en mobiliteit worden omschreven als randvoorwaarden voor een kansrijke, welvarende, slimme en veelzijdige regio, maar zijn geen doelen op zich. De hinder voor het sluiten en leefbaar maken van de Antwerpse Ring zou moeten helpen om duurzame mobiliteitsgewoonten te introduceren. Het parlementslid hoopt dat zijn interpretatie fout is dat het de bedoeling is de automobilist weg te pesten. Hij acht het voorts niet realistisch de modal shift voor mensen uit de vervoerregio Antwerpen door te trekken naar andere regio's. Van een pendelaar kan moeilijk verwacht worden dat hij 50 kilometer fietst. Hij hoopt dat het ook de bedoeling is dat automobilisten hun bestemming vlotter bereiken.

Vrachtverkeer uit de kernen weren is inderdaad een uitdaging. Hij suggereert om logistieke centra aan verkeersknooppunten te bouwen van waaruit kleinere bestelwagens de goederen naar de stad brengen. Hij vraagt om de engagementen van de NMBS in volgende rapportages op te nemen.

2. Antwoorden

2.1. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* dankt voor de lovende woorden en sluit zich erbij aan. De procedure complexe projecten is er onder meer op gericht tijd te winnen, zo ook voor het oostelijk haventracé. De minister verwacht dat het tijdig zal worden opgeleverd. De minister heeft er ook alle vertrouwen in dat de doelstelling 50/50 modal split voor Antwerpen, Brussel, Gent en de Vlaamse Rand, en een modal shift van 40/60 voor heel Vlaanderen gehaald zal worden. Modal shift vergt fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en vooral combimobiliteit. Daarvoor zijn er snelle overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoersmodi nodig, de zogenaamde knooppunten, dus zeker niet het wegpesten van de automobilist. Dat alles vergt tijd en heel wat extra investeringen in alle facetten ervan. Vlaanderen zal zo één groot geconnecteerd gebied van knooppunten worden. Het is al meermaals gezegd dat de vervoerplannen van elke vervoerregio budgetneutraal moeten zijn. Voor vervoer op maat is wel 31 miljoen euro extra vrijgemaakt, te verdelen over de vijftien vervoerregio's. De openbaarvervoerplannen zitten in hun finale fase, het zal aan De Lijn zijn om ze uit te rollen tegen januari 2022. Dat vergt de hertekening van heel wat openbaarvervoerslijnen en een aanpassing, toename of afbouw, van frequentie en capaciteit aan de vraag. Ook het Routeplan 2030 is budgetneutraal op het vervoer op maat na. De minister zal bekijken welke budgetten nodig zijn.

De NMBS is betrokken bij de opmaak van de openbaarvervoerplannen en van de regionale mobiliteitsplannen. De NMBS zal ook investeren, onder meer in het station Antwerpen Zuid en in extra lijnen. De minister heeft overlegd met Infrabel en een afspraak gemaakt met de nieuwe federale minister van Mobiliteit om alle mobiliteitsdossiers met bevoegdheidsoverlappingsen zo snel mogelijk te bespreken. Het is aan de eigenaar van de parking om te beslissen over het parkeergeld. Bepaalde gebruikers zijn uit veiligheids- en hygiëneoverwegingen vragende partij voor betalende parkings. De Vlaamse Regering wil dat er naast betalende ook ruim voldoende gratis parkings zijn. De minister zal daar blijven op hameren in haar gesprekken met Infrabel.

Wat de slechte geluidsschermen betreft, zegt de minister dat de aluminiumprofielen niet aangepast zijn aan de ligging in een binnenbocht en de oppervlakte. Sinds 5 oktober zijn de herstelwerken bezig. In Zwijndrecht komen er nog 8 kilometer extra geluidsschermen en -bermen. Voorts is er geluidsarm asfalt gebruikt. De effecten, onder meer van extra vrachtverkeer ten gevolge van andere werven, worden gemonitord, ook om na te gaan of er bijkomende maatregelen nodig zijn.

Dit grote project genereert heel wat werkgelegenheid. Ze overlegt zeker met de andere ministers over de opleidingen en de banen. De VDAB deed al heel wat inspanningen en zal die volhouden. Kandidaten worden in eerste instantie in de Antwerpse regio gerekruteerd. De minister bevestigt tot slot dat er een financiële werkbank komt en dat er zowel voor de Oosterweelverbinding als voor de leefbaarheidsprojecten middelen gereserveerd zijn. Dat zal uitgebreid behandeld worden bij de volgende voortgangsrapportage.

2.2. Antwoorden van Lantis

David Van Herreweghe zegt dat de raad van bestuur van bij het begin erover gewaakt heeft dat de werklozen van de regio zo goed mogelijk geactiveerd worden en dat aannemers wars blijven van socialedumpingpraktijken zoals het inhuren van onderbetaalde buitenlandse werknemers. Uiteraard valt dat nooit helemaal te vermijden, soms zijn het onderaannemers van onderaannemers van onderaannemers. De raad van bestuur heeft contact opgenomen met de sociale inspectie om daarover goede werkafspraken te maken. Lantis wil er ook alles aan doen om goede woonomstandigheden voor alle arbeiders te garanderen.

De vorige voortgangsrapportage heeft aangetoond dat de financiering van alle facetten van het Oosterweelproject verzekerd is, met de lening van 3,6 miljard euro, het sterke eigen vermogen en de solvabiliteitsratio. Het berekend model tussen inkomsten en uitgaven geeft een marge van 1,7. Dat betekent dat er uiteindelijk 1,7 keer meer geld binnenkomt dan er schulden gemaakt worden. Voor Lantis is wel belangrijk dat er financiële muren staan tussen de verschillende onderdelen zodat de middelen voor het grote bouwproject van de Oosterweelverbinding niet vermengd worden met andere. Daartoe zal Lantis een kostenanalytische boekhouding hanteren waarbij de leefbaarheidsprojecten apart gebudgetteerd en gefinancierd worden. In het rollend fonds zit vandaag 166 miljoen euro, wat de spreker behoorlijk vindt voor niet-gebruikte middelen van slechts enkele jaren. Het is echter niet zo dat het spaarboekje voldoende middelen moet bevatten alvorens er met de werken kan gestart worden. Voor een cashflowmodel is er maar geld nodig als er facturen moeten worden betaald. Indien er op een bepaald moment in het rollend fonds toch niet genoeg middelen zitten, zijn er prefinancieringsmogelijkheden. Die zijn voorlopig zeker niet nodig. Volgens de spreker zal de 1,25 miljard euro volstaan.

Ook Lantis wil voorkomen dat betalende park-and-rides zorgen voor een tekort aan parkeerplaatsen in de omliggende straten. In de NV Tunnel Liefkenshoek, een dochter van Lantis, wordt momenteel bekeken hoe dat model vorm zal krijgen. De

tarieven voor een dag parkeren zullen bijzonder laag zijn en de klant een veilige, comfortabele parkeerplaats direct naast het openbaar vervoer bieden.

NEC4-contracten zijn de beste garantie tegen conflicten en gerechtelijke procedures omdat aannemer en bouwheer verplicht zijn samen een oplossing te zoeken. Bij klassieke gunningen gebeurt het dat een aannemer de opdracht aan een lage prijs binnenhaalt en nadien discussies begint over haalbaarheid, meerwerken, meerprijs. Het klopt dat ze voor het eerst hier gebruikt worden. Lantis is ervoor op studiereis geweest naar het Verenigd Koninkrijk waar ze al op grote schaal gebruikt worden. Ze zullen omgevormd worden tot een in Vlaanderen bruikbaar contract.

Luc Hellemans legt uit dat de stad Antwerpen twee jaar geleden een taskforce oprichtte en een programmamanager aanduidde. De Oosterweelverbinding is een hefboom om die beleidsopties concreet te maken, onder andere inzake werkgelegenheid. Lantis zal 2500 mensen op de werven nodig hebben en werkt met de vijftien grootste bouwbedrijven van Vlaanderen, ook internationale spelers als DEME, Dredging International, Jan De Nul. Al die bedrijven krijgen heel wat vacatures niet ingevuld. Antwerpen heeft de grootste jeugdwerkloosheid van Vlaanderen. Net daarom vroeg de VDAB om samen te werken. Lantis geeft de garantie dat er 180 mensen een traject zullen volgen op zijn werven. Het programma is dan wel al opgestart, de partners moeten nog samenkomen. Lantis heeft echter niet stilgezeten en heeft al met Talentenwerf geoefend: tijdens de coronaperiode zijn er al een zevental werklozen aan de slag gegaan. Er worden ook stages aangeboden. Lantis treedt op als bemiddelaar en probeert de partijen met elkaar in contact te brengen. Waar het pas geeft, komen er in de contracten clausules dat de aannemer met die mensen moet werken. De stad Antwerpen zal het programma opvolgen. Met minister Hilde Crevits zullen de nodige afspraken gemaakt worden.

Om er tweehonderd te kunnen aanwerven, moeten er duizend mensen opgeleid worden. De achthonderd anderen houden er competenties, ervaring en attitudes aan over die hen sterker maken op de arbeidsmarkt. Allicht zullen ze ook kansen krijgen bij de vijftien bedrijven of in de sociale economie.

Lantis wil niet dat de werknemers in containers gehuisvest zijn en denkt aan hostels en hotels in de stad die leegstaan ten gevolge van de coronacrisis. Met het autonoom gemeentebedrijf Vespa zoekt Lantis ook enkele panden. Een andere mogelijkheid zijn onteigende panden zoals van de Sint-Jozefschool. Die oplossingen zijn dicht bij de werven, geven mensen de kans om de stad te ontdekken, er goede herinneringen aan over te houden, zich er misschien wel te vestigen én geven geen overlast.

Samenwerken is hard werken en hard discuten, zelfs als de meningen ver uit elkaar liggen naar consensus streven en dan elkaar aanspreken op ieders verantwoordelijkheden. Met De Lijn is er een even goede samenwerking als met de andere partijen. In het Vervoerplan 2021 van De Lijn zijn enkele ambitieuze modalsplitmaatregelen uit het Toekomstverbond opgenomen: meer Variable Message Signs, of VMS, snelbuslijnen naar de werven, een exploitatiebijpassing. De NMBS heeft vanuit Sint-Niklaas al een extra trein ingelegd naar de werken op Linkeroever, onderzoekt exploitatieschema's in noordelijke richting en zal samen met de projectverantwoordelijken alle werven van het Toekomstverbond bezoeken, ook de stationsomgevingen. Kortom, de vervoersmaatschappijen begrijpen dat het Oosterweelproject kansen biedt om hun exploitatie te optimaliseren en om een modal shift te realiseren, niet alleen tijdens de werken maar ook nadien.

De meeste bezwaren van Wensen van mensen tegen de bouwaanvraag maken hem goedgezind. Eigenlijk staan ze achter het project en geven ze vooral suggesties. Adaptie van het project is nog mogelijk en adaptief nadenken is precies waar Lantis voor staat. Dat hoort door te sijpelen in het project, in het contract maar

ook in het wettelijke kader. Hij vraagt het parlement dan ook met hen een starre vergunningsprocedure te verhinderen. Lantis zal in dialoog gaan met 't Schijnverbond, wiens petitie door duizend mensen ondertekend werd, om naar alternatieven te zoeken. Dat de vergunning slechts over een deel van de werken gaat, wekt onrust bij burgers die de overheid niet vertrouwen. Hij verzekert alle aanwezigen evenwel dat Lantis betrouwbaar is. Op Linkeroever zullen de leefbaarheidsprojecten samen ontwikkeld worden met de Oosterweelverbinding. Van de 100 miljoen euro omzet is er nu al, amper enkele jaren nadat de beslissing in 2018 viel, 25 miljoen euro naar leefbaarheid gegaan. Als het deel op Linkeroever klaar is, zal er in totaal 100 miljoen euro geïnvesteerd zijn in leefbaarheid. Lantis moet jaarlijks een cashplanning maken en middelen uit het leefbaarheidsfonds aanvragen. Voor de eerste vijf jaren zijn de prognoses daarvoor al gemaakt. Elke dag bewijst Lantis dus dat de wegwerkzaamheden samengaan met leefbaarheidswerkzaamheden.

Lantis zal geen extra vrachtwagenroutes creëren, maar eerder reductie zoeken in timeshift, nachtlogistiek, vrachtvervoer via spoor of via hubs, zoals in Vrasene met de Tabaksnatie of in Genk. Geen enkel idee vinden de partners, Lantis, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de vervoerregio's, te gek om te onderzoeken.

Lantis kreeg een positief advies van het toezichtsorgaan voor tunnelveiligheid, dat elke lidstaat volgens de Europese Tunnelveiligheidsrichtlijn moet hebben. Alle adviesinstanties van de Vlaamse overheid, van de betrokken steden en gemeenten, zijnde Antwerpen en Beveren, en de inspraakkanalen voor de burgers hebben advies uitgebracht over de vergunning.

Er zal geen enkele schouw van 40 meter hoog gebouwd worden tenzij ze architecturaal mooi is. Eigenlijk komen er aan de tunnelmonden schouwen met mondingen van 2 meter hoog die in het landschap ingebed worden. Het zijn grote dampkampanen die de gassen afzuigen en met een enorme kracht en snelheid in 50 tot 60 meter hogere luchtlagen blazen. Omdat de schouwen pas op het einde gebouwd worden, is er nog tien jaar om een betere techniek van luchtzuivering te vinden. Er lopen veelbelovende experimenten zoals de absorptie van CO₂ door mossen aan tunneluiteinden. Voor fijnstof ligt dat moeilijker. Allicht zal Lantis daarvoor een innovatieproject opzetten. Enkel door de Oosterweelverbinding gaat de luchtkwaliteit voor 350.000 mensen erop vooruit, voor bijna niemand gaat ze achteruit, voor sommigen blijft ze stabiel. Met de modal shift erbij gaat de luchtkwaliteit van een half miljoen mensen erop vooruit.

Hij zal de stand van zaken van de fietsbrug in Melsele aan de commissie bezorgen.

Voor de NEC4 waren er enkele showstoppers bepaald waaronder de juridische en operationele haalbaarheid. De contracten zijn vertaald en aangepast aan de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten. De contracten zijn juridisch in orde en de Angelsaksische interpretaties zijn veranderd. Dat vertaalde contract staat, conform het opensourcesprincipe, ter beschikking van iedereen. Drie weken geleden zijn de eerste zeventien projectmanager-NEC-gecertificeerde diploma's uitgereikt. Zestig mensen zijn in opleiding waaronder de spreker en zijn collega's, en de aannemers waarmee Lantis samenwerkt. NEC4 is een operationeel samenwerkingscontract, waarbij opdrachtgever en opdrachtnemer samen streven naar de optimalisatie van het project. De juridische aspecten zijn eruit gehaald. Ook bij problemen of fouten gaat de werf voort, waardoor alle partijen elkaar moeten helpen. Als één partij zoals in eerdere contracten, het probleem op de ander steekt en niets doet, betaalt zij mee de rekening. Tot slot benadrukt de spreker dat Lantis volop werkt aan logistieke centra en hubs.

2.3. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert classificeert het haventracé, de A102, als een complex project dat tijd vergt. Het lopende proces met inbreng van alle betrokkenen zal wel meteen de omgevingsvergunning opleveren. Hij bevestigt dat er ook met Infrabel geregeld overlegd wordt over de A102. Het project van de tweede spoorwegontsluiting verloopt apart, maar uiteraard in intensief overleg. Beide werven kunnen zo nodig samengevoegd worden. Voorlopig is er voor aparte trajecten gekozen om te voorkomen dat het ene het andere ophoudt.

Zelfs met gelijke budgetten denkt De Lijn met enkel het kern- en het aanvullende net een reizigerswinst van 7 procent te boeken. Daar komt het vervoer op maat nog bij. In de vervoerregio is er nog geen akkoord. Het laatste dagelijks bestuur heeft nog enkele vragen aan De Lijn gesteld. De burgerbewegingen hebben het initiatief genomen om een eerste vergadering van een werkbank Financiering samen te roepen. Voorts wordt er nauw overlegd met de NMBS over welke bijkomende verbindingen nodig zijn en of die inpasbaar en financierbaar zijn op federaal niveau.

De vervoerregio's zijn qua participatie in vervoerplanning zonder weerga. Iedereen kan er zijn mening kwijt. Maar het is aan de vertegenwoordigers van de diverse organisaties om dat ook te doen. Uit ervaring met de politieke vervoerregioraad weet hij dat de vertegenwoordigers van de vijf subregio's erin slagen hun punt te maken. Die vergaderingen worden trouwens al goed voorbereid door de vertegenwoordigers van de vijf regio's in het dagelijks bestuur. De werking zal over enkele jaren geëvalueerd worden.

De modal shift 50/50 geldt voor alle bestemmingen die hun oorsprong of bestemming in de regio hebben, dus niet voor doorgaand verkeer. Daarvoor zijn er maatregelen op Vlaams en Europees niveau nodig. Een deel van het verkeer op de ring is inderdaad doorgaand verkeer, maar uit modelberekeningen blijkt dat 60 procent van het verkeer een bestemming in de buurt heeft. Dat verrassende cijfer wordt bevestigd door de tellingen van de haven.

Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als het Departement MOW weten dat er een pijpleiding gepland is aan de E34-west. Ook die maakt deel uit van het overlegproces. De werkbanken haventracé worden voortgezet als er een definitievere nota is.

Het Routeplan 2030 is niet bedoeld om de automobilist weg te pesten maar geeft hem net een heel duidelijke plaats en rol. Het is uiteraard de bedoeling hem te wijzen op alternatieven die het geheel leefbaar houden.

Tijdens de afbraak van de bruggen is de Liefkenshoektunnel inderdaad enkele dagen tolvrij gesteld, zo vertelt *David Van Herreweghe*. Lantis heeft daartoe een contract met de NV Tunnel Liefkenshoek afgesloten. Tolvrij betekent in dit geval dat de nv een schaduwtol betaald kreeg. Als iets gratis beschikbaar gesteld wordt, een tunnel, een parking, kan het exploiterende bedrijf de btw op het volledige investeringspakket niet meer recupereren. Een bedrijf moet immers btw innen om die te kunnen recupereren. Zoals gezegd is het doel om de park-and-rides aan zeer schappelijke tarieven te verhuren.

2.4. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Alexander D'Hooghe legt uit dat er over ringpark Het Schijn een zestal scrumsessies gehouden zijn, waaruit enkele aanbevelingen gekomen zijn. Voor de aspecten die met de ringzone te maken hebben, werd een oplossing naar ieders tevredenheid gevonden. Die oplossing is geformaliseerd in de opdracht aan het team

Omgeving-De Urbanisten-Cobe. De tekeningen uit de scrumsessies staan er zelfs in het dossier. Het team zal zelf het komende jaar werkbanken met de wijkverenigingen houden om een en ander op punt te stellen. Aan 't Schijnverbond heeft hij laten weten dat er nieuwe scrumsessies komen als de afspraken om technische, financiële en praktische redenen, onverwachte vondsten in de ondergrond enzovoort in vraag worden gesteld. Ook als er meer details bekend zijn, zijn nieuwe scrumsessies nodig.

André Loeckx zei dat de Groene Vesten niet te goed mogen aangelegd zijn zodat er druk blijft om ook daar de ring te overkappen. Het bestuur heeft de intendant echter de opdracht gegeven om de leefbaarheid in de ringzone zo veel mogelijk te bevorderen. Vandaag zijn er geen plannen noch budgetten voor een overkapping van de Ring-Zuid, wel voor onmiddellijke leefbaarheidsbaten, wat heel wat minder geld vergt. De gezondheidsbaten snel en voor een tiental jaren omhoog brengen, is, ook gezien de bevolkingsdichtheid in de buurt, voor de intendant de meest ethische keuze. In het slechtste geval zal tot een derde van de investeringskost in bijvoorbeeld bermen verloren zijn als er bij een heraanleg voor gekozen wordt de ring uit te breiden. Aan het team is gevraagd om in de potentiële uitbreidingszone van de ring een transitiezonepark te ontwerpen.

Door te zeggen dat de overkapping geen biljartlaken is, denkt hij het draagvlak niet te ondermijnen. Het beeld dient om duidelijk te maken dat de ringparken geen grote groene eenheidsworst zijn, maar wel een caleidoscopisch geheel. De enige constante is de ring zelf. De langste overkapstukken zijn 2,5 kilometer. De emissies aan de tunnelmonden zijn hevig maar beheersbaar. Tunnels worden niet veilig verklaard als er niet elke 2 kilometer een serieuze opening is. De intendant zou graag meer stukken overkappen, maar daarvoor is er momenteel geen geld.

Voor de Ring1-Zuid werkt de intendant samen met de verschillende administraties aan de scope van een uit te besteden dure studie. Zoals een van de experts van de burgerbeweging zei, botsen de voorbereidende werkzaamheden op een kennisgrens. Er is te weinig bekend over de spoor-, ring- en openbaarvervoersuitbreidingen. Een modal shift is nodig anders wordt de ruimte die nodig is voor gescheiden verkeer veel te breed. Omdat de R11 geschrapt is wordt er veel verkeer verwacht in dat zuidoostelijke kwadrant van de ringzone. Het ingenieursbureau Arup buigt zich er nu over.

Hij heeft wel degelijk de ambitie om even goede geluidspanelen op Rechteroever te plaatsen als op Linkeroever. Rechteroever is echter anders en vooral geometrisch complexer. Het is de bedoeling om de leefbaarheidsaspecten tegelijk met de ringwerken uit te voeren, zoals het op Linkeroever gebeurt. Voor ringpark Zuid, de spaghettiknoop, is het referentieontwerp klaar. Verkeerskundig klopt alles, maar allicht duiken er bij verdere analyses, bijvoorbeeld van de ondergrond, nieuwe problemen op. Het Agentschap Wegen en Verkeer had sowieso een budget voor de heraanleg van de knoop vrijgemaakt. Daar is een leefbaarheidsbudget aan toegevoegd, onder meer om een stukje van de A12 te overkappen en bermen aan te leggen. Op de vraag of het daar overkapbaar is, antwoordt hij bevestigend, behalve ter hoogte van de Kennedytunnel waar de ring altijd open zal blijven.

De industriezone Albertkanaal strekt zich uit langs beide oevers, met uitzondering van het kleine plaatsje waar het park van de ring tegen het Albertkanaal zal aanschuren. Vrachtwagenverkeer verloopt via de op- en afrit aan de Groenendaallaan of de op- en afrit van de verbindingsweg Schijnpoort. Als de A102 er komt, is er oostelijk langs het kanaal een aantrekkelijke afvoermogelijkheid voor het goederenvervoer. Dan hoeft die niet meer langs het Sportpaleis, de Theunisbrug of richting Groenendaallaan.

3. Replieken

Om het doorgaand verkeer van de ring te houden, zeker bij een Oosterweel light, is het volgens *Jos D'Haese* noodzakelijk dat de A102 er komt, snel en liefst ondergronds. Worden de werken gestart vooraleer de Oosterweelverbinding klaar is, of pas na 2030? Hij wil niet weten of er voldoende geld is voor de modal shift, wel of het doel zal worden gehaald. Hij kan zich niet indenken dat er geen ramingen zijn van de extra vraag naar openbaar vervoer als gevolg van de werken. Matchen die met de 7 procent meer reizigers die De Lijn door zijn Vervoerplan 2021 denkt te hebben? Is met cijfers aan te tonen dat een verkeersinfarct vermeden wordt?

Imade Annouri benadrukt dat hij zeker niet twijfelt aan de betrouwbaarheid van Lantis. De discussie spitst zich toe op hoe te voorkomen dat de intenties niet uitgevoerd worden. Hij vraagt de minister om zeker een afgevaardigde van het Departement Financiën en Begroting te sturen naar de werkbank Financiën. Heeft ze daar al over gesproken met minister Matthias Diependaele?

Hannes Anaf blijft bezorgd over de modal shift. Hij woont in de eerste regio die een vervoerplan heeft, maar er ontbreken budgetten om alle noden te lenigen. Om een verkeersinfarct te vermijden, is de modal shift in Antwerpen wezenlijk. Hij kan moeilijk geloven dat dat met de huidige budgetten en enkele extra's voor vervoer op maat haalbaar is. Hij zal dus blijven pleiten voor extra budgetten voor openbaar vervoer, niet alleen in Antwerpen trouwens.

Koen Daniëls vraagt of er geen ingrepen nodig zijn aan de Beverentunnel als de capaciteit van de Tijsmanstunnel verhoogt.

Orry Van de Wauwer is blij dat Lantis acties onderneemt voor de werk- en woonomstandigheden van de arbeiders, onder meer via afspraken met de sociale inspectie.

Ook hij hoopt dat de uitstoot aan de tunnelmonden over tien jaar beter kan worden aangepakt, maar beseft dat ook nu de luchtkwaliteit er voor de Antwerpenaar drastisch op vooruit gaat. Zal de uitstoot van gassen op 40 meter hoogte geen nadelige effecten hebben voor de bewoners van de hoogbouwblokken vlak bij de tunnelmonden?

In het rollend fonds zit ongeveer evenveel als bij de vorige rapportage. Is dat omdat die berekening per begrotingsjaar gemaakt wordt?

Hij vraagt of er gedacht wordt aan combitarieven voor parkeren en openbaar vervoer. Zelfs als de parkeertarieven laag zijn, zullen er automobilisten zijn die toch maar zelf de stad in zullen rijden.

Hij ging er foutief van uit dat de doelstelling voor een modal shift voor alle verkeersstromen gold. Heel Vlaanderen mag dus met de auto over de ring, alleen de inwoners van de vervoerregio moeten hun gedrag aanpassen. Is dat een juiste interpretatie?

Voor de grote ambities van het Routeplan 2030 acht ook hij meer middelen nodig. Hij heeft begrepen dat de minister daartoe bereid is, mocht dat nodig zijn.

Voorts heeft hij geen antwoord gehoord op zijn vraag over de Waaslandtunnel. Er wordt een half miljoen euro besteed aan lichten aan de afritten van Kruibeke. Voorts komt er een rotonde om de trafiek weg te halen van de Blancefloerlaan. Volstaat dat om het doorgaand verkeer er weg te houden? Kan er met ANPR-camera's voor gezorgd worden dat hij enkel voor mensen uit Antwerpen en het Waasland gratis blijft?

Hij vraagt om later ook geluidsschermen te plaatsen aan de E34-E313 tussen Wommelgem en de ring aan de kant van het Rivierenhof.

4. Bijkomende antwoorden

Minister *Lydia Peeters* hoopt volgend najaar meer zicht te hebben op de inhoud en de timing van het complex project dat de A102 omvat. Ze zal met minister Matthias Diependaele overleggen en vragen dat hij een kabinetsmedewerker afvaardigt naar de werkbank Financiën.

Uiteraard is waakzaamheid geboden om de doelstellingen voor de modal shift te halen. Alle vervoerregio's hebben omvangrijke wensen. Ze is bereid gaandeweg te bekijken of er meer geld nodig is. Volgens de huidige berekeningen van De Lijn voor 2021 zullen er, budgetneutraal, voldoende middelen zijn voor de kern- en aanvullende netten in alle vervoerregio's. Of de bijkomende middelen voor vervoer op maat zullen volstaan, is op te volgen.

De Beverentunnel staat los van het haventracé. In het geïntegreerd investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer is er geld vrijgemaakt voor een totale renovatie van de tunnel.

De Nederlandse vloot binnenvaartschepen is groter dan de Vlaamse. Op Vlaamse wateren mogen ze elkaar beconcurreren. Dat neemt niet weg dat er ook heel wat Vlaamse binnenschepen ingehuurd zijn voor de Oosterweelwerken. Het project Watertruck zal ook een rol spelen in het afvoeren van grond.

David Van Herreweghe legt uit dat de Beverentunnel een van de drie tunnels op de R2 is. Ze tellen allemaal tweemaal twee rijstroken. Het heeft dus geen zin de capaciteit te verhogen omdat er anders elders een bottleneck ontstaat. De Liefkenshoektunnel is volledig conform aan het Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route. De Tijsmans-tunnel en de Beverentunnel zijn gedowngraded. Renovatie en ADR-proof maken van alle tunnels is nodig zodat full-ADR-verkeer richting de haven mogelijk is. De Tijsmanstunnel wordt aangepakt onder het Oosterweelproject. De Beverentunnel valt onder het geïntegreerd investeringsprogramma.

In een rollend fonds worden op het einde van het jaar de niet-gebruikte kredieten voor openbare werken gestort. Een combiticket parkeren/openbaar vervoer blijkt in de praktijk niet evident. Het idee wordt echter niet verlaten. Het klopt dat dergelijke kleine voordelen bijdragen tot een mentaliteitswijziging.

Filip Boelaert kan niet met 100 procent zekerheid voorspellen dat de modal split gehaald wordt, maar het is zeker mogelijk. Alleen zal het inspanningen en een divers pakket aan maatregelen vergen. Het huidige financiële kader maakt het mogelijk de eerste stappen te zetten. De toekomst zal uitwijzen of er nog meer geld nodig is. Het is een dynamisch proces dat voortdurende monitoring, evaluatie, bijsturing en aanvullingen vergt. Hij herhaalt dat het doorgaande verkeer op andere vervoersmodi doen overschakelen, maatregelen op Vlaams niveau vergt. Vlaanderen zet bijvoorbeeld in op transport langs de waterweg, onder meer met de relancemiddelen. Dus ook voor het vervoer op langere afstand wordt gestreefd naar een modal shift, maar dat is niet de taak van de vervoerregio Antwerpen.

Technologisch gezien is het mogelijk van de Waaslandtunnel een lokale weg te maken. Of het wenselijk is, is een andere kwestie. Die vraag kan hij niet meteen beantwoorden, daarvoor moet hij wat informatie opvragen.

Luc Hellemans zal de vraag over de hoogbouwblokken aan specialisten voorleggen. Werken starten die een verkeersinfarct veroorzaken, vindt de spreker onverantwoord.

De minderhindervoorspellingen worden nu geëvalueerd. Het is de bedoeling om het viaduct van Merksem zo snel mogelijk af te breken en het puin te hergebruiken. In de vergunning wordt een tijdelijke ringweg gevraagd. Dat alternatief bestaat uit vier en drie rijstroken, één minder dan nu, zal gradueel kunnen worden aangepast en zal kunnen worden hergebruikt elders in de ringzone. Samen met de park-and-rides wordt de verkeersstroom in de eerste drie jaar gemakkelijk beheerst, wat tijd geeft om andere maatregelen te nemen. Op Linkeroever is er met succes een gelijkaardige strategie gevolgd. Voorts loopt er een onderzoek naar hoe de coronacrisis de verplaatsingen beïnvloed heeft. Vastgoed zal een andere functie krijgen, mensen zullen eerder voor de beleving naar het kantoor komen en de balans met thuis anders invullen. Dat bewijst dat er met evoluties in verplaatsingsgedrag rekening moet gehouden worden, tegelijk moeten de werken gebruikt worden als hefboom om een modal split te organiseren.

Jos D'Haese vraagt of de extra druk op het openbaar vervoer tijdens de werken berekend is.

Luc Hellemans denkt dat er vanuit het noorden een extra druk zal zijn van 1500 personenequivalent.

Bart CLAES,
voorzitter

Maarten DE VEUSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NEC	New Engineering Contract
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
VCA	Veiligheid, Gezondheid en Milieu Checklist Aannemers
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VMS	Variable Message Signs
Zorro	ZuidOostRand RouteOverleg