66 (2019-2020) – Nr. 14
ingediend op 6 december 2022 (2022-2023)

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

27 oktober 2022

Documenten in het dossier:
66 (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 4: Verslag
– Nr. 5: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 7: Verslag
– Nr. 8: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering

Vlaams Parlement

verzendcode: OPE

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;
Martine Fournier, Sofie Mertens;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
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;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

INHOUD

I. Inleiding door minister Lydia Peeters 4
II. Toelichting door Lantis en het Departement MOW 5
1.1. De Oosterweelverbinding 5
1.2. De leefbaarheidsprojecten 7
1.3. Haventracé 9
1.4. Routeplan 2030 10
III. Bespreking 12
1. Vragen en opmerkingen van de leden 12
1.1. Imade Annouri 12
1.2. Orry Van de Wauwer 14
1.3. Willem-Frederik Schiltz 16
1.4. Hannes Anaf 17
1.5. Maarten De Veuster 18
1.6. Wim Verheyden 19
1.7. Jos D'Haese 20
1.8. Koen Daniëls 22
2. Antwoorden van de sprekers 23
2.1. Lantis 23
2.2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken 27
2.3. Minister Lydia Peeters 29
3. Replieken 32
3.1. Orry Van de Wauwer 32
3.2. Imade Annouri 33
3.3. Jos D'Haese 34
3.4. Maarten De Veuster 35
3.5. Hannes Anaf 35
3.6. Wim Verheyden 36
4. Antwoorden 36
4.1. Departement Mobiliteit en Openbare Werken 36
4.2. Lantis 37
4.3. Minister Lydia Peeters 40
5. Bijkomende replieken en antwoorden 41
Gebruikte afkortingen 43
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 27 oktober 2022 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/13). Voor de vorige rapporten en commissieverslagen uit de zittingsperiode 2019-2024, zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/1 tot en met 12. Voor de rapporten en commissieverslagen uit de vorige zittingsperiode, zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 66/1 tot en met 6.

Als sprekers werden uitgenodigd:
- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De presentatie van de sprekers is terug te vinden op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat de voortgangsrapportages over het Toekomstverbond halfjaarlijks zijn. In het voorjaar is er ook een budgettaire rapportage. Tijdens de rapportages wordt een overzicht gegeven van wat er de voorbije zes maanden allemaal is gebeurd en welke zaken in de steigers staan.

In de voorbije periode heeft men getracht voortgang te maken in het PFOS-dossier. De Raad van State sprak twee schorsingsarresten uit, in december 2021 en april 2022. Een grote uitdaging bestaat erin om een robuuste oplossing te vinden die volksgezondheid en het leefmilieu verzoenen met de noodzakelijke werken, die ook een leefbaarheidsproject inhouden. De minister verwijst voor meer verduidelijking naar het voortgangsrapport en de presentaties die volgen. Daaruit zal ook blijken dat ondanks die arresten en ondanks de PFOS-problematiek er nog op verschillende werven vooruitgang geboekt kon worden. Ook een stand van zaken van de leefbaarheidsprojecten komt aan bod.

Een substantiële doorbraak is de maximale overkapping van de ring Noord. Dat is volgens de minister een heel belangrijk engagement. Voorafgaand aan het akkoord met alle stakeholders werd de technische haalbaarheid uitgeklaard en gevalideerd door het politieke stuurcomité.

Daarnaast werd ook voorzien in de nodige budgetten. Binnen het financieel model van Lantis werd onderzocht wat mogelijk is. Dat zal later in de presentatie meer in detail duidelijk worden. De minister garandeert dat de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten van de eerste fase mee wordt opgenomen in het taakstellend budget van Lantis waardoor gelijktijdig de onderbouw en de bovenbouw verzekerd zijn en de beloftes over de leefbaarheidsprojecten en de overkapping nagekomen worden. Financieel is het allemaal rond. De kosten zijn mee geïntegreerd in de kosten van het taakstellend budget en tegelijkertijd werd voorzien in de nodige indexaties voor Oosterweel en de leefbaarheidsprojecten.

De uitdagingen blijven echter groot. De modal shift is een heel belangrijk aspect. Iedereen heeft zich akkoord verklaard om de modal shift 50/50, die ook mee is opgenomen in het regeerakkoord, zo snel mogelijk te bereiken. Over hoe dat moet gebeuren is er nog geen consensus. Om meer objectief te kunnen inschatten welke projecten de hoogste prioriteit verdienen, heeft intendant Alexander D'Hooghe, die zich laat verontschuldigen, hiervoor een methodiek uitgewerkt. Zo wordt bijvoorbeeld nagegaan hoeveel reizigers de wagen aan de kant laten als gevolg van bepaalde investeringen en welke projecten voor quick wins zorgen enzovoort. Die methodiek is een heel belangrijke stap voorwaarts en zal later in detail worden

gepresenteerd. De prioriteitenlijst zal klaar zijn in het voorjaar 2023 en dan zullen concrete beslissingen worden genomen. Tegelijkertijd moet er tegen dan ook duidelijkheid zijn over de budgettaire pistes.

Samengevat zijn de drie belangrijke pijlers uit het voortgangsrapport: het antwoord op de PFOS-problematiek, het nakomen van de beloftes over de overkapping en het bereiken van de modal shift.

II. Toelichting door Lantis en het Departement MOW

1.1. De Oosterweelverbinding

Luc Hellemans noemt de voorbije periode bewogen en een perfecte storm, zowel voor de samenleving als voor Lantis. Er waren de PFAS-problematiek, de verstoring van de logistieke keten van de aannemers, de oorlog in Oekraïne en de onzekere toekomst. Op dergelijke momenten moet men het hoofd koel proberen te houden en teruggaan naar de basis van de Toekomstverbond. Men moet het eigen gelijk overstijgen naar iets groter dan zichzelf. Hoe zoekt men die verbinding en gaat men toch in samenwerking vooruit? Dat is precies wat werd geprobeerd omdat het belang van het Toekomstverbond voor de regio en bij uitbreiding voor Vlaanderen niet kan onderschat worden. 160.000 mensen moeten elke dag op een veilige manier over de ringweg passeren, er zijn de luchtkwaliteit en de geluidshinder enzovoort. Met het oog daarop moet men in die perfecte storm rustig trachten te blijven en vooral proberen voortgang te boeken. Het project overstijgt elke burger en elke politieke fractie en Luc Hellemans hoopt dat men het Toekomstverbond blijft steunen. In de voorbije moeilijke periode heeft men die steun kunnen ervaren, wat de zaken vergemakkelijkt.

Soms hoort hij zeggen dat de werf stilligt en men niet kan voortwerken. Niets is minder waar. Hij toont enkele beelden van wat er het voorbije (half)jaar gebeurd is (zie slides 3, 4 en 5 van de presentatie in bijlage 1). De park-and-rides zijn afgewerkt en in dienst genomen. Op Linkeroever zijn de viaducten en fly-overs en de bundeling van infrastructuur om meer recreatieruimte te maken, volop in uitvoering. In 2021 was er een recordomzet op Linkeroever, in 2022 zal men bijna voor 100 miljoen euro aan werken gedaan hebben op Linkeroever. Voor de aanleg van de Scheldetunnel is de bouwput in Zeebrugge zo goed als afgewerkt. De aanlegsteigers voor de Scheldetunnel zijn gemaakt, waardoor op een duurzame manier per schip het transport wordt georganiseerd in plaats van met vrachtwagens. Ook de in- en uitritten van de tunnelmonden worden klaargestoomd. De Scheldetunnel komt onder de Schelde in grond die niet is verontreinigd door PFAS, waardoor er kan voortgewerkt worden.

Ook op Rechteroever werd volop gestart. Luc Hellemans toont op slide 5 de situatie aan Schijnpoort. Men heeft er uit de fouten geleerd waardoor fietsers nu veilig kunnen oversteken. In Merksem is men bezig met de plaatsing van de diepwanden en onder de Turnhoutsebaan wordt de fietstunnel geschoven.

Dit alles betekent in totaal een nieuw omzetrecord in 2022. Maar dat is niet alles. Oosterweel gaat niet alleen over beton, het is maar een hefboom voor andere zaken. Samen met Stad Antwerpen en de bouwsector werd het akkoord De Grote Verbinding afgesloten in het kader van de tewerkstelling. Hij toont slide 6 met de al behaalde resultaten terwijl het initiatief nog in opstart is. Heel wat mensen zijn opgeleid en aangeworven. Op kruissnelheid gaat het over 150 tot 200 jobs per jaar. Verder wordt al meer dan vier jaar, onder de radar, gewerkt aan veilige en eerlijke arbeidsomstandigheden. Er is een unieke kans om met de grootste aannemers van België, die ook internationaal actief zijn, samen te werken en ook met een hele keten van toeleveranciers. Het is een uitgelezen kans om in de bouwsector

loon naar werken te geven en veilige werkomstandigheden te creëren. Sinds 2018 werd in verbinding gegaan met de sociale partners. In de bestekken zijn criteria opgenomen die verder gaan dan de huidige wetgeving. Het resulteert in een eerlijk loon, goede en veilige arbeidsvoorwaarden en kwalitatieve huisvesting voor arbeiders. Lantis laat dit zelf controleren en de sociale inspectie komt langs. De voorzitter van de Confederatie Bouw en de sociale partners zijn vragende partij voor meer dergelijke initiatieven. Grotere bedrijven pleiten in hun eigen sectorverenigingen voor dergelijke bestekken. Daartegenover moet de overheid de verantwoordelijkheid nemen om te stoppen met te kiezen voor de laagste prijs en om aan aannemers een faire vergoeding geven.

De Oosterweelverbinding is ook een proeftuin omgaan met natuur (zie slide 8). Het natuurgebied Het Rot werd afgesloten voor wandelaars. Door de werken in de omgeving bestond de kans dat in dat heel kwetsbare Vogelrichtlijngebied vogelsoorten voor altijd verdreven zouden worden. Nu overwinteren die vogelsoorten in Het Rot. Samen met Natuurpunt checkt men of die vogels er nog zijn. En het blijkt dat er nu nog meer vogelsoorten zijn. De zwaluwen op het werfterrein krijgen bij manier van spreken een vijfsterrenhotel. Ook de vleermuizen worden in hun broedgebied gerespecteerd of uitgezet indien nodig, rugstreeppadden en amfibieën worden verhuisd, en hectares slikken en schorren worden bij gecreëerd. De Oosterweelverbinding is zo een katalysator en zal ervoor zorgen dat de gebruikers de ring niet meer zullen ervaren en dat de natuur terug in balans is. Daar gaat het Toekomstverbond over.

Vervolgens gaat Luc Hellemans in op het PFAS-dossier (zie slide 9 en 10). Hij vindt dat men zich moet baseren op feiten, wat niet altijd gebeurt. Het belangrijkste was dat iedereen het eigenbelang overstijgt. Luc Hellemans heeft door de aanvallen in de sociale media ervaren wat politici elke dag ervaren, waarbij elk woord tegen je gebruikt wordt en uit zijn context getrokken wordt. Dat is geen plezierige situatie. Op zulke momenten moet men dicht blijven bij waar men voor staat en uit het eigen gelijk komen. Dat was niet makkelijk. Lantis was echt overtuigd dat men op de juiste manier bezig was, wat ook bevestigd werd door een aantal studies. Maar dat wil niet zeggen dat men de aanpak niet moet bijsturen. Men moet de empathie hebben om te luisteren naar de ongeruste inwoners en burgerbewegingen. Het enige wat men dan kan doen is de hand uitsteken en opnieuw proberen tot samenwerking te komen. Dat is precies wat men gedaan heeft: de eigen aanpak aangepast en gewerkt aan het herstel van het vertrouwen. De overheid werkt nu aan een rechtszeker kader. Lantis maakte een plan van aanpak op dat de sanering niet zal verhinderen. Dat betekent dat de gehele werf adaptief werd gemaakt en een aantal heel concrete acties werden gedefinieerd specifiek voor de Palingbeek, voor een aantal natuurgebieden en voor alle andere gebieden waar wordt gewerkt.

Is Oosterweel financieel nog wel haalbaar, laat staan een verruiming (zie slide 12 en 13)? De perfecte storm heeft immers ook een grote financiële impact door de torenhoge inflatie, de zeer dure materiaalprijzen en de gestegen financieringskosten. Dat is geen tijdelijk fenomeen. Daar zal men moeten mee leren omgaan. Het financieel model was destijds zeer robuust opgemaakt. Men heeft het dubbelgecheckt en dan blijkt dat zelfs in deze omstandigheden het model nog altijd robuust is. Hoe weet men dat? De inkomsten van het vrachtverkeer worden bepaald op basis van de Tolrichtlijn. Het maximum dat men mag vragen voor de tunnels wordt door twee parameters bepaald. De ene parameter heeft te maken met de investering en de andere met de elasticiteit. Zij bepalen de hoogte van het toltarief. Die toltarieven zijn niet exact bepaald maar geven een range aan, een benchmark. Daarnaast is er de bestaande Tunnel Liefkenshoek met zijn tarieven en die altijd vol zit. Zo kan men inschatten over welke inkomsten men minimaal kan beschikken, rekening houdende met een heel conservatief verkeersscenario met een beperkte verkeersgroei en de modal shift. Na controle blijkt dat een bijkomende financiering voor die bijkomende overkapping op de ring Noord gedekt kan worden.

De ring Noord zal volledig overkapt kunnen worden met de middelen die gegenereerd worden door die tolinkomsten, bijkomend aangevuld met de middelen die er al waren voorzien door de overheid. Dat betekent dat concreet per euro aan mobiliteit, 1 euro gaat naar leefbaarheid. In het Oosterweelproject zelf zaten immers al een aantal leefbaarheidsmaatregelen (overkapping van de knoop Oosterweel, Groenendaallaan, Schijnpoort).

Er is ook ruimte voor eventuele extra kosten voor het PFAS-dossier en de integratie van de modal shift. Luc Hellemans merkt op dat de Tolrichtlijn niet toelaat dat de tolinkomsten van vrachtwagens voor de modal shift worden gebruikt, maar alleen de inkomsten uit personenwagens, of van een ander soort heffing. Dat wordt verder bekeken tegen de voortgangsrapportage van maart 2023.

1.2. De leefbaarheidsprojecten

1.2.1. De noordelijke ringparken

Ook bij de leefbaarheidsprojecten is er een belangrijke progressie. Alle ringparken aangevuld met de bijkomende overkapping in het noorden leveren 325 hectare bijkomend park in Antwerpen (zie slide 15 voor de opdeling). Dat komt overeen met zeventien keer Park Spoor Noord. Het komt net in de gebieden waar er een enorm tekort is aan groen en waar de impact ook het grootst is op recreatie en op verbinding zoeken. Wat is openbare ruimte anders dan verbinden met mensen, elkaar leren kennen en gemeenschap vormen? Ter illustratie dat de parken verbinden toont Luc Hellemans slide 17. De parken zijn geheel of gedeeltelijk overkapt. Overkapping heeft soms limieten omdat er soms opstelruimte nodig is voor hulpdiensten en omwille van de verkeersveiligheid (veilige weefbewegingen om ongevallen te vermijden). In het noorden zal nu in totaal 80 procent overkapt zijn, wat het maximum is. De verschillende parken zijn in subzones onderverdeeld (zie slides 17 en 18). Verder toont hij een foto van de huidige situatie voor ringpark Het Schijn (slide 20) en het toekomstbeeld (slide 19). De ring is eigenlijk verdwenen. Slide 21 toont de stadsserre die men zal bouwen aan de Groenendaallaan. Slide 22 is de huidige situatie. Een ander voorbeeld is het toekomstbeeld aan het Sportpaleis (slide 23) en de actuele toestand (slide 24).

Zo wordt een stad gebouwd waarbij de infrastructuur wordt weggestopt. De stad wordt teruggegeven aan Antwerpen. Lantis maakt een project waar men van heinde en ver naar zal komen kijken: een stad gemaakt op maat van mensen. Slides 25, 26 en 27 tonen de situatie aan het Sportpaleis in het perspectief van de werken, de huidige en toekomstige ring. Het toont welke ruimte er gewonnen wordt. Het toont aan wat voor een gigantische operatie Lantis uitvoert. Het is te danken aan een lumineus idee van de geestelijke vader, die aanwezig is in de zaal, Peter Vermeulen. Luc Hellemans hoorde onlangs zeggen dat men niet bouwt aan ringland, maar aan het beloofde land. Dat gelooft de spreker.

Waar men niet kan overkappen, tracht men in te sleuven (zie slides 29 en 30). Er worden omwille van de lucht- en geluidskwaliteit een soort van zogenaamde ‘street canyons’ verdiept aangelegd (zie slides 31 tot en met 34). Daardoor wordt de luchtkwaliteit beter dan momenteel op sommige plaatsen in de stad. De luchtvervuiling wordt beperkt tot ruim minder dan 30 microgram. Voor de openingen zal Lantis een wetenschappelijke studie op de markt brengen, een begeleiding. Er wordt samen met de intendant gezocht naar innovaties hieromtrent. Voor Luc Hellemans is het voorgestelde project een minimumprogramma. Men zal de lucht- en geluidsvervuiling nog verder trachten te verbeteren. Vervolgens toont de spreker nog de huidige situatie en toekomstbeelden voor het Groen Hart van ringpark Groenendaal (zie slides 35 en 36) en de halve kap aan ringpark Schijn (slides 37 tot en met 40).

1.2.2. Ringpark West

Er wordt gezegd dat 'the proof of the pudding in the eating' is. Ringpark West is het eerste voorbeeld en is al voor 70 procent afgewerkt. Dat het nog niet volledig is afgewerkt, is een gevolg van het PFAS-dossier. De leefbaarheidsbermen kan men paradoxaal genoeg niet afwerken door een ander gezondheidsprobleem. Dat moet opgelost worden omdat leefbaarheid en gezondheid elkaar moeten versterken. Volgens Luc Hellemans staat men heel dicht bij een oplossing om daarin te slagen. Het budget voor ringpark West dat vijf jaar geleden is afgesproken, is volledig gerespecteerd. Het ringpark zal klaar zijn voor Oosterweel klaar is. Slides 43 en 44 tonen een aantal van de realisaties. De bundeling van infrastructuur geeft heel veel gebied terug aan de omgeving. Achter de geluidspanelen is het oorverdovend stil. Mensen die er wonen zeggen dat ze zoals vele jaren geleden terug in hun tuin kunnen zitten.

1.2.3. Ringpark Groene Vesten en ringpark Zuid

Filip Boelaert zegt dat de vorige spreker al de ringparken heeft behandeld die samenhangen met de Oosterweelverbinding en die in verband daarmee gerealiseerd worden. De twee resterende ringparken zijn ringpark Zuid en ringpark Groene Vesten (zie slide 45).

Voor ringpark Groene Vesten wil men in afwachting van een maximale overkapping van dat deel van de ring, op korte termijn toch al een aantal belangrijke positieve effecten genereren voor de leefbaarheid van de omliggende wijken door de aanleg van een park in de buurt, het ringfietspad, geluidsmaatregelen en ecologische verbindingen. Er wordt gekozen voor ingrepen die de grootste impact hebben op de leefbaarheid voor de omgeving. In 2021 werd het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied op niveau van een schetsontwerp al uitgewerkt en afgewerkt en werden het landschapsontwerp en de selectie van deelprojecten goedgekeurd. Een eerste deelproject dat richting uitvoering gaat is Pomppark Zuid (slide 46). Het voorontwerp van dat project werd op 8 juli 2022 goedgekeurd. De uitvoering is, als alles goed gaat, gepland begin 2024. Voor een volledig overzicht van de al uitgevoerde en geplande technische onderzoeken verwijst de spreker naar het voortgangsrapport. Voor een heel aantal andere deelprojecten in die zone doen de stad Antwerpen en Team Intendant onderzoek voor de uitvoering. De middelen zijn gereserveerd in het kader van het Overkappingsfonds.

Ringpark Zuid verenigt een drietal projecten in een geïntegreerd project: de herinrichting van de bekende knoop tussen de ring zelf en de toegang tot de leien, de A112; het leefbaarheidsproject Park knoop Zuid; en het leefbaarheidsproject Nieuwe kap Jan de Voslei. Na de gunning in januari 2021 van de ontwerpstudie is een ontwerpteam aan de slag gegaan om de startnota en de synthesenota op te maken. In juli 2022 is het voorontwerp goedgekeurd door het college van de stad Antwerpen en dat voorontwerp wordt nu uitgewerkt tot een definitief ontwerp met een plan waarbij een budgettering en technische doorrekeningen ook op het programma staan. Men hoopt de RUP-procedure begin 2024 te kunnen afronden. Aansluitend kunnen dan vergunningen en aanbestedingsprocedures doorlopen worden zodat de werken kunnen starten in 2025.

1.2.4. De Scheldebrug

Een laatste leefbaarheidsproject is de Scheldebrug voor fietsers (zie slide 48) waarvoor De Vlaamse Waterweg mee verantwoordelijk is. Het politieke stuurcomité besliste een voorkeursvariant uit te werken. Het gaat om een brugvariant, ongeveer 100 meter stroomopwaarts van de Kennedytunnel. Daarmee wordt de ring voor fietsers voltooid. Er is vastgelegd dat er een minimale doorvaarthoogte moet zijn op een peil van 22,45 meter TAW. Dat is de Tweede Algemene Waterpassing en is

de hoogtemaat voor het water ten opzichte van het waterpeil. De hellingsgraad van de brug voor de fietsers mag maximaal 3 procent zijn. De breedte tussen de pijlers voor het bewegende gedeelte moet minstens 130 meter zijn. Dat is voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer en om aanvaringen van die pijlers te vermijden. Om die nautische doorgang verder te beveiligen, worden systemen zoals VTS-radarvoorzieningen, dat is Vessel Traffic Services, voor de Boven-Zeeschelde gepland en calamiteitenwachtplaatsen aangelegd.

Bij de voorstelling van de voorkeursvariant uitten fietsers en toekomstige gebruikers heel wat opmerkingen en bezorgdheden. Op basis daarvan zijn er een drietal studies gebeurd: een robuustheidstudie over de alternatieven voor fietsers om de Schelde te kunnen kruisen; de impact van de brugvariant voor stroomopwaarts gelegen bedrijven en de doorvaarthoogte; een analyse van het aanvaringsrisico. Dat heeft tot een aantal aanpassingen geleid. Die aanpassingen en zeker ook de forse stijging van de prijzen van bouwmaterialen hebben geleid tot een belangrijke scopewijziging. Daardoor is de geraamde kostprijs gestegen naar 254 miljoen euro (prijspeil januari 2022). Een volgende stap is het in beeld brengen van de meerkosten op het vlak van het uitbaten van die brug op het vlak van de OPEX. Op basis van al die elementen is het de bedoeling een synthese te maken. Daarna zal aan de Vlaamse Regering een beslissing voor het vervolg worden voorgelegd.

1.3. Haventracé

Het haventracé (zie slide 49) is het derde onderdeel van het Toekomstverbond dat ook uit drie delen bestaat: de tweede Tijsmanstunnel, de E34-West en de Oostelijke Verbinding.

Voor de toelichting over de tweede Tijsmanstunnel kan verwezen worden naar *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/13, p. 25.

Voor de E34-West is het ontwerp van het project de voorbije maanden verder geoptimaliseerd. Daarbij is een bijzondere aandacht gegaan naar de landschappelijke inpassing van het knooppunt. Zo is er nieuw concept voor de verkeerswisselaar Beveren en dat concept is een stuk compacter dan in het verleden. Daardoor wordt niet alleen de impact op landbouwgebied en de akkers veel kleiner, maar kunnen ook bijkomende natuurwaarden gerealiseerd worden. Er bleek immers dat het een belangrijk foerageergebied is voor de bruine kiekendief. En er werd daarnaast ook rekening gehouden met hogere ontwerpeisen voor fietsinfrastructuur. Door het gestegen fietsgebruik moeten fietspaden immers breder worden. Na de goedkeuring door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 van de startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan E34 ter hoogte van de Waaslandhaven, gebeurden al de nodige verkeersmodeleringen en werden ook de haalbare varianten uitgetekend. In het najaar van 2022 wil men nog starten met de opmaak van het plan-MER en het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan. Als de planning goed wordt doorlopen, dan is er een definitieve vaststelling van dit uitvoeringsplan eind 2024. Voor dat project werd in de zomer van 2022 een participatief proces voor het fietsnetwerk rond de E34 opgestart. Er werd in dialoog gegaan met de omwonenden en de bedrijven. Tot slot merkt Filip Boelaert op dat men op die locatie niet ver zit van de fabrieken van 3M. Misschien is er dus een impact van PFAS, maar dat is momenteel nog niet helemaal duidelijk.

Een laatste deel van het haventracé is de Oostelijke Verbinding. Dat is hoe dat project tot nu toe bekendstond. De Oostelijke Verbinding is intussen omgedoopt tot De Nieuwe Rand. Dat is geen toeval. De Oostelijke Verbinding legt de klemtoon op de weg. De Nieuwe Rand legt de klemtoon op de omgeving en op de leefbaarheid van het project in zijn omgeving. Het is de bedoeling dat doelstellingen zoals leefbaarheid, omgevingskwaliteit en klimaatrobuustheid zo evenwaardig worden aan de verbindingscapaciteit van de weg zelf. De ambitiefase is afgerond. De

resultaten werden gebundeld in een syntheseverslag dat in januari 2022 is gepresenteerd. Die resultaten zijn richtinggevend voor het opmaken van een onderzoeksnota over de alternatieven en de verdere aanpak van het onderzoek. De onderzoeksfase zelf is begin 2022 aangevat. Het doel van de fase is om te komen tot een duidelijke keuze over hoe die infrastructuur eruit moet zien; een aantal bestaande situaties met betrekking tot verkeershinder, barrièrewerking en verkeersveiligheid verbeteren; en de kansrijke opties nagaan om de weginfrastructuur te integreren met infrastructuur voor andere duurzame transportmodi. De alternatievenonderzoeksnota werd op 1 september 2022 verstuurd naar alle adviesverlenende instanties en lag bij hen voor en lag voor publieke raadpleging ter inzage van 12 september tot 11 oktober jongstleden. Al de relevante reacties worden verwerkt in een nieuwe versie van de alternatievenonderzoeksnota. Daarna kan ook het geïntegreerde onderzoek voor het hele project van start gaan. Daarbij worden de doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes in dit project besproken in de werkbankformule, onderzocht door het externe studieteam en verankerd in een voorkeursbesluit voor de Vlaamse Regering.

Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek zal dan bekeken worden binnen welke redelijke timing er gekomen kan worden tot een voorontwerp van projectbesluit. Na het projectbesluit kan men op het terrein starten.

Zoals dat past bij de procedure complexe projecten wordt er heel sterk ingezet op een heel open communicatie, getrokken door de gouverneur in dit geval, op een heel sterke participatie en op een stuk cocreatie. Die drie zaken vormen de rode draad doorheen het hele project. Het Toekomstverbond leert dat iedereen leert door verschillende meningen en perspectieven samen te brengen. Men kan dan samen aan een resultaat werken dat meer gedragen is dan andere resultaten. Eventuele bezorgdheden en nieuwe ideeën kunnen zo een proces ook op tijd bijsturen. Zo bouwt men samen aan een nieuw project voor iedereen.

Om iedereen te informeren en de kans te geven om in gesprek te gaan met de onderzoekers organiseert het projectteam van De Nieuwe Rand ook infomarkten in de verschillende gemeenten en districten. De eerste infomarkten hadden al plaats in september 2022 tijdens de publieke raadpleging rond de alternatievenonderzoeksnota. Later volgen er nog meer. Inwoners en vertegenwoordigers van lokale organisaties die het onderzoek van dichtbij willen volgen en willen vormgeven kunnen terecht in werkateliers. Met dit alles wil men een maximaal draagvlak bereiken. Voor specifieke thema’s die verder moeten worden uitgewerkt, worden werkgroepen opgericht indien nodig.

1.4. Routeplan 2030

1.4.1. Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen – het Routeplan 2030

Met het Routeplan 2030 wil men de modal shift bereiken. Met het oog op een uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio zijn er al een aantal nota’s opgeleverd. Er is de oriëntatienota die een heel uitgebreide omgevingsanalyse omvat, beschrijft wat de doelstelling is, welke richting men uitgaat en wat de visie is op de mobiliteit voor de toekomst. Dat wordt vertaald in de synthesenota die de mogelijke scenario's weergeeft. De laatste twee inhoudelijke onderdelen, een nota modal shift goederenvervoer en een ambitienota over personenvervoer over het water werden op de vervoerregioraad van 28 september 2022 goedgekeurd. Daarmee is de volledige synthesenota uitgewerkt.

Daarnaast is er ook nog een evaluatienota die beschrijft hoe de rapportage over het toekomstplan zal verlopen. De nota stelt meetbare indicatoren vast. Een eerste monitoringrapport met die indicatoren, een nulmeting, werd in juni 2022 aan de

vervoerregioraad voorgesteld. Voor een uitgebreide toelichting hierover verwijst Filip Boelaert naar het voortgangsrapport.

In september 2022 werd een MER-coördinator aangesteld die een strategische be-MER-ring moet doen van het regionaal mobiliteitsplan. De milieueffectenbeoordeling zal ook het voorwerp zijn van een publieke raadpleging in 2023

Tot slot is er het actieplan. Dat krijgt vorm binnen de werkzaamheden van de intendant rond de modal shift. Hij vertrekt vanuit het routeplan en alle acties die daarin opgesomd staan om te bekijken wat de mogelijke modalshifteffecten zijn van verschillende projecten. De spreker verwijst naar de figuur op slide 55. Die toont het effect van een verbinding in het zuiden van de regio. Hoe donkerder de kleur hoe meer personen gebruik zullen maken van de verbinding. Men weet dus hoeveel personen de omslag gaan maken van bijvoorbeeld een auto naar een nieuwe tramlijn en wat de geschatte kosten daarvan zijn. Op die manier ontstaat een hele matrix van maatregelen die men in kwadranten kan zetten. Uit de kwadranten kan men afleiden welke maatregelen weinig kosten en veel effect hebben. De bedoeling is om een ranglijst van die maatregelen voorjaar 2023 voor te leggen aan de leden van de Vlaamse Regering. Het politieke stuurcomité heeft in de tweede helft van oktober 2022 aan Lantis gevraagd hoe dat operationeel en financieel kan bijdragen aan een versnelde realisatie van die modalshiftprojecten.

Binnen de vervoerregio Antwerpen is men met het oog op de implementatie van het vervoersplan basisbereikbaarheid ook gestart met de stapsgewijze operationalisering van het kernnet en het aanvullend net.

1.4.2. Participatie en besluitvorming

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan wordt ingezet op participatie door overleg en informatiedeling in werkbanken en op de website. Maar ook via de vervoerregioraad probeert men zo veel mogelijk mensen te betrekken Waar dat beter kan, is men altijd bereid om dat samen met de vervoerregioraad te bekijken.

1.4.3. Modalshiftprojecten

In afwachting van een definitief be-MER-d en goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan en actieplan werden al een aantal modalshiftmaatregelen opgestart. Tijdens de vorige voortgangsrapportage kwamen al enkele park-and-ridegebouwen aan bod. In het voorliggende voortgangsrapport worden een aantal lopende modalshiftprojecten besproken.

Ten eerste is er de park-and-ride Massenhoven. In 2023 komt er op die parking een extra overdekte parkeerruimte voor 96 fietsen. Met de uitbreiding van een ruime overdekte fietsenstalling wordt ook gemikt op reizigers die voor hun first mile de verplaatsing van thuis naar de park-and-rides kunnen gebruikmaken van de fiets en vervolgens kunnen overstappen. Er zullen ook fietsenrekken zijn voor buitenmaatse fietsen. Dit type fietsenstalling zal ook op een aantal andere plaatsen in de vervoerregio opduiken. Het elektrischedeelfietsenproject van Donkey Republic wordt intussen ook uitgerold. Voor de fietsers is er via de ondertunneling een veilige aansluiting gemaakt op de fietspaden langsheen het Albertkanaal op de fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt en langs de N14. Aan de park-and-ride is een halte van snelbus 427 Antwerpen-Herentals waarmee de reizigers op 25 tot 30 minuten tot aan de Rooseveltplaats in Antwerpen gebracht kunnen worden door de vrije busbaan op de E313. Autobestuurders kunnen ook overstappen op een aantal lokale buslijnen die de nabijgelegen gemeenten bedienen. De park-and-ride is uitgerust met mindervalideplaatsen en een toegankelijke halte-infrastructuur. Het project is een mooi voorbeeld van de samenwerking tussen alle verschillende

mobiliteitspartners in de regio binnen het beleidsdomein MOW, maar ook daarbuiten.

Ten tweede zijn er de modalshiftprojecten voor de fiets. Voor de eerste projecten uit het masterplan Fietsinfrastructuur van de Port of Antwerp-Bruges is intussen een omgevingsvergunning ontvangen. De start van de uitvoering daarvan is eind 2022, begin 2023. De uitrol van het basissysteem voor de e-deelfietsen is ook opgestart en de bedoeling is dat het in gebruik is tegen het einde van 2022. Filip Boelaert wijst wel nog op eventuele leveringsproblemen door de verstoorde logistieke mondiale keten. Het basisnetwerk wordt daarbij deels gefinancierd door Lantis en deels uit de inkomsten van gebruikers en publiciteit. De stapsgewijze uitrol van het aanvullend systeem startte vanaf september 2022 en is afhankelijk van de interesse van gemeenten en bedrijven, de geografische spreiding, de vergunningen en andere lopende contracten, en de beschikbaarheid van elektrische fietsen. Tot slot verwijst de spreker naar een reeks fietsprojecten die momenteel in opdracht van Lantis worden uitgevoerd of recent werden afgerond. De volledige lijst is terug te vinden in het voortgangsrapport (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/13, p. 31).

Andere modalshiftprojecten betreffen ten derde het openbaar vervoer en ten vierde de kruispunten op de A12 Boom-Antwerpen. Voor de toelichting hierover door Filip Boelaert kan verwezen worden naar *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/13, p. 31 en 32.

In het algemeen verwijst Filip Boelaert voor meer details naar het voortgangsrapport. Terugblikkend op de voorbije voortgangsrapportages is hij van mening dat de voorbije jaren stelselmatig stappen vooruitgezet zijn.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Imade Annouri

Imade Annouri hoorde dat Luc Hellemans sprak over het beloofde land. Al grappend zegt hij dat de zoektocht van Mozes veertig jaar duurde. Hij hoopt dat de realisatie van het Toekomstverbond niet zo lang zal duren.

Er is momenteel van alles aan het gebeuren. De extra overkapping in het noorden is goed nieuws. Dat is echt belangrijk. De kanttekening die hij hierbij wil maken is dat het Rekenhof bij de financiële voortgangsrapportage in het voorjaar 2023 ook moet zeggen dat de berekening sluitend is. Er wordt hierbij ook gezegd dat met die overkapping het maximaal haalbare is behaald. Maar is dat effectief zo? Het Toekomstverbond vertrekt vanuit Oosterweel light. Daarbij was er sprake van tweemaal twee rijstroken. Is er in dat geval niet meer overkapping mogelijk? Waarom heeft men dan die piste verlaten? Waarom onderzoekt men die niet verder? Hoeveel extra overkapping komt er nu bij, uitgedrukt in hectare?

Is de 325 hectare extra bebossing netto? Van het huidige groen naast de ring wordt gezegd dat het niet kwalitatief is. Is dat ook inbegrepen in het cijfer?

Over de gehele ring zou er sprake zijn van 65 procent overkapping. Hoe moet hij die overige 35 procent voorstellen? Heel veel mensen maken zich nu zorgen over een het lawaai. Luc Hellemans zegt dat men zich daar niet al te veel zorgen moet over maken omdat de ring daar wordt ingekapseld. Luchtkwaliteit wordt wel een probleem. Dat is ongelooflijk belangrijk en de spreker wil daar duidelijkheid over. Hoe zal men de bezorgdheid wegnemen?

De modal shift is voor Imade Annouri de ruggengraat van het Toekomstverbond. In de werkelijkheid wordt men niet blij van het openbaar vervoer in Antwerpen. Daarover heeft hij al meermaals discussies gehad met minister Lydia Peeters. In de voortgangsrapportages wordt telkens gezegd dat het Toekomstverbond staat of valt met de modal shift. Hij vertelt geen geheim dat men er dan niet goed voorstaat en hij maakt zich daar heel veel zorgen over.

De investeringscatalogus vindt hij een interessant idee. Kan hij die inzien? Hoe wordt de selectie van de projecten gemaakt? Wat is de link met het projectportfolio Versnelde Modal Shift? Kan men meer informatie geven over uitvoeringsprogramma vanaf 2025 voor De Lijn? Ringland heeft een paar keer gecommuniceerd over basisbereikbaarheid en basisbetrouwbaarheid. Ringland stelde dat het plan Basisbereikbaarheid geïntegreerd zou worden in het Routeplan 2030. Peter Vermeulen had het over een geleidelijke invoering tussen 2023 en 2026. Is daarover een akkoord? In het voortgangsrapport leest hij alleen dat men binnen de vervoerregio Antwerpen is gestart met de stapsgewijze operationalisering van het kernnet en het aanvullend net en dat de nodige stappen worden gezet op vlak van besluitvorming binnen de vervoerregioraad om de gefaseerde invoering vorm te geven. Zijn er concrete afspraken? Deelt de minister het standpunt van Ringland om het plan Basisbetrouwbaarheid op kortere termijn in te voeren? Want dat impliceert een inhaaloperatie van De Lijn op korte termijn die niet budgetneutraal zal zijn? Wil dat zeggen dat er in de beheersovereenkomst met De Lijn extra middelen voor vrijgemaakt zullen worden? Het gaat over de kwaliteit van de overstappunten, over extra middelen voor personeel, tramloodsen, onderhoud van sporen en doorstroming.

Wat dat laatste betreft, verwijst Imade Annouri naar het antwoord op zijn schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2021-22, nr. 1704, aan minister Lydia Peeters). De gemiddelde snelheid van bussen in Antwerpen is 22 kilometer per uur. In 2020 was dit nog 23 kilometer per uur. Maar de doelstelling van het routeplan is 25 kilometer per uur. Zal men daarin extra investeren?

Voor wanneer is de vertramming van Bisschoppenhoflaan gepland? Zal tram 5 blijven bestaan? Mensen maken zich daar zorgen over.

Wat zal er effectief nog worden uitgevoerd voor de modal shift en het openbaar vervoer tijdens de huidige zittingsperiode? Welke budgetten worden daarvoor uitgetrokken? Liggen ze al vast of zit men nog in de onderzoeksfase en is er nog geen planning? Zijn er al middelen aan gekoppeld?

Bij buurtbewoners gaat een hardnekkig gerucht rond over de metrotunnel aan Schijnpoort. Kan men garanderen dat die niet onderbroken zal worden tijdens de Oosterweelwerken? Die tunnel een jaar lang buiten dienst stellen zou het tramnet verminken. Voor de modal shift zal men immers alle aanbod aan openbaar vervoer nodig hebben. Jaarlijks zouden er immers via Schijnpoort 30 miljoen tramreizigers passeren.

Naast de overkapping en de modal shift heeft Imade Annouri ook nog vragen over de overlast tijdens de werken. Antwerpen staat vast door de vele files. De aanpak van 'Slim naar Antwerpen' lijkt niet voldoende vruchten af te werpen en de minderhinderaanpak werkte in het verleden beter. De spreker ondersteunt het principe van de park-and-rides maar ze staan nog veel te vaak leeg. De park-and-ride van Zwijndrecht zou soms zelfs gebruikt worden als sluipverkeerroute. Welke extra inspanningen zal men doen voor een beter gebruik van de park-and-rides?

Veel Antwerpse woonbuurten kreunen onder het sluipverkeer. Uit de metingen van Recht op Lucht blijkt dat de luchtkwaliteit slechter is dan op de ring van Antwerpen. Dat vergroot het draagvlak voor de werken niet. Luc Hellemans kondigde bij de

vorige voortgangsrapportage aan dat men technologie zou inzetten om sluipverkeer te voorkomen. Is die technologie al in werking? Hoe functioneert die?

1.2. Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer zegt dat de cd&v-fractie in het verleden al vroeg naar ruimte voor de leefbaarheidsprojecten, voor de integratie van de reserveprojecten, het optrekken van het budget en een versnelling en concretisering van de modal shift. Na de vorige voortgangsrapportage in maart 2021 had hij heel wat twijfels en bedenkingen als gevolg van de opmerkingen van het Rekenhof. Maar uit het voorliggende voortgangsrapport blijkt niet alleen een herbevestiging van de plannen maar zelfs een aanscherping van het Toekomstverbond. Hij dankt hiervoor alle betrokkenen.

De cd&v-fractie heeft altijd gesteld dat alle vier de pijlers van het Toekomstverbond uitgevoerd moeten worden. Dat akkoord werd gesloten met de burger voor een leefbaarder en beter bereikbaar Antwerpen. Met deze voortgangsrapportage is dat verder verzekerd. De noordelijke ring wordt zowel rond gemaakt als maximaal overkapt. Dat is een enorm grote stap vooruit. Voor de eerste twee pijlers, de Oosterweelverbinding en de leefbaarheidsprojecten is de vooruitgang heel duidelijk te zien. De eerste resultaten worden echt zichtbaar. Hij is ook dankbaar voor de extra inspanningen die gedaan worden rond de verbetering van de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden. Het is ook iets waar hij in het verleden vaak voor gepleit heeft.

Over het PFAS-dossier zal hij niet verder tussenkomen. Daarover had op 25 oktober in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie nog een debat plaats (*Interpellaties* Vl.Parl. 2022-23, nr. 3 en *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2022-23, nr. 207, 278, 295, 368 en 372). De essentie is dat de vervuiler zal betalen.

Voor de derde en vierde pijler, het haventracé en de modal shift, blijft het koffiedik kijken waar men naartoe gaat. Er is nog altijd geen uitspraak over engagementen en ambities in die twee pijlers. Ondertussen brokkelt de infrastructuur in Antwerpen verder af en heeft de kwaliteit van het openbaar vervoer in Antwerpen een nieuw dieptepunt bereikt.

Het eerste deel van vragen die hij daarover heeft, zijn veeleer algemene vragen. De houdbaarheidsdatum van essentiële infrastructuur op de Antwerpse ring is overschreden. Dat blijkt uit de files die er onlangs het gevolg van waren. Orry Van de Wauwer verwijst onder meer naar de brugvoegen op het viaduct van Merksem en het op- en afrittencomplex aan Luithagen aan de A12 in Ekeren. Een falende infrastructuur op dergelijke cruciale complexen is echt onaanvaardbaar. Is er sprake van een gebrek aan onderhoud in het verleden? Bestaat de kans dat er zich als gevolg ervan nog dergelijke problemen op bepaalde delen van de ring zullen voordoen? Wordt daarop geanticipeerd? Aan de minister vraagt hij of men ervoor zal zorgen dat de nodige infrastructuur in optimale staat verkeert vooraleer de grote werken aan de ring starten.

Orry Van de Wauwer is hoopvol door de getoonde ambities voor veilige en eerlijke werkomstandigheden. Dat wordt terecht als prioriteit naar voren geschoven. Dat zal alleen maar aan belang winnen nu de werken op Rechteroever beginnen. Hij heeft heel wat vragen bij de huisvesting van alle extra mensen die nodig zijn. Het wetgevend kader voor die huisvesting moeten immers nog worden opgemaakt. Er is alleen nog maar sprake van een huisvestingsproefproject. Zal men tijdig in huisvesting kunnen voorzien voor al die extra arbeiders? De stad Antwerpen neemt daar een grote rol op zich maar het lijkt erop dat er niet echt vaart in zit. Is dat een correct aanvoelen?

Er zijn ook grote ambities om mensen aan te werven. Tot nu gaat het over 136 aanwervingen in de voorbije drie jaar. Het doel is 150 aanwervingen per jaar. Hoe zal die ambitie worden waargemaakt? Er wordt gekeken naar de gesubsidieerde economie, maar de doorstroming naar partners als het Antwerpse OCMW is momenteel volledig afwezig. Hoe zullen zij in de toekomst verder betrokken worden? Bestaat er via Lantis of de verschillende aannemers een tewerkstellingsaanbod type artikel 60.

Een volgend dossier is de tolvrije Scheldekruising. Ook dat punt kaartte hij bij eerdere voortgangsrapportages al aan. Hij vreest dat de huidige plannen rond die sturende tolheffing enorme hiaten vertonen. Hij vreest dat als men toch vasthoudt aan een tolvrije Scheldekruising de Antwerpse ring verzadigd zal blijven en het moeilijk zal worden om aan verkeerssturing te doen. Is er verder onderzoek gevoerd om die verkeersstromen in kaart te brengen en ook de opbrengsten van de verschillende tolheffingen? Lantis neemt de kosten voor de onderbouw van de noordelijke ringparken ook op in het financieel model. Dat financieel model is gebouwd rond de tolinkomsten als terugverdienmodel. Is dat realistisch bij een tolvrije Scheldekruising via de Kennedytunnel? Werd dat onderzocht, vraag hij aan de minister.

Op een schriftelijke vraag over de opwaardering van station Luchtbal antwoordde de minister dat door de administratie een specifiek GIP is opgemaakt voor het Toekomstverbond dat tijdens de voortgangsrapportage gepresenteerd zou worden (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2021-22, nr. 1266, aan minister Lydia Peeters). Een dergelijk GIP was ook de vraag van de commissie en het Rekenhof om zo een integraal zicht te krijgen op die investeringen en alle engagementen. Het is niet terug te vinden in het voortgangsrapport. Kan men dat alsnog verkrijgen?

Verder heeft Orry Van de Wauwer nog een heel specifieke vraag over de Oosterweelverbinding. Kan het bouwdok dat wordt aangelegd in de haven van Zeebrugge voor de bouw van de tunnelelementen voor de Oosterweeltunnel nadien nog gebruikt worden als bijkomende capaciteit voor de haven?

Een volgende reeks vragen betreffen de leefbaarheidsprojecten en de overkappingen. Hij herhaalt zijn complimenten voor onder meer de extra inspanning voor de maximale overkapping. Er is echter nog een dossier waar hij veel vraagtekens bij heeft: de Scheldebrug. Waarom wordt er zo hard vastgehouden aan die brug, terwijl de tunnelvariant beter scoort. In de voortgangsrapportages staan drie studies opgesomd om een aantal zaken in kaart te brengen. Men toont zelfs aan dat die tunnelvariant iets meer potentieel heeft (honderd fietsers per dag extra), maar dat is niet het belangrijkste. Belangrijk zijn wel alle nadelen van een Scheldebrug, zoals de lange tijd dat de brug zou openstaan. Een optie zou een uitvaarbaar onderdeel zijn om de doortocht van de grootste transporten te verzekeren. Zou dat betekenen dat de brug twee of drie dagen niet zal kunnen worden gebruikt door fietsers? Er is absoluut nood aan een betrouwbare nieuwe Scheldeoeververbinding in Antwerpen maar hij begrijpt niet dat de tunnelvariant niet verder onderzocht wordt. De brugvariant heeft een enorme nautische impact op de hoger gelegen bedrijven, er moeten wachtplaatsen gebouwd worden en het impliceert een verplichte beloodsing enzovoort. Financieel is het ook een enorm project, waarvan de bouwkosten nu al een veelvoud zijn van wat oorspronkelijk geraamd is. Dat geldt ook voor de onderhoudsbudgetten. De gemiddelde fietstijd ligt ook een stuk hoger tegenover de tunnelvariant. Zelfs na de drie studies verkiest men een brug terwijl objectieve argumenten aantonen dat een tunnelvariant veel beter scoort. Orry Van de Wauwer kan zich niet van de indruk ontdoen dat er louter een subjectieve voorkeur is waarbij een mooie landmark bovengeschikt is aan het gebruiksgemak van de fietsers, wat het belangrijkste uitgangspunt zou moeten zijn.

Voor het haventracé zijn een hele hoop studies, projecten en deadlines aangehaald in de voortgangsrapportage. Het is goed om te zien dat diverse onderdelen van het haventracé effectief uit de startblokken zijn geschoten. Maar de vraag blijft wat er concreet gaat gebeuren. Hoever de Vlaamse overheid in de buidel wil, kan en zal tasten voor de bouw van het haventracé blijft een vraagteken. De spreker mist de nodige kostenramingen, engagementen en ambities die genomen zullen worden. Kan de minister een inkijk geven? De inwoners van de verschillende wijken en districten waar het complex project De Nieuwe Rand zich situeert vragen duidelijkheid over de impact van alle werken.

Tot slot heeft Orry Van de Wauwer nog vragen over het Routeplan 2030 en de modal shift. Zowel de NMBS als De Lijn laten heel duidelijk steken vallen in en rond Antwerpen waardoor de pendelaar terug in de auto kruipt. De modal shift is nodig om het project van het Toekomstverbond zo succesvol mogelijk te maken. Wanneer wordt de NMBS meer betrokken? De treinverbindingen in de Antwerpse regio zijn een ramp, terwijl het voorstedelijke treinnet wel een essentieel onderdeel is van het kernnet. Er is een transversale aanpak nodig. Hij roept de Vlaamse overheid op om samen met de federale overheid elkaar te vinden en de NMBS en De Lijn elkaar te laten versterken.

Ook tijdens de vorige voortgangsrapportage heeft de spreker het belang van het station Luchtbal aangehaald. Het ligt in het midden van de zwaarste werfzone op Rechteroever. Uit eerdere vragen aan de minister (en op federaal niveau aan minister Georges Gilkinet) blijkt dat iedereen het ermee eens is dat dat station een belangrijke rol speelt tijdens de werken. Concrete acties en plannen blijven vooralsnog uit. Wat staat er nog gepland?

Wat zijn tot slot de voorlopige kostenramingen voor de realisatie van het Routeplan 2030 en welke engagementen wil de minister aangaan?

1.3. Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz is heel opgetogen over de inkanteling van een aantal projecten in het financieel model waardoor weer een stap vooruit wordt gezet. Hij is het eens dat de trein in de modal shift een heikel punt is, maar de NMBS zit voortaan in de stuurgroep. Met de hinder die er sowieso zal zijn met de werken op Rechteroever, is het moment aangebroken om mensen aan te sporen om een alternatieve route te nemen, bijvoorbeeld met een trein. Maar die moet dan wel rijden. Als men mensen tot gedragsverandering wil aanzetten kan men ze verleiden – bij voorkeur – of ze het minder aanlokkelijk maken. Hij heeft al vaak gepleit voor de S-ring, het ringspoor, die onderbenut is. Er wordt werk gemaakt van een mobiliteitsknooppunt. Het lijkt de spreker evident om er samen met de NMBS werk van te maken. Hij merkt bij de NMBS slepende voeten en dubbele signalen over hoe snel men wil vooruitgaan. Nochtans zal op termijn de ontsluiting van het havengebied potentieel bieden voor het ringspoor. Hoe verloopt de samenwerking met de NMBS? Is de sense of urgency doorgedrongen? Zo nodig zal hij de federale collega's hierover aanspreken.

PFOS en PFAS zorgen voor grote onzekerheid. De onderzoekscommissie legde een heel aantal pijnpunten bloot. Maar het is niet omdat een aantal dingen in kaart werden gebracht dat het probleem opgelost is. Er wordt gewerkt aan een normenkader dat duidelijkheid verschaft en rechtszekerheid moet bieden om aan te duiden welke werken er kunnen gebeuren en op welke manier. Voor Linkeroever lijkt de impact veeleer beperkt en kan waar nodig een mouw aan gepast worden. Er blijven wel vragen over hoe de sanering zal verlopen, waar die grond naartoe moet en welke saneringstechnieken gebruikt zullen worden. Daarover vernam Willem-Frederik Schiltz weinig in de voortgangsrapportage. Hoe kijkt Lantis aan tegen de saneringswerken, welke stappen worden gezet en in welke mate zal dat de werken

impacteren, ook op Rechteroever? Er is een dading gesloten met 3M waardoor er een budget is. De spreker gaat ervan uit dat er nog budget is voor die sanering.

Wat de Scheldebrug betreft is het voor Willem-Frederik Schiltz het allerbelangrijkste dat de fietser vlot van de ene oever naar de andere kan. Er is al een fietserstunnel die helaas niet zo heel praktisch en gebruiksvriendelijk is, onder meer omdat de liften regelmatig stuk zijn. Het is een kwestie van het afwegen van kosten en baten en het nemen van de meest rendabele en aantrekkelijke beslissing. Hij heeft een persoonlijke lichte voorkeur voor veerboten omdat daardoor het maritieme karakter van de stad naar voren komt. Hij is alvast blij dat met de bemerkingen van de fietsersbewegingen rekening is gehouden en dat de 3 procenthellingsgraad het maximum is.

Een bijzondere bezorgdheid is er voor het schoolverkeer en de veiligheid bij de inrichting van de werven. Dat geldt voor alle werven die in steden worden ingericht. Er waren in Antwerpen een aantal zeer zware en dodelijke ongevallen. Het zou heel jammer zijn als er ongevallen gebeuren tijdens de prachtige werkzaamheden van Lantis, dat de stad wil openbreken, meer ruimte wil geven en wil zorgen voor meer comfort en veiligheid. Hij dringt erop aan om met venstertijden te werken en geen vrachtwagens door schoolbuurten te sturen tijdens het begin en het einde van de schooldag.

1.4. Hannes Anaf

Hannes Anaf start met een aantal heel positieve punten. Het is echt een goede zaak dat er een aantal van de leefbaarheidsprojecten zichtbaar beginnen te worden. Dat is cruciaal voor het draagvlak van het project. Ook bijzonder positief is dat er een aantal van die reserveprojecten meteen mee kunnen worden gerealiseerd en dat er 1,1 kilometer extra overkapping komt waarvoor 680 miljoen euro extra wordt uitgetrokken.

Om die reserveprojecten te financieren wordt het financieel model van Oosterweel verruimd met 868 miljoen euro. In het voortgangsrapport staat letterlijk dat de uitgaven voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten kunnen toegevoegd worden aan de scope van het financieel model op basis van tolheffing (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/13, p. 5). Wat betekent dat concreet? Ook in vorige voortgangsrapportages vroeg hij hoe die tolheffing er in de praktijk zal uitzien voor personenvervoer en vrachtvervoer? Eerder deed hij al suggesties om nu al met een gedifferentieerde tolheffing voor vrachtvervoer aan de slag te gaan. Hij denkt dat heel veel mensen nog niet goed weten dat ze nog zullen moeten meebetalen door een tolheffing. Het is een serieus investeringsbedrag. Er wordt nu ook in 24 procent extra voorzien omdat de kostprijs nog gestegen is. Dat is een heel groot bedrag op de Vlaamse begroting. Voor het draagvlak achteraf is het belangrijk dat mensen in heel Vlaanderen daarover geïnformeerd worden. Zal de minister hiertoe initiatief nemen?

De minister stelde in haar inleiding dat de modal shift moet bereikt worden maar over hoe dat moet gebeuren staan niet alle neuzen perfect in dezelfde richting. Het zal een en-enverhaal moeten zijn. Hij verwacht dat de minister hierover met een visie komt. Hij is ook van mening dat bij de NMBS een tand bijgestoken moet worden en dat er naar het federale niveau een oproep moet zijn om dat ernstig te nemen.

Er zijn zeker een aantal dingen die echt goed lopen voor de modal shift: fietsdeelsystemen, fietstunnels, nieuwe brede fietspaden, mobipunten, park-and-rides. Maar wat nog altijd blijft ontbreken is het openbaar vervoer op Vlaams niveau: De Lijn. Zoals Willem-Frederik Schiltz al zei moet men nu al voor een draagvlak zorgen

tijdens de werken als men een gedragsverandering wil voor na de werken. Bij de vorige grote werken aan de Antwerpse ring is er substantieel extra ingezet op openbaar vervoer tijdens de werken. Momenteel wordt in Antwerpen de dienstverlening afgebouwd, men vindt geen chauffeurs, frequenties worden verlaagd, traminfrastructuur wordt afgebroken, buslijnen worden ingekort. Dat is contraproductief. Dat is het tegenovergestelde van wat men nu zou moeten doen. Er wordt heel gemakkelijk gekeken naar de vervoerregioraad, maar ook die moet opereren binnen dat besparingscarcan dat de Vlaamse Regering hem oplegt. Het is ook niet voor niets dat de vervoerregioraad het nieuwe tramplan van De Lijn naar de prullenmand heeft verwezen – en daar zitten niet veel mensen van Vooruit, Groen of de PVDA mee aan tafel. Antwerps schepen Koen Kennis is voorzitter van de vervoerregioraad Antwerpen. Men werkt aan de werf van de eeuw maar er is geen sprake van nieuw openbaar vervoer en het huidige is niet te vertrouwen en presteert ondermaats. Er wordt zelfs al niet meer gesproken over basisbereikbaarheid want zelfs van basisbetrouwbaarheid is geen sprake. Hij begrijpt echt niet dat men niet méér investeert in het openbaar vervoer in Antwerpen terwijl er miljarden gaan naar een groot infrastructuur- en leefbaarheidsproject en als men weet dat de files alleen maar zullen toenemen zonder de investeringen in een modal shift. Hij maakt zich daar echt heel grote zorgen over.

Over PFOS had hij een vraag om uitleg gericht aan minister Lydia Peeters maar toen werd verwezen naar de voortgangsrapportage. Hij begrijpt het nut van de persconferentie van 12 oktober niet. Vooruit is altijd voorstander geweest van een wetenschappelijk onderbouwde en onderhandelde gedragen oplossing. Het gaat over een groot leefbaarheidsproject dat echter niet ten koste mag gaan van de gezondheid van de inwoners van Zwijndrecht en omgeving. Daarom moet die vervuiling aangepakt worden door sanering, door ervoor te zorgen dat de vervuiling zich ook niet verder verspreidt en door ervoor te zorgen dat 3M als grote verantwoordelijke effectief voor de vervuiling opdraait. Waarom was het nodig om als een olifant in een porseleinwinkel, op een cruciaal moment in de onderhandelingen, die persconferentie te geven? Gelukkig zit BBL weer mee aan tafel, maar wat is gebeurd is verloren energie en heeft het draagvlak niet vergroot.

In die persconferentie sprak de minister over een interpretatief decreet. Minister Zuhal Demir werd hierover op 25 oktober ondervraagd (*Interpellaties* Vl.Parl. 2022-23, nr. 3 en *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2022-23, nr. 207, 278, 295, 368 en 372). Hoe ziet de minister dat? Wat is de timing? Er werd ook geponeerd op de persconferentie dat de juridische problemen van de baan zijn door de studie van VITO. Hij vindt dat een krasse uitspraak. Het zou goed zijn als er een akkoord komt met degenen die rond de tafel zitten, maar er zijn een aantal actoren die niet mee aan tafel zitten. Hoe zeker kan men dan zijn dat er geen juridische kink meer in de kabel komt? Hannes Anaf vreest dat er uiteindelijk een uitspraak door rechters nodig zal zijn.

Het is voor hem logisch dat 3M moet opdraaien voor de kosten van de sanering. Ook minister Zuhal Demir is daar stellig van overtuigd. Tegelijkertijd is geweten dat Lantis voor een deel van de sanering zal instaan. Hoe zeker is men dat de saneringskosten kunnen worden gerecupereerd van 3M?

1.5. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster wil eerst zijn steun en dank uitdrukken voor het werk dat werd verzet, ondanks de coronacrisis en het PFOS-dossier.

De werken op Rechteroever zijn volop gestart en investeringen in de modal shift zijn echt nodig. Hij sluit zich aan bij de vragen die daarover werden gesteld. Als klant van het station Luchtbal vraagt hij zich af waar de NMBS is. Het ringspoor en

de stations als mobiliteitshub zijn belangrijk en nodig. Heeft de minister nog recent overlegd met de federale minister over het voorstadsnetwerk?

Volgens Luc Hellemans is het financieel model robuust. Het Rekenhof stelde tijdens de vorige voortgangsrapportage dat er veel energie wordt gestoken in de voorbereiding van een project zonder zicht op de financiering ervan. Hij volgt de werkbanken en de infovergaderingen van het complex project De Nieuwe Rand. Het gaat over heel wat infrastructuur zoals de tweede spoorontsluiting, pijpleidingen, groenverbindingen. Is dat allemaal realistisch en gefinancierd?

1.6. Wim Verheyden

Wim Verheyden heeft het eerst over de maximale overkapping. Over alle partijgrenzen heen is men tevreden dat er volop wordt ingezet op de leefbaarheid. Maar er is ook het financiële plaatje. Hij verwijst daarbij naar de uiteenzetting van het Rekenhof tijdens de vorige voortgangsrapportage in maart 2022. Uit het verslag van het Rekenhof bleek dat de geraamde kosten voor de leefbaarheidsprojecten toen al de enveloppe van 1,25 miljard euro overstegen. Het was voor het Rekenhof niet duidelijk of die projecten wel konden worden gerealiseerd zonder in te leveren op het vooropgestelde kwaliteitsniveau. De opbouw van de middelen in het Overkappingenfonds vorderden volgens het Rekenhof zeer langzaam, waardoor de tijdige beschikbaarheid van de nodige vereffeningskredieten niet verzekerd was. Er werd verwijzen naar een overschrijding van 444 miljoen euro die nog moest gevonden worden. De bijkomende overkappingen zullen nog eens 678 miljoen euro gaan kosten terwijl het totaalbudget voor leefbaarheid ondertussen al op bijna 2,5 miljard wordt begroot.

Die bijkomende noodzakelijke middelen zouden onder andere via tolheffing gefinancierd worden. Dat maakt de financiering toch enigszins onzeker. Het Rekenhof stelde immers dat het financieel evenwicht en vooral de tolinkomsten steunen op aannames die niet voor alle aspecten wetenschappelijk zijn onderbouwd. In het voortgangsrapport staat dat men tegen de volgende voortgangsrapportage in het voorjaar 2023 een herijkt financieel model zal opmaken. Hoe zal men dat verkocht krijgen aan het Rekenhof?

De modal shift is nog altijd een grote uitdaging en volgens de minister staan de neuzen niet allemaal in dezelfde richting. Wat is de oorzaak dat er nog veel gepuzzeld moet worden? Is dat omdat de invoering van basisbereikbaarheid op losse schroeven staat, omdat er geen aanbieders zijn van deelmobiliteit of omdat de stiptheid van het openbaar vervoer nog altijd te wensen overlaat?

De bezettingsgraad van de park-and-rides bedraagt gemiddeld amper 14 procent. Aan een totale kostprijs van 102,5 miljoen euro komt dat neer op 26.858 euro per parkeerplaats. Dat is wel bijzonder duur, terwijl ze amper gebruikt worden. Hoe zal men een succesverhaal van die park-and-rides maken?

Wat de PFOS-problematiek betreft leest Wim Verheyden in een persmededeling dat Lantis oproept om de procedures voor de Raad van State en de rechtbank stop te zetten. In plaats van naar de rechtbank te gaan, stelt hij voor om samen te zitten in een werkbank. Dat is een zeer goede suggestie want de gerechtelijke procedures hebben al 30 miljoen euro gekost. Maar een aantal actiegroepen gaan daarmee niet akkoord. Onder meer BBL en Groen zien dat totaal niet zitten. Als er echter eerst gesaneerd moet worden, betekent dat dat de werf jarenlang zal stilliggen. Wordt met een dergelijk worstcasescenario rekening gehouden? Heel wat bedrijven, burgerbewegingen en Antwerpenaars maken zich daar zorgen over. Uit de noodoproep van Luc Hellemans besluit Wim Verheyden dat hij niet gerust is in een goede juridische afloop. Hoe groot is de kans dat die juridische strijd er komt? Het zal ook niet bijdragen tot een versnelde modal shift. De minister verklaarde op

de persconferentie dat de Vlaamse Regering werkt aan een normenkader. Eind oktober 2022 zal dat klaar zijn. Kan de minister al een tipje van de sluier oplichten over wat dat normenkader zal inhouden? Dat normenkader is belangrijk voor alle grondwerken in heel Vlaanderen.

De aannemers gingen engagementen aan voor de tewerkstelling en opleiding van nieuwe arbeidskrachten. Lantis heeft in de contracten met de aannemers eisen opgenomen en een gedeeltelijke vergoeding voor geleverde inspanningen voorzien. Wat houdt die gedeeltelijke vergoeding in en welke eisen zijn er in die contracten op opgenomen?

Hoe gaat Lantis toezien op fraude bij die wirwar van onderaannemers en schijnzelfstandigen? Is het elektronisch controlesysteem waarmee men wil werken waterdicht? Wim Verheyden vraagt verder meer informatie over een proefproject waarmee gestart zal worden als de werken op Rechteroever op kruissnelheid zijn.

Het is een goede zaak dat er jaarlijks 150 tot 200 arbeidskrachten naar de werf worden geleid. Zijn er voor die werken geen Vlaamse arbeidskrachten voorhanden? Of heeft dat te maken met lagere lonen? Hoeveel buitenlandse werkkrachten zijn er aanwezig en wat is hun nationaliteit?

Wat de Scheldebrug betreft, merkt Wim Verheyden op dat er ook kritiek was van de loodsen. Hij heeft de indruk dat daar geen rekening wordt mee gehouden. De Vlaamse Regering zal op korte termijn beslissen. Wanneer? Zijn de alternatieven die men geformuleerd heeft, zoals de tunnel, ook effectief onderzocht?

Hoe wil men bij de renovatie van de Tijsmanstunnel die veiliger maken? Momenteel is er geen pechstrook. Dat kan leiden tot serieuze problemen bij defecte auto's. Er wordt grote verkeershinder verwacht gezien de enorme hoeveelheid vrachtwagens die elke dag door die tunnel passeren. Hoe gaat men dat aanpakken tijdens de renovatie?

Tot slot vindt hij het opmerkelijk dat men op de site E34-West nog geen onderzoek heeft gedaan naar de aanwezigheid van PFAS. Dat is vreemd als men stelt dat volksgezondheid het leidende principe voor grondverzet en sanering moet zijn. Kan men daar meer duiding over geven?

1.7. Jos D'Haese

Het stuit *Jos D'Haese* tegen de borst dat de toelichting die in het parlement wordt gegeven over PFAS zeer beknopt is. Dat staat immers in contrast met de persconferenties en het lekken van rapporten in de pers. Het gaat tenslotte over veel geld, volksgezondheid en milieu. Er zijn drie uitgangspunten: de terreinen moeten gesaneerd worden, vervuiler 3M moet betalen en het project mag niet tot stilstand komen, wat deels al het geval is. Hij hoopt nu wel antwoorden te krijgen, in tegenstelling tot in de vergadering van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie van 25 oktober.

Uit lekken in de pers blijkt dat Lantis zelf zou gaan saneren op de oosterweelwerf. Wat gaat Lantis concreet zelf doen en wat niet? Hoe verschilt dat van wat men initieel van plan was? Wat gaat het allemaal kosten? Er zijn de meerkosten van het grondverzet, de kosten van de sanering en de kosten van al het uitstel en tijdverlies. Wie gaat wat betalen? De minister bevoegd voor Leefmilieu, Zuhal Demir, zegt telkens opnieuw dat 3M ervoor zal opdraaien. Jos D'Haese las al meerdere keren de overeenkomst tussen de overheid en 3M en hij ziet daar niet in staan hoe 3M zou betalen voor de kosten van de Oosterweelverbinding. Volgens hem heeft 3M er in de overeenkomst op een professionele manier voor gezorgd dat het geen euro meer zal uitgeven dan die 100 miljoen euro. Bij de laatste voortgangsrapportage

schatte Lantis de meerkosten door PFOS al op 198 miljoen euro. Dat is al het dubbel van die 100 miljoen euro. Hoe verklaart men dat?

Jos D'Haese begrijpt niet waarom er zo veel waarde wordt gehecht aan het rapport van VITO. Het is logisch dat er geen verdere verspreiding is want Lantis produceert geen PFAS. Maar de uitspraak van de Raad van State gaat over het feit of men vervuilde grond mag oppakken en terug neerleggen zonder er iets mee te doen. Zal dat voortaan niet meer gebeuren?

Net zoals Hannes Anaf heeft de spreker zeer grote vragen bij de eerder vermelde persconferentie. Hij vraagt ook naar de verdere timing. Wanneer hoopt men het grondverzet te kunnen hervatten?

Vervolgens gaat Jos D'Haese in op de modal shift. Hij heeft heel veel rapporten en modellen zien passeren maar heeft heel weinig zien gebeuren. Het is sympathiek dat er nu elektrische bakfietsen verschijnen in het straatbeeld maar hij mist de schaal die nodig is om een verkeersinfarct in Antwerpen tegen te gaan. De Lijn in Antwerpen bevindt zich in een totale crisis met onder meer ritten die worden ingekort en frequenties die worden verlaagd. Daar komt weldra een openhartoperatie van de belangrijkste snelweg van Antwerpen bij. Dat zijn de recepten voor een totaal mobiliteitsinfarct. Basisbereikbaarheid zou zorgen voor iets meer dan 7 procent extra reizigers, maar dat komt er niet. Wat is dan het plan?

Er zijn enerzijds werken voor nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer nodig zodat er een modal shift is na de werken aan de ring. Daarnaast wil men meer openbaar vervoer om minder hinder te hebben tijdens de werken. Die twee zaken zijn met elkaar verbonden. Jos D'Haese verwijst naar het voorbeeld van de grote investeringen die zijn gebeurd tijdens de herasfaltering van de ring in 2004-2005. Over gelijkaardige investeringen heeft hij nog niets vernomen. Welke minderhindermaatregelen komen er? Aan de minister vraagt hij opnieuw of er ruimte is om de werkingsbudgetten van De Lijn te verhogen? Daar loopt het vandaag mis. De minister doet een moeizame poging om de historische onderinvesteringen door haar voorganger recht te trekken in Antwerpen, maar waar blijven de werkingsbudgetten om meer reizigers te kunnen aantrekken?

In verband met de park-and-rides vraagt hij of er nog enige vooruitgang is in het dossier van het combiticket. Hij merkt ook op dat de website 'Slim naar Antwerpen' de optie om aan een park-and-ride over te stappen op de tram niet aanbied. Er is dus nog heel wat ruimte voor verbetering.

Het is een goede zaak dat de werken aan de premetrotunnels in Antwerpen gedeblokkeerd zijn maar waarom wordt de ingebruikname van premetrostation Drink gekoppeld aan de ingebruikname van de koker onder de Kerkstraat-Pothoekstraat? Die twee hebben niets met elkaar te maken want het zijn twee verschillende tunnels en twee verschillende tramlijnen. Premetrohalte Drink is nagenoeg klaar om in gebruik te nemen, de andere tunnel moet nog helemaal worden ingericht.

Tot slot vraagt hij in het kader van de modal shift wat men verstaat onder de gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid. Welke grote ingrepen zullen er nog gebeuren?

Een derde deel opmerkingen en vragen gaat over de overkapping. Hij is blij dat men zich in Antwerpen niet heeft neergelegd bij de plannen die de Vlaamse Regering en het stadsbestuur hadden. Het is gelukkig verleden tijd dat men zei dat fijnstof tussen de oren zit of 'walk and don't look back'. Hij is heel blij dat de burgerbewegingen het been stijf hebben gehouden om de reserveprojecten meteen mee uit te voeren. Hij heeft nog wel bedenkingen bij de luchtkwaliteit van parken

vlak naast open sleuven. Maar misschien zijn er maatregelen die helpen zodat het fijnstof in die sleuven blijft hangen.

Wat met de overkapping van de zuidelijke ring? Wanneer starten die werken? Daaraan gekoppeld zijn de Groene Vesten. Hij begrijpt niet waarom er eerste honderden miljoenen worden geïnvesteerd in infrastructuur waarna alles weer opengegooid moet worden. Waarom niet alles in een keer overkappen zoals bij de noordelijke ring?

Tot slot heeft hij nog enkele variapunten. Wat is de timing van de A102? Die moest dienen om de ring te ontlasten om Oosterweel light mogelijk te maken. Dat heeft men nu omgedraaid.

Men zal de kruispunten van de A12 in Wilrijk aanpakken. Ligt de overkapping van de sleuf van de A12 mee op tafel?

Men heeft een kijk op de opbrengsten voor het financieel model, en dus ook op de bedragen van de tolgelden. Binnen welke vork zullen die liggen?

De Scheldebrug voor fietsers wordt altijd maar duurder en complexer. Het begint een beetje op basisbereikbaarheid te lijken. Een tunnel lijkt Jos D'Haese een veel logischere optie. Waarom wordt er op korte termijn geen veer ingelegd aan de Kennedytunnel? De meerwaarde van de veerdienst Sint-Anna is gekend en er zijn de positieve ervaringen met DeWaterbus. Alexander D'Hooghe leek dat een goed idee om te onderzoeken.

In verband met investeringen in de modal shift hoopt hij dat de parlementsleden die zich daar zo verontwaardigd over uitlaten, ook een klein beetje in eigen boezem kijken. Het is de N-VA die de voorbije tien jaar een vijfde van het budget van De Lijn wegknipte en ook nu nog investeringen tegenhoudt. Men zegt dat de NMBS een ramp is maar Open Vld, cd&v en de N-VA hebben in de voorbije regeerperiode 3,5 miljard euro bespaard. Als men de investeringen in het openbaar vervoer vanuit de parlementen niet afdwingt, dan kan men zo veel vragen blijven stellen als men wil aan de vertegenwoordigers van Lantis. Zij zullen het niet kunnen deblokkeren. Wat de NMBS betreft, ziet de spreker veel mogelijkheden voor het ringspoor en om gebruik te maken van het spoor in de haven waar momenteel alleen goederenverkeer is, maar geen personenverkeer. Wordt daarover gesproken?

1.8. Koen Daniëls

Koen Daniëls vindt de Oosterweelwerf een voorbeeld in Europa op het vlak van planning. Dat is dus ook een minderhindermaatregel. Als inwoner van het Waasland merkt hij dagelijks dat het verkeer vlot verloopt. Bovendien is het aantal zware ongevallen beperkt in vergelijking met andere werven op Vlaamse snelwegen.

Om de park-and-rides aantrekkelijker te maken suggereert hij om de tijdsindicatie weer te geven van het traject met de auto naar het centrum en met de tram vanaf de park-and-ride. Hij stelt wel vast dat Waze ervoor zorgt dat de weg aan de park-and-ride als te volgen sluipweg wordt weergegeven. Dat zou men eens moeten bekijken.

De liften van de fietserstunnel zijn nog vaak buiten gebruik. Hij vraagt hier aandacht voor.

Op de kaarten over het Toekomstverbond ontbreekt nog altijd de E34 als westelijke ontsluiting van de haven. Dat is echter een deel van de oplossing, net zoals de weg die de verbinding maakt tussen de N70 en de E34. Hij vraagt om die weg mee te nemen in de totale planning.

De vraag waarom er op de site E34-West nog niet gekeken is naar eventuele PFAS-vervuiling, vindt hij terecht.

In het verleden was Koen Daniëls ook betrokken bij de lokale inspraakmomenten. De vraag werd toen opgeworpen hoe de afrit Vrasene/Verrebroek en de N451 op elkaar zouden aansluiten om het lokale en bovenlokale verkeer te scheiden. Er is ook een zeer moeilijke bocht en er zijn parallelwegen langs de E34. Men wou die behouden. Hij heeft de definitieve plannen nog niet gezien, maar hij vraagt om die bocht niet te behouden en om de parallelweg onder de brug van de N451 door te trekken en daar aan te sluiten op het nieuwe complex. Anders zal het sluipverkeer langs de polderbaantjes blijven rijden.

In het verleden werd gevraagd om de tijdelijke fietsersbrug ter hoogte van Zwijndrecht op te schuiven richting Melsele. Volgens de minister was dat helaas technisch niet mogelijk. Waar zal men ze dan wel leggen? Inwoners van Sint-Gillis-Waas, Stekene, Vrasene, Nieuwkerken en Beveren die richting de haven moeten, zullen afhankelijk van de plaats van de brug al dan niet de fiets nemen. Dat is ook belangrijk in de volledige afwikkeling van de E34. Koen Daniëls vraagt om dat mee te nemen in de volgende plannen want dat heeft ook gevolgen voor bijvoorbeeld het bovenlokale fietsnetwerk.

Wat het PFAS-dossier betreft, merkt hij op dat het slechtste wat er nu kan gebeuren geen verdere actie te ondernemen is. Het beste is om nu de koppen bij elkaar te steken en op een verstandige manier te zoeken naar oplossingen met zo weinig mogelijk risico. Hij spreekt over grondverzet en ervoor zorgen dat er geen PFAS weg kan. De spreker merkt op dat PFAS al lang geen probleem van Oosterweel alleen meer is. Overal in Vlaanderen waar er bijvoorbeeld een oefenterrein was van de brandweer, is er PFAS aanwezig. Niets doen is geen oplossing.

Tot slot staat de verbinding N70 met E34 gemarkeerd als 'te onderzoeken'. Hij weet dat er nog geen middelen zijn voor de aanleg en onteigeningen. Hij vraagt om tegen de volgende voortgangsrapportage een planning en timing ervan te zien.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Lantis

Replicerend op een vraag van Imade Annouri geeft *Luc Hellemans* eerst en vooral aan dat het om 325 hectare nieuw park gaat, langsheen de ring. Ook het restgroen dat vandaag niet toegankelijk is, zit daarin. Netto wint de Antwerpenaar dus 325 hectare aan ringparken. Daar zitten echter niet alle boscompensaties in die Oosterweel moet uitvoeren. Er zijn bossen die geïntegreerd worden in de ringparken, maar er zijn er ook waar dat niet het geval is, en die moeten nog ergens gecompenseerd worden. Lantis heeft daartoe contracten afgesloten met compenseerders en is ook nog in onderhandeling met de stad over waar die bossen kunnen komen. De groenbalans gaat er in totaal dus enorm op vooruit, aldus Luc Hellemans. De Antwerpenaar krijgt groen en men weet sinds de coronapandemie wat groen voor mensen betekent.

Als antwoord op de vraag vanuit welk perspectief de maximale overkapping wordt bekeken, zegt de spreker dat er een Oosterweelverbinding ontworpen is die niet meer vraaggestuurd is. In het kerstakkoord van 2018 werd afgesproken wat de krijtlijnen van Oosterweel light zouden zijn. Daarin staat ook dat als de modal shift is gerealiseerd, er geen rijstrook te veel mag zijn. Wat je soms bij doorgaande rijstroken ziet, zijn invoeg- en uitvoegstroken die noodzakelijk zijn om verkeersbewegingen te doen. Netto functioneert de ruimte die vandaag gebruikt wordt echter net voor een modal shift 60/40 en optimaal voor een modal shift 50/50. De

bedoeling is immers dat de ring te allen tijde circuleert en de omgeving geen overlast bezorgt.

Er is dus wel degelijk een Oosterweel light ontworpen, met daarin een overkapping die volgens de eerste analyse het maximale is dat nu gehaald kan worden. In andere toepasbare systemen, die vanwege een groter ruimtebeslag niet gekozen werden, zou dat trouwens gelijkaardig zijn. Zo zijn opstelruimtes voor de brandweer bijvoorbeeld overal gelijkaardig. De overkapping van de noordelijke ring is van een dergelijke complexiteit dat men momenteel zo ver is geraakt als mogelijk is. Dat wil niet zeggen dat men aan het einde van zijn Latijn is. Lantis heeft nu een engagement om de zone verder te overkappen met de projecten die technisch al gedetailleerd werden. Dat is een minimumprogramma. Als het mogelijk is, zullen er nog grenzen kunnen worden opgerekt door zaken te herbekijken. Dat is ook zo afgesproken met Ringland. Luc Hellemans acht het de correcte manier van werken. Alles blijft uiteraard wel binnen de enveloppe die vastgelegd is.

Meerdere parlementsleden stelden vragen over de luchtkwaliteit. Aan de luchtkwaliteit bij de openingen van de ring wordt bijzondere aandacht gegeven. Lantis zet er samen met wetenschappelijke kennisinstellingen, de intendant en de burgerbeweging zijn tanden in. Het luchtkwaliteitsontwerp garandeert vandaag al dat in de zogenaamde street canyons die met Oosterweel gebouwd worden, de hoge bermen en schermen ervoor zullen zorgen dat het roet en wat van de autobanden komt, erop zal neerslaan. De elektrificatie van het verkeersnet zal natuurlijk voor de grootste verbetering zorgen. De ambitie blijft om de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden zo hoog mogelijk en de uitstoot zo laag mogelijk te krijgen.

Daartoe kunnen heel wat maatregelen genomen worden, zowel op technologisch als op natuurontwikkelingsvlak. De natuur kan zelf heel wat doen, en daarop kan worden ingespeeld. Ook het venturi-effect is belangrijk, of het effect van winden. Een ontwerp intelligent maken doe je door ervoor te zorgen dat windstromen net in de verkeersinfrastructuur blijven. Het gaat dus om meer dan alleen technologie. Het effect aan een opening moet bijna de overkapping benaderen. Dat is de ambitie.

Over de metrotunnel Schijnpoort is Luc Hellemans duidelijk: Lantis heeft in zijn uitvoering alles voorzien. Alle technieken die wereldwijd bestaan, zullen worden toegepast op de Oosterweelwerf. Dat garandeert dat dergelijke tunnels operationeel kunnen blijven. Lantis mag geen enkele tunnel onderbreken en zal dat ook niet doen. Wat de organisatie niet kan voorzien, is wanneer De Lijn onderhoud plant in een van de tunnels. Er wordt echter maximaal met de vervoersmaatschappij afgestemd, zodat de hinder zo veel mogelijk beperkt wordt.

Over de overlast en files tijdens de werken werd nu al over de grootste minderhindermaatregel beslist, namelijk het bouwen van een bypass ter waarde van 120 miljoen euro. Daarmee kunnen aan weerskanten altijd drie rijstroken gegarandeerd worden aan een verlaagde snelheid van 70 kilometer per uur. Er zal worden gewerkt in drie grote fases. In fase 1 wordt de bypass gebouwd en blijft het verkeer rijden zoals nu. Tijdens fase 2 wordt een deel van het viaduct afgebroken. Al dat materiaal wordt trouwens opnieuw gebruikt in de werf, zodat het niet weggevoerd hoeft te worden. De bypass en het overgebleven stuk viaduct zorgen ervoor dat alles blijft draaien. In het noorden zal er een rijstrook minder zijn, omdat men daar over twee grote park-and-rides beschikt en de gebruiker dus perfect kan overstappen naar een ander vervoersmiddel, als hij dat wenst. Het tweede stuk viaduct moet eraan geloven in fase 3. De bypass blijft in gebruik en een deel van de tunnel zal dan al operationeel zijn. Opnieuw wordt het afgebroken materiaal gerecupereerd, niet alleen vanwege de circulariteit, maar ook vanuit veiligheidsoverwegingen. Mocht alles weggebracht moeten worden, is de kans op ongevallen en de hinder groter.

Er wordt ook geen rijstrook te veel gebouwd, omdat men tijdens de werken een bepaald gedrag wil stimuleren. Maar dan moeten er ook snel alternatieven geboden worden. Een alternatief waar tot nu toe op werd ingezet, is het verhogen van de frequentie van bepaalde treinen. In het noorden was dat succesvol, op sommige andere lijnen niet. Dat betekent echter nog niet dat het initiatief opgeborgen moet worden. Daarnaast werden twee grote park-and-rides gebouwd. Die halen nog niet de beoogde exploitatiecijfers, maar dat is ook nog niet de bedoeling. Lantis verwacht dat ze pas over drie tot vier jaar goed gebruikt zullen worden.

Tegelijkertijd stelt de beheersmaatschappij dat er veel flankerend werk nodig is en dat ook zij beter moet samenwerken met de andere partners om ervoor te zorgen dat de signalisatie, de communicatie, de mobiliteitsaanpak in de stad en alle tools en apps beter op elkaar afgestemd zijn, zodat gebruikers gestimuleerd en ook geprivilegieerd worden. De vraag naar het combiticket is dan ook zeer terecht, aldus Luc Hellemans. Dat zijn dingen waar je niet tegenaan mag lopen. Hij roept er dan ook toe op om samen de bestaande middelen veel efficiënter in te zetten en tegen een volgend politiek stuurcomité en de volgende voortgangsrapportage een doorbraak te realiseren. Het mag niet bij plannen blijven; er moet actie ondernomen worden. Op de fietsrevolutie wordt alvast volop ingezet en dat was een slimme zet. Zo gebeurt ongeveer 20 procent van de verplaatsingen intussen met de fiets, wat aantoont dat kleine maatregelen een groot effect kunnen hebben.

Volgens Luc Hellemans valt de huidige aanpak niet te vergelijken met die in 2004, toen de ring gerenoveerd werd. De Lijn had toen een ambitieus plan, maar tegelijkertijd werden bijvoorbeeld veel tijdelijke bruggen gebouwd die daarna in de vuilnisbak belandden. Er werd toen niet circulair gewerkt, terwijl 40 procent van onze natuurlijke bronnen en 40 procent van onze energie gebruikt worden in de bouwsector. Lantis probeert om dat cijfer met 10 tot 20 procent naar beneden te krijgen aan de hand van innovatieve toepassingen en hergebruik, wat zijn effect heeft op mobiliteit, leefbaarheid, energieverbruik enzovoort. Het werfverkeer zat in 2004 ook op de ring zelf. Bij het huidige project gebeurt alles maximaal via het schip. Hoewel hij de geuite kritiek en bezorgdheid begrijpt, is de spreker ervan overtuigd dat Antwerpen niet in een verkeersinfarct zal terechtkomen. Lantis zal er alles aan doen om dat niet te laten gebeuren en heeft partners die daarbij zullen helpen.

Wat de werkgelegenheid op de werf en de huisvesting van de arbeiders betreft, wijst Luc Hellemans op het revolutionaire karakter van de ambitie van de opdrachtgever om de jonge Antwerpenaar bij de werken te willen betrekken. Het Toekomstverbond – waar Oosterweel als hefboom deel van uitmaakt – wil duizend mensen die uit het reguliere circuit gevallen, zijn weer in het circuit krijgen door hen voor te bereiden op de arbeidsmarkt, hun zelfvertrouwen te herstellen en hen vervolgens aan het werk te zetten op de werf of daarbuiten, als chauffeur bij De Lijn bijvoorbeeld.

De spreker is nog altijd heel trots op die ambitie, die zich ook vertaalt in de contracten. Daarin wordt bepaald hoe met de sociale economie moet worden omgegaan. De aannemers van Rechteroever worden contractueel verplicht om samen te werken met maatwerkbedrijven in het Antwerpse. Die bedrijven krijgen op die manier de kans om hun bijdrage te leveren aan de talrijke jobs die tijdens de werken gecreëerd worden. Zo wil Lantis iets proberen te doen aan de jeugdwerkloosheid in Antwerpen, die hoger ligt dan in de rest van Vlaanderen. Kunnen de door hen aangetrokken en opgeleide werkkrachten niet op de werf aan de slag, dan zijn ze in ieder geval klaar om elders aan het werk te gaan. Men verwacht tegen 2024-2025 op kruissnelheid te zijn. Door de ambitie kenbaar te maken, zijn alvast heel wat resultaten geboekt en het gaat alleen nog beter worden.

Wanneer het op huisvesting aankomt, staat de wetgeving soms in de weg en die kan uiteraard niet zomaar genegeerd worden. Luc Hellemans zegt dat dit vooral praktisch bekeken moet worden. Enerzijds wordt gevraagd om het wetgevend werk aan te passen, omdat het opportuniteiten in de weg staat die iedereen ten goede komen. Anderzijds wil men het huisvestingsengagement niet van wetgeving laten afhangen. Daarom worden aannemers er – ook hier – contractueel toe verplicht te voorzien in kwalitatieve huisvesting. Arbeiders moeten comfortabel kunnen slapen, eten en zich ontspannen. Daar wordt bovendien op gecontroleerd.

Op de vraag waarom met bepaalde groepen arbeiders wordt gewerkt, antwoordt Luc Hellemans met een voorbeeld. Op Linkeroever heeft men vooral Italianen ingeschakeld, omdat zij gespecialiseerd zijn in het aanbrengen van gewapende grond. Zij hebben die expertise ontwikkeld omdat ze in hun thuisland vaak met breuksteen moeten werken om hun kunstwerken en -sites te verstevigen. Anderzijds spelen de personeelskosten een grote rol in de businesscase van de aannemer. Er werd evenwel met alle stakeholders samen een 'target cost' bepaald en wat wordt uitgevoerd, wordt ook betaald. De aannemer moet fatsoenlijk zijn boterham kunnen verdienen. Immers, als hij dat kan, kan hij ook innoveren en inzetten op veiligheid. Dan kan hij ervoor zorgen dat straks een werf wordt afgesloten waar iedereen naartoe kan en niet beschaamd over moet zijn.

Op Linkeroever werd trouwens al tweemaal een record gevestigd: twee keer tweehonderd dagen ononderbroken zonder ongeval. Op een werf waar dagelijks vijfhonderd mensen rondlopen en er ook 's nachts gewerkt wordt, is dat ongezien. Dat resultaat ligt ver boven Europese en mondiale standaarden. Men wil daarop inzetten omdat men wil investeren in een andere sector. Dat is een kans die men niet mag laten liggen, aldus de spreker.

De vraag wat de tol zal bedragen in 2030 is volgens Luc Hellemans vandaag niet de essentie van de discussie. Hij focust liever op de tarieven die vandaag gehanteerd worden in de Liefkenshoektunnel. Steekt hij die in zijn financieel model, dan is dat model zeer gunstig en kan alles wat voorgesteld wordt, ook effectief betaald worden. Er zal zelfs geld over zijn, wat ook eventuele risico's zal kunnen dekken. Maakt men geen gebruik van gangbare tarieven, maar baseert men zich daarentegen op de Tolrichtlijn, dan ligt het nog hoger wat men kan innen. Lantis heeft echter op veilig gespeeld en ook daarmee krijgt men een werkbaar financieel model.

De kritiek van het Rekenhof betrof de relatie tussen groeicijfers. Dat is begrijpelijk, want hoe verder in de toekomst, hoe onzekerder die groeivoorspelling wordt. Daarnaast vroegen ze zich af hoe omgegaan wordt met een strategisch verkeersmodel en een tolheffingsmodel en hoe beide aan elkaar gekoppeld worden. Op de Antwerpse ring – en ook de Brusselse trouwens – krijgt men immers niet te maken met een eenvoudige ochtend- en avondspits, maar zijn de periodes van druk verkeer veel uitgebreider. Maar Luc Hellemans herhaalt dat Lantis de meest conservatieve aannames gebruikt in zijn model. Het heeft het Rekenhof ook beloofd om zijn model tegen de volgende rapportage wetenschappelijk verder te onderbouwen en aan te passen op basis van wat tijdens deze voortgangsrapportage wordt besproken.

Wat PFAS aangaat, garandeert Oosterweel op zijn minst een standstill. Dat verkondigt Lantis al drie jaar, wordt ook gezegd in de studie van VITO en werd al twee keer bevestigd door de Commissie Grondverzet Oosterweel. 70 procent van de vuilvracht aan PFAS die aanwezig is in de projectzone op Linkeroever wordt verwijderd. Daarnaast wordt elke druppel water gezuiverd. De standstill zoals bedoeld in VLAREBO wordt dus volledig gerespecteerd volgens de commissie Grondverzet. In de studie van VITO bewijst een model dat dat klopt. Meer nog, in plaats van een standstill maakt Oosterweel de omgeving al voor een heel stuk properder.

Lantis begrijpt echter dat dat niet volstaat en dat men zich zorgen maakt over wie de rekening zal betalen en over wat er daarna nog zal gebeuren. Kan er nog gesaneerd worden? Wat met de verplichtingen? Hierin moet de beheersmaatschappij verder gaan, geeft de spreker toe, en laten zien dat ze een maatschappelijk engagement aangaat dankzij de Vlaamse Regering die het pad heeft geëffend door in juli een overeenkomst te sluiten met 3M. Daardoor zal het bedrijf eindelijk zijn verplichtingen nakomen. De 100 miljoen euro die aan Oosterweel is toegewezen, is geen waterdicht engagement. Het betekent gewoon dat er 50 miljoen euro cash wordt uitgereikt voor de geleden schade en hulp bij het grondverzet. 50 miljoen euro moet worden aangetoond in diensten. Er is echter een tweede engagement, namelijk een kredietbrief om te saneren. Dat wil zeggen dat elke actie die Lantis neemt die nadien een voorzorgsmaatregel voor een sanering zou kunnen zijn, ook door 3M wordt betaald. Het is op dat vlak dat men naar een synergie zoekt. Men zou sequentieel kunnen werken, maar dat impliceert dat alle leefbaarheidsprojecten enkele jaren stilgelegd zouden moeten worden en mensen erop achteruitgaan.

Luc Hellemans zegt te begrijpen dat de persconferentie mensen zenuwachtig heeft gemaakt, maar betreurt dat dat voornamelijk veroorzaakt werd door de uitspraak van één journalist. Terwijl de persconferentie een oproep was tot samenwerking en het zoeken van oplossingen, pikken de media iets op wat helemaal niet gezegd was. De spreker wil vooral het hoofd koel houden en zijn beleid niet op de media afstemmen. Hij wil weten of zijn organisatie goed bezig is op de lange termijn en beoogt dat diezelfde organisatie zichzelf voortdurend in vraag stelt. Lantis zoekt verbinding met iedereen die daarvoor openstaat. De bijsturing van de aanpak mag dan ook gezien worden als hetgeen het nog kan doen waardoor het nog meer synergie tussen sanering en grondverzet kan bewerkstelligen. Lantis is daarover concreet in gesprek met 3M: hoe kan men een win-winsituatie verkrijgen en ervoor zorgen dat de ene betaalt terwijl de andere de dingen sneller doet gaan?

Het rechtszekere kader ligt dan weer in de handen van de Vlaamse Regering. Lantis vraagt alleen dat het geregeld wordt en stelt op dat vlak vertrouwen in de regering. Meer kan Luc Hellemans daar niet over zeggen.

Over de verkeersveiligheid van de buurten en het sluipverkeer, zegt hij dat de Oosterweelwerf – vooral die op Rechteroever – ingedeeld is in een honderdtal kleinere werven. Per kleine werf moet er samen met de aannemer en alle stakeholders een BLVC-plan gemaakt worden. Daarin wordt bekeken wanneer er gewerkt zal worden, wat er precies gedaan zal worden en welke hinder dat lokaal zal veroorzaken. Er staat bijvoorbeeld ook in vermeld dat er tijdens de schooluren geen of zo weinig mogelijk transport mag gebeuren zodat er op schoolroutes geen vrachtwagens rijden. De uitvoering van zo’n plan wordt gemonitord door werfinspecteurs, maar er wordt ook een monitoringscampagne voor gemaakt. Vandaag wordt er al met een aantal buurten overlegd. Het werfoverleg met afgevaardigden van Rietschoorvelden is opgestart, dat met Schijnpoort schiet ook uit de startblokken. Ook de aannemers zijn daarbij aanwezig. Zij hebben immers heel veel ervaring met gigantische werven, maar daarom niet altijd in stedelijke gebieden. Zo werken ze momenteel in heel Europa en zijn ze heel gefocust op het werk dat ze moeten leveren, maar ze zijn zich niet altijd bewust van de impact. Met de BLVC-plannen probeert Lantis daar – toegegeven, met vallen en opstaan – grip op te krijgen.

2.2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Op de vragen in verband met de modal shift en de uit te voeren investeringen antwoordt *Filip Boelaert* dat de intendant volgens hem moest vertrekken vanuit het Routeplan 2030. In dat plan staan een aantal acties waarvan bekeken is wat hun effect is op de modal shift, hoeveel ze kosten en dus wat hun rendement is. Hij toont een blad papier met daarop een grafiek waar op de ene as de kostprijs

staat en op de andere het effect. De maatregelen die het grootste effect combineren met de laagste kostprijs komen in een matrix van beste maatregelen terecht. Die lijst wordt volgend voorjaar voorgelegd aan de Vlaamse Regering, waarna een keuze kan worden gemaakt. Hoe verhoudt die matrix zich tot bijvoorbeeld de investeringscatalogus van De Lijn? Bij het openbaredienstencontract zit een indicatief investeringsprogramma als bijlage, dat er in zekere mate mee zal overeenkomen. Er is dus maar één echte investeringslijst in het Antwerpse; het Routeplan 2030 vormt de basis.

Over de vertramming van de Bisschoppenhoflaan, het effect op tram 5 en de gemiddelde snelheid weet Filip Boelaert te vertellen dat de meeste trams in Antwerpen al in een vrije bedding rijden en dat het grootste probleem voor de gemiddelde snelheid zich stelt op kruispunten. Daar werden al een eerste aantal effectieve maatregelen doorgevoerd, maar er is nog een heel lange weg af te leggen. Over de Bisschoppenhoflaan worden de eerste studieresultaten in het voorjaar van 2023 verwacht. Of ze een effect zullen hebben op tram 5, weet de spreker momenteel niet. Maar het is niet zo dat wanneer er op de Bisschoppenhoflaan iets gebeurt, tram 5 niet rijdt.

Wat openbaarvervoersinvesteringen in Antwerpen betreft, weet de spreker dat minister Lydia Peeters in de laatste begrotingsbesprekingen geld voorzien heeft voor het verbeteren van de sporen waar die in slechte staat zijn, onder andere ook in Antwerpen. Daarnaast komen er vanaf volgend jaar 58 nieuwe trams in Antwerpen. Ook dat is een investering gericht op het bewerkstelligen van de modal shift. Er is ook de opdracht voor de metrokoker Kerkstraat-Pothoekstraat, waarbij de stations Stuivenberg en Sint-Willibrordus in dienst genomen zullen worden. Ook voor de bestaande koker onder de Herentalsebaan is de opdracht gegeven om de stations Drink en Morckhoven af te werken.

Dat alles hangt samen met de opdracht die Team Intendant gekregen heeft om nog een aantal bijkomende maatregelen in te schalen op effect en op kostprijs, en daarover opnieuw een voorstel te doen aan de Vlaamse Regering.

De versleten brugvoeg op het viaduct in Merksem kon niet snel genoeg vervangen worden vanwege de wereldwijde logistieke keten die verstoord was. Dat voegen verslijten en op tijd en stond vervangen moeten worden, is een alledaags gegeven, maar nu was er gewoon geen nieuwe voeg beschikbaar, met alle gevolgen van dien. Los daarvan wordt door de minister binnen het groot onderhoudsprogramma dat werd vooropgesteld, wel degelijk ingezet op het onderhoud van bruggen en tunnels.

Het GIP Toekomstverbond is verregaand opgemaakt, maar wordt momenteel opnieuw geëvalueerd in functie van de stijgende kostprijzen en indices. Het programma kan dan ook minder snel dan verhoopt voorgelegd worden.

Het bouwdok dat in Zeebrugge wordt gegraven, is bedoeld om later nog een andere invulling te krijgen. Dat zal het onderwerp zijn van milieustudies en milieu-impactbeoordelingen.

Over het gebruik van de Scheldebrug wil Filip Boelaert een mythe de wereld uit helpen. Als ze twee tot drie dagen niet wordt gebruikt, dan betreft dat de enkele dagen die om de zoveel jaar nodig zijn om de brug te onderhouden. Dat heeft niets te maken met het feit dat er schepen passeren. Als er een schip moet passeren, gaat de brug omhoog en vaart het schip verder. Daarna is de brug gewoon opnieuw bruikbaar.

De spreker zegt dat hij geprobeerd heeft te duiden wat er gebeurt voor het haventracé. Voor de engagementen en ambities op dat vlak zijn de budgetten vandaag

nog niet voorzien. Dat komt ook omdat nog niet precies geweten is hoeveel het zal kosten. Wil men dat weten, dan moet men eerst het participatietraject doorlopen en moet geweten zijn wat het plan is voor de tweede Tijsmanstunnel. Pas dan kunnen er ramingen gemaakt worden. Op de vragen die vandaag gesteld zijn, kan Filip Boelaert dan ook niet antwoorden. Het overleg loopt, maar het kost tijd en levert momenteel alleen draagvlak op.

De NMBS kent via verschillende contacten de vragen vanuit de Vervoerregio Antwerpen, maar binnen het beheerscontract waaraan ze bezig zijn, hebben ook zij beperkte budgetten. Er is daarover al een signaal gegeven aan de federale overheid en het is iets dat via de raad van bestuur ook blijvend op de agenda gezet wordt.

De Nieuwe Rand is vandaag nog niet gefinancierd, weet Filip Boelaert. Of het realistisch is, kan hij niet zeggen. Maar had hij tien jaar geleden gezegd dat het Oosterweelproject gerealiseerd zou worden zoals dat vandaag gebeurt, had iedereen hem gek verklaard. Er moet stap voor stap uitgewerkt worden hoe De Nieuwe Rand er kan uitzien en dan moet bekeken worden hoe zoiets gefinancierd en gerealiseerd kan worden. Er is alleszins een perspectief op een mooi project, dat over meer gaat dan alleen over infrastructuur. Dat is volgens de spreker vandaag essentieel. Projecten van een dergelijke schaal kunnen niet langer beperkt worden tot de infrastructuur, ook de omgeving moet bekeken worden. Dat kost inderdaad geld en de financiering zal niet evident zijn.

Wat de Scheldebrug betreft, is nog eens verwezen naar de kritiek van de rivierloodsen. Juist daarom worden nautische studies gedaan, zegt de spreker. Juist daarom wordt in wachtplaatsen voorzien om ervoor te zorgen dat er bij een ongeval toch een uitwijkmogelijkheid is. Juist daarom worden ook slimme systemen ingezet om een aanvaring te voorkomen. Er zijn verschillende alternatieven onderzocht, maar voor meer duiding daarbij verwijst hij door naar De Vlaamse Waterweg.

De vragen van Koen Daniëls over de parallelweg van de N451 zal Filip Boelaert opnemen met zijn collega's van AWV. Hij komt er zeker nog op terug en zal voor een antwoord zorgen. Voor de verbindingsweg tussen de N70 en de E34 moet eens bekeken wordt wat de precieze stand van zaken is.

2.3. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* benadrukt nogmaals dat de beslissing over de maximale overkapping van de noordelijke ring een enorme doorbraak is.

Wat de vragen over de haalbaarheid van de modal shift betreft, verwijst ook zij naar de methodiek die Team Intendant gaat uitwerken. Aan de hand van heel wat parameters zal bepaald worden welke maatregelen de grootste winsten gaan boeken en hoe daarmee zo snel mogelijk gestart kan worden. Zoals al gezegd, zal begin 2023 een lijst met investeringen beschikbaar zijn, die ook de leden van de commissie uiteraard zullen kunnen inkijken.

Volgens minister Lydia Peeters interpreteren sommige leden voorgaande mededeling alsof er nu geen ambitie meer zou zijn. Dat spreekt ze ten zeerste tegen. Hetzelfde geldt voor het herhaaldelijke verwijt dat er niets gedaan wordt voor het openbaar vervoer. Ook dat wil ze tegenspreken. De voorbije jaren werd bijvoorbeeld heel veel geïnvesteerd in fietsprojecten. Tussen 2019 en 2022 werd in de regio Antwerpen voor 150 miljoen euro aan fietsinfrastructuur gerealiseerd. Voor heel Vlaanderen werd in 2021 329 miljoen euro uitgegeven aan fietsprojecten. Vijf jaar geleden ging het om maximum 100 miljoen euro. Ze wil dan ook niet horen dat er in het kader van de modal shift niets gerealiseerd wordt. Nog niet alles wat werd vastgelegd, is al uitgevoerd, maar de budgetten zijn wel verankerd. De park-

and-rides zijn uitgevoerd. Om ze beter te bedienen heeft De Lijn voor een omleiding van de tram gezorgd. Er worden Hoppinpunten gerealiseerd. Donkey Republic is, zoals al aangegeven, volop bezig met de uitrol van een deelfietsensysteem in de vervoerregio Antwerpen. Kortom, er zijn heel wat zaken lopende.

Ook op de klaagzang over De Lijn wil de minister reageren. Enerzijds zijn in 2021 specifiek voor Antwerpen een aantal belangrijke beslissingen genomen: denken we maar aan DBFM-projecten zoals de metrokoker Kerkstraat-Pothoekstraat. Er wordt gesuggereerd om dat allemaal uit elkaar te halen, maar het is beter om met één DBFM-project te werken zodat de investering gespreid kan worden in de tijd, met beschikbaarheidsvergoedingen conform een pps-constructie. Als de twee stations aan de Turnhoutsebaan nu uit het project zouden worden gehaald, zoals geopperd, zouden ze met investeringsmiddelen van De Lijn gefinancierd moeten worden, wat impliceert dat er elders weer geschrapt moet worden. In 2021 werd beslist om dat via de pps-constructie te betalen, wat zich op termijn terugbetaalt via de beschikbaarheidsvergoedingen, aldus de minister.

In juli 2022 werd met De Lijn een nieuw openbaredienstencontract gesloten met daarin drie kernbegrippen: efficiëntie, klantvriendelijkheid en duurzaamheid. Daarnaast is beslist dat De Lijn, naast de reguliere investeringsbudgetten van om en bij de 170 miljoen euro, er tot en met 2027 jaarlijks 120 miljoen euro bij krijgt. Dat betekent dat in 2023 een kleine 300 miljoen geïnvesteerd zal worden voor de vervoersmaatschappij. Die investeringen zullen onder andere dienen voor het herstel van tramsporen en het herstel van het tractienet. Daarnaast moeten er ook strategische investeringen gebeuren: pps-projecten, DBFM-projecten, extra tramlijnen uitrollen. Ook moet er ingezet worden op vergroening.

Op de bewering dat er te weinig exploitatiemiddelen zijn, antwoordt de minister dat het exploitatiebudget van De Lijn op dit ogenblik rond de 1 miljard euro bedraagt. Het is dus niet zo dat er alleen maar bespaard wordt. Sinds zij bevoegd is voor Mobiliteit en Openbare Werken, herhaalt ze, is er niet 1 euro bespaard op De Lijn, noch voor exploitatie, noch voor investeringen.

De investeringen die moeten gebeuren, zullen ook gebeuren, verzekert de minister. De Lijn heeft specifiek voor het Antwerpse een heel programma uitgerold. Ook in verband met de krapte aan chauffeurs in de regio heeft de vervoersmaatschappij actie ondernomen. Zo werd een jobbeurs georganiseerd waar bleek dat De Lijn als een zeer gegeerde werkgever wordt beschouwd, want er waren heel wat kandidaten. Er is nu een plan van aanpak om alle openstaande vacatures in het Antwerpse en in de Vlaamse Rand – waar zich hetzelfde probleem stelt – tegen begin volgend jaar ingevuld te krijgen.

Geconfronteerd met het tekort aan chauffeurs heeft De Lijn trouwens niet beslist om toch maar alle lijnen te laten rijden, maar wel om het aanbod te beperken. Die aanbodautonomie heeft ze gekregen in het laatste openbaredienstencontract. Ze mag in het aanbod snijden, op voorwaarde dat de klantvriendelijkheid gehandhaafd blijft en dat ze er transparant over communiceert.

De investeringen die zullen gebeuren in het kader van de modal shift kunnen op verschillende manieren gefinancierd worden. Een deel zal uit de dotaties komen die aan Lantis gegeven worden. Lantis voert ook nu al veel fietsprojecten en dergelijke uit. De bijkomende mogelijkheden tot financiering worden nog onderzocht. Er wordt onder andere gekeken, zoals ook te lezen staat in de voortgangsrapportage, naar de nog niet toegewezen tolopbrengsten van de Liefkenshoektunnel. De minister hoopt alvast dat er begin volgend jaar opnieuw een grote doorbraak gerealiseerd kan worden, dit keer voor de modal shift, waarvoor, zo benadrukt ze, ook op dit moment al heel wat wordt gedaan.

Wat de keuze voor een Scheldebrug betreft, geeft minister Lydia Peeters aan dat die gebaseerd is op een grondige analyse. Vandaag heeft de actieve weggebruiker twee tunnels: de Sint-Annatunnel en de Kennedyfietstunnel. In de eerste tunnel is de laatste twee jaar trouwens heel veel geïnvesteerd om de problemen met de lift en de roltrappen aan te pakken. Gevraagd naar hoe een bijkomende Scheldeoever-verbinding er zou kunnen uitzien, is De Vlaamse Waterweg hier samen met alle andere mogelijke stakeholders over gaan nadenken. Moet het opnieuw een tunnel zijn, of eerder een veerboot, een uitbreiding op DeWaterbus of een brug? Na analyse van alle mogelijke varianten heeft men gekozen voor een brug. Dat is een politieke beslissing waar verder mee aan de slag wordt gegaan. Uiteraard is nog niet alles afgeklopt. De nautische aspecten, de operationele kosten en de financiering moeten nog bekeken worden. Het is aan De Vlaamse Waterweg om daar werk van te maken, alsook om te beslissen hoe het project in de markt zal worden gezet, via een reguliere aanbesteding, via een DBFM-project of via iets anders. Eens dat alles is uitgewerkt, wordt ermee naar de Vlaamse Regering gegaan.

De aanleg van een tramlijn naar het UZA gaat De Lijn in principe opnemen in haar investeringsplan van 2023.

Minister Lydia Peeters bevestigt dat er al een schrijven werd gericht aan de NMBS om zeker rekening te houden met de noden in het Antwerpse. Ook wordt er tijdens elk overleg met de spoorwegmaatschappij en met federaal minister Georges Gilkinet op gehamerd dat investeringen nodig zijn in het kader van de modal shift. Wat basisbereikbaarheid betreft, is het treinnet immers nog altijd het belangrijkste net.

Replicerend op de vragen en bedenkingen rond de persmomenten die georganiseerd werden over de voortgang van de werken op Linkeroever en Rechteroever, zegt de minister dat het persmoment in juli 2022 er kwam omdat veel mensen met vragen zaten rond de eventuele stillegging van de werken vanwege de PFOS-problematiek. Mensen kregen toen te horen dat er wel degelijk een aantal projecten zijn die vooruitgang boeken en dat er effectief verder gewerkt wordt. Dat is de verdienste van het procesmanagement van Lantis, waardoor verschillende werken herschikt werden en zo een volledige stilstand vermeden kon worden. De minister vindt het goed dat daarover gecommuniceerd wordt, zowel in juli als, opnieuw, twee weken geleden.

Ze bevestigt dat noch Luc Hellemans, noch zijzelf twee weken geleden gepraat heeft over een interpretatief decreet. Wat een journalist daarvan gemaakt heeft, mogelijk op basis van oudere persberichten, laat ze voor rekening van de journalist. Wel werd gezegd dat het vertrouwen hersteld moet worden en dat er gewerkt moet worden aan een rechtszeker en robuust kader waarbinnen de volksgezondheid en het leefmilieu altijd centraal moeten staan. Heel de grondverzetsregeling zit momenteel bij de OVAM. Die werkt aan dat juridische kader, dat niet alleen op maat van Lantis moet worden gemaakt, maar ook op maat van de vele andere werven waar sprake is van grondvervuiling en dat een antwoord moet bieden op de twee schorsingsarresten van de Raad van State.

Zodra alles in kannen en kruiken is en er richting een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering kan worden gegaan, zal dat naar buiten worden gebracht. Maar eerst moet alles uitgeklaard worden om tot een robuust kader te kunnen komen, wat dan weer in regelgeving moet worden gegoten. Zowel het Departement Omgeving als de OVAM zijn daar momenteel mee bezig, en de minister heeft er alle vertrouwen in.

Wat de kritiek van de rivierloodsen op de Scheldebrug betreft, geeft de minister – die ook bevoegd is voor Maritieme Dienstverlening en Kust en het loodswezen – nog mee dat met hun verzuchtingen zeker rekening zal worden gehouden.

3. Replieken

3.1. Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer vindt de ambitie van Lantis om duizend mensen uit het circuit terug aan het werk te krijgen en alle daarbij geschetste doelstellingen, heel mooi. Het is voor hem verfrissend om iemand op zo'n manier te horen praten en te vernemen dat er naar een groter doel gekeken wordt dan alleen naar de onmiddellijke inzetbaarheid voor het eigen project. Hij vraagt zich wel af hoe de samenwerking met de stad Antwerpen en de organisaties loopt. Het is opgenomen in de contracten dat er samengewerkt moet worden met maatwerkbedrijven, maar op de samenwerking met het OCMW en, meer specifiek, de tewerkstelling volgens artikel 60, is niet verder ingegaan. Kan dat nog verduidelijkt worden?

Ook heeft hij nog geen antwoord gekregen op de fundamentele vraag over de huisvesting: gaat die er zijn binnen een jaar?

Wat de tol betreft, begrijpt hij heel goed dat er nog geen concrete tarieven kunnen worden gegeven. Er is echter niet ingegaan op de meer essentiële vraag of een tolvrij alternatief behouden zal worden, dan wel of alle kruisingen betold gaan worden. De bestaande verkeersmodellen moeten daaraan gelinkt worden en er moet gekeken worden of er dan aan sturing gedaan kan worden.

Orry Van de Wauwer zegt dat het eerlijk is van de minister om toe te geven dat de beslissing over de Scheldebrug een puur politieke beslissing is van het stuurcomité, maar hij kan zich niet van de indruk ontdoen dat de functionaliteit daarbij niet het meest doorslaggevende argument is geweest. Als de laatste drie studies naast elkaar gelegd worden, blijkt de tunnelvariant immers op verschillende vlakken beter te scoren dan de variant van de Scheldebrug. Het lijkt alsof de keuze voor een landmark politiek belangrijker is dan de functionaliteit. De spreker wil weten of de minister dat kan bevestigen en wat de verschillende standpunten op het stuurcomité waren.

Hij bedankt de minister omdat ze de NMBS en federaal minister Georges Gilkinet herhaaldelijk aanmaant rekening te houden met de Antwerpse vervoerregio. Toch roept hij ook opnieuw op om te zoeken naar oplossingen voor station Luchtbal, omdat hij van mening is dat daar op korte termijn verschillende winsten geboekt kunnen worden.

Orry Van de Wauwer vraagt ook of de minister nog even kan ingaan op het perspectief voor de buurtbewoners die in de wijken rond De Nieuwe Rand wonen. Er is voor hen immers nog heel veel onduidelijkheid over de plannen en over hoe de werven hun dagelijks leven en onmiddellijke omgeving gaan impacteren.

Afsluiten doet de spreker met de opmerking dat er aan de klantvriendelijkheid van De Lijn nog wel wat werk is. Zo gebeurde het hem de afgelopen twee weken drie keer dat in de app een tram of bus werd aangekondigd die uiteindelijk niet kwam opdagen. Als er duidelijk gecommuniceerd wordt en reizigers kunnen op basis van apps hun route plannen, heeft hij begrip voor de aan De Lijn verleende aanbodautonomie. Als daar niet aan kan worden voldaan, vindt hij de situatie voor de gebruiker daarentegen schandalig.

Om op een positieve noot te eindigen, complimenteert Ory Van de Wauwer de minister met de aanleg van de nieuwe, brede fietspaden rond de werfzone.

3.2. Imade Annouri

Imade Annouri complimenteert Filip Boelaert met zijn toelichting over de investeringscatalogus, maar vraagt zich af of het nog altijd de bedoeling is dat alle investeringen in het Routeplan 2030 uitgevoerd zullen worden? Hij hoopt in elk geval van wel.

Hij richt zich vervolgens eerst tot de minister die volgens hem bij de situatie van De Lijn in Antwerpen vertrekt vanuit papier en niet vanuit de praktijk. Hij stelt voor om met haar een dag in Antwerpen met mensen in gesprek te gaan, terwijl ze samen de bus of de tram nemen. Er zal tijd genoeg zijn om te praten door bussen of trams die worden afgeschaft of die niet voldoende doorstromen. Hij verzekert de minister ervan dat ze andere verhalen zal horen dan 'We zijn goed bezig' en 'We zijn allerlei investeringen aan het doen'.

De minister zegt ook dat er ingezet wordt op efficiëntie, klantvriendelijkheid en duurzaamheid. Efficiëntie, zijn dat dan trams die de hele tijd vastzitten, vraagt de spreker zich af. Klantvriendelijkheid, gaat dat over aankomen aan een tram- of bushalte en zelf naar De Lijn moeten bellen om te horen of uw bus of tram al dan niet komt opdagen? Volgens hem zijn de ambassadeurs van de klantvriendelijkheid, de chauffeurs, zelf jammer genoeg steeds bitterder, omdat zij alle frustraties van de reizigers over zich heen krijgen. Qua duurzaamheid doet De Lijn het dan wel weer goed, want hun trams gaan al mee sinds de jaren 70.

Het cynisme en de kwaadheid in zijn stem, zijn volgens Imade Annouri te wijten aan het feit dat hij elke dag de tram neemt in Antwerpen en daarbij vaststelt dat de realiteit en wat in deze commissie gezegd wordt, haaks op elkaar staan. Er worden beloftes gemaakt, maar tijdens de acht jaar dat hij al in het parlement zit, ziet hij het alleen maar erger worden. Ook de Antwerpenaren zien het achteruitgaan. Hij is het eens met het feit dat de openhartoperatie van de ring nu een groot probleem vormt, maar men is er niet klaar voor om dat op te vangen. Hij heeft het dan ook moeilijk met sommige uitspraken van de minister. Ze heeft gelijk als ze zegt dat ze niet bespaard heeft, maar het zijn de historische besparingen die nu rechtgezet moeten worden, en dat gebeurt niet. Hij heeft soms het gevoel dat de minister gaten probeert te dichten in een oude muur, terwijl er een spiksplinternieuw gebouw nodig is. Hij geeft aan nooit beweerd te hebben dat er niets gebeurt, maar het grote probleem blijft het openbaar vervoer en dat schiet momenteel op alle vlakken tekort. Als dat in alle gesprekken, alle presentaties en al het werk dat Luc Hellemans, Peter Vermeulen en anderen verzetten, achterwege blijft, dan gaat het niet voldoende zijn. Daar maakt hij zich oprecht heel veel zorgen over. Imade Annouri zou graag nu al de bestaande investeringscatalogus zien.

Wat Luc Hellemans heeft gezegd over Oosterweel light, blijft bij hem wringen. In 2018 zei de burgemeester van Antwerpen tijdens een Vokadebat dat er tweemaal twee rijstroken komen. Dat is ook wat er oorspronkelijk in het Toekomstverbond stond. De spreker vreest nu, omdat het er meer zijn, voor een aanzuigeffect en meer verkeer, wat men net probeert te vermijden. Hij gaat niet akkoord met de aanpassing naar tweemaal drie rijstroken.

Wat de bebossing betreft, benadrukt Imade Annouri dat die compensatie voor Groen maximaal in de stad zelf moet gebeuren. Er wordt daar immers ook veel weggenomen. Ringparken zijn mooie projecten, maar men wil de stad toch ook groener en duurzamer maken. Hij vindt dat iedereen daar samen voor moet zorgen.

Hij is daarnaast blij om te horen dat men de luchtkwaliteit zo goed mogelijk wil krijgen en dat het effect van de opening de overkapping moet benaderen. Hij is

ook benieuwd hoe dat in zijn werk zal gaan. Hij hoopt alvast dat de vervuiling niet in de sleuven zal blijven hangen en dat Luc Hellemans daar ook niet op alludeerde.

Op zijn vraag naar de technologie om sluipverkeer tegen te gaan, kreeg de spreker nog geen antwoord. Tijdens een vorige rapportage werd gezegd dat daarin volop geïnvesteerd zou worden en hij is benieuwd of daarrond intussen al meer duidelijkheid bestaat.

3.3. Jos D'Haese

Jos D'Haese vraagt zich af hoe het zit met de fasering van basisbereikbaarheid, ervan uitgaande dat die er komt. Er was een plan dat eerst op verschillende momenten zou ingaan, dan naar 1 juli 2023 werd verplaatst en nu opnieuw uitgesteld is en gefaseerd zal verlopen. Hoe ziet dat eruit voor Antwerpen? Een van de belangrijke zaken daar zijn de investeringen in de premetrokokers. Zijn er nu al zaken aan het Antwerpse net die fundamenteel gaan veranderen? Tegen wanneer is de 7 procent meer reizigers gepland, of is dat voor na die investeringen in die kokers? Een tweede vraag die hij zich stelt, gaat over de Scheldebrug. Hij wil weten waarom er geen veer ingelegd wordt.

Hij heeft nog enkele vragen voor Luc Hellemans in verband met de PFAS-aanpak. Volgens hem zeggen de CEO van Lantis en Vlaams minister Zuhal Demir immers andere dingen en hij begrijpt niet hoe dat zal worden geregeld. Luc Hellemans sprak over een synergie tussen grondverzet en sanering, terwijl de minister verkondigde dat Lantis verantwoordelijk is voor de grond die ze verzetten en 3M voor wat eronder ligt. Jos D'Haese wil weten of het hier over hetzelfde gaat. Draait Lantis op voor de meerkosten van het grondverzet en 3M voor de sanering? Waar ligt de scheiding tussen beide? Hij meent ook begrepen te hebben dat er een akkoord over bestaat dat gelekt is in de pers en wil dat het parlement dat te zien krijgt, desnoods vertrouwelijk.

De spreker vraagt zich ook nog af hoe het zit met de timing en de inschatting van de kosten. De laatste schatting van 198 miljoen euro dateert immers van voor het arrest van de Raad van State.

De cruciale kwestie voor hem is echter hoe Lantis zijn kosten op 3M gaat verhalen. Luc Hellemans heeft gezegd dat elke actie die een voorzorgsmaatregel zou zijn om te saneren, ook door 3M wordt betaald, om dat het saneringsplichtig is. Er is echter een overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en 3M waarin staat dat de Vlaamse overheid afstand doet van alle vorderingen van "alle vroegere, huidige en toekomstige kosten, voorzienbaar of onvoorzienbaar, van de overheid, voor de verplaatsing, de verwijdering, de behandeling, de opslag, de verwijdering of het beheer van PFAS die op enigerlei wijze kunnen worden toegeschreven aan de vestiging in verband met publieke infrastructuurprojecten, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, het Oosterweelproject". Hieruit blijkt toch dat er, op die 100 miljoen euro na, op 3M geen kosten meer verhaald kunnen worden?

Zich richtend tot minister Lydia Peeters, geeft Jos D'Haese aan dat er niet voor het plezier gezegd wordt dat het bij De Lijn kommer en kwel is, of om te ontkennen dat er wel degelijk dingen gebeuren. Het is gewoon de realiteit in Antwerpen. Hopelijk veranderen alle ambities en plannen dat in de toekomst, maar vandaag is De Lijn in crisis. In niets van wat er vandaag werd gepresenteerd, ziet de spreker dat er iets fundamenteels zal worden veranderd om de impact van de Oosterweelwerken op te vangen.

Hij vindt het goed dat er geïnvesteerd wordt in de premetro, maar de opening is gepland voor 2026, midden in de Oosterweelwerken. Het gaat dus niet om infrastructuur die voor die werken opengaat, reizigers aantrekt en van de weg haalt.

Ook de vernieuwing van de traminfrastructuur is fantastisch, maar die is nodig om de normale werking van het tramnet mogelijk te maken en gaat niet over uitbreiding van dienstverlening. De fundamentele vraag is dan ook: in welke middelen wordt er voorzien voor de uitbreiding van het werkingsbudget van De Lijn in Antwerpen? Tot nu toe was basisbereikbaarheid budgetneutraal. Wordt dat principe, nu het gefaseerd gebeurt, aan de kant geschoven of niet? Is er ruimte voor meer werkingsbudget om de dienstverlening te kunnen uitbreiden?

De premetrostations Drink en Morckhoven gaan over niet meer dan 4 miljoen euro. Jos D'Haese raadt de minister aan om dat geld te gaan halen bij de keerlus die ze wil aanleggen aan de Gitschotellei – waar niemand volgens hem vragende partij voor is – en tram 9 door te trekken over de Ruggeveldlaan – niet gebruikte, peperdure infrastructuur die daar ligt te verkommeren –, zodat hij kan draaien in Deurne-Noord. Dan is er geld om premetrostation Drink te realiseren zonder een andere investering te moeten schrappen. Als de minister dat niet wil doen, kan ze ook een aparte DBFM afsluiten voor Drink. Jos D'Haese begrijpt immers niet waarom projecten die niets met elkaar te maken hebben, aan elkaar gekoppeld worden.

De aanleg van fietspaden gaat inderdaad vooruit. Hij vraagt wel of de drukknopjes aan verkeerslichten geschrapt kunnen worden.

Tot slot vraagt Jos D'Haese zich af waarom er een tekort is aan chauffeurs als De Lijn – volgens de minister – toch zo'n aantrekkelijke werkgever is. Er wordt volgens hem gewoon niet goed gepland bij De Lijn, er wordt niet gekeken naar de uitstroom. Elk half jaar wordt er gezegd dat er een tekort is en dat er een campagne nodig is. Hij wil dat de minister ervoor zorgt dat De Lijn dat op een betere manier aanpakt, dat ze de rijschoolcapaciteit uitbreidt en beter kijkt naar de in- en uitstroom van personeel. In deze tijden van krapte op de arbeidsmarkt zou iedereen die in de logistiek werkt naar De Lijn moeten komen, zo geeft de spreker aan, want je vindt er de beste loon- en arbeidsvoorwaarden in de sector. En toch moeten er bussen en trams geschrapt worden in Antwerpen. Daar begrijpt hij niets van.

3.4. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster heeft nog een kleine opmerking voor Luc Hellemans, die zei dat de grote Oosterweelwerf op Rechteroever opgesplitst zal worden in een honderdtal kleine werven, waarvoor er telkens afspraken zullen worden gemaakt. Hij vraagt om dat goed te coördineren en richt zich daarbij zowel tot Lantis, als tot minister Peeters, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg. De werken zijn intussen begonnen en er is volgens hem nog een kleine verbetermarge mogelijk als zaken beter op elkaar worden afgestemd. Hij vraagt om de lokale besturen te helpen en ze niet tegen te werken, want er moet draagvlak blijven.

3.5. Hannes Anaf

Hannes Anaf deelt de analyse van Jos D'Haese wat betreft het openbaar vervoer en zegt dat hij de minister daar ook al verschillende keren van heeft proberen te overtuigen.

Een extra punt dat hij nog wil maken, gaat over de tolheffing. Het is essentieel dat alles betaald kan worden en hij begrijpt dat dat zal kunnen als men uitgaat van de huidige tarieven in de Liefkenshoektunnel, maar mensen moeten er ook van doordrongen geraken dat die tol er zal aankomen. Dat aspect mist hij nog in het hele verhaal. Hij denkt dat heel veel mensen in Vlaanderen niet weten dat er een tolheffing komt en dat daarover dus opener gecommuniceerd mag worden.

Wat PFOS betreft, blijft de spreker zich afvragen of het effectief de vervuiler zal zijn die de volledige sanering zal moeten betalen. Hij is daar nog niet helemaal van overtuigd. Hij treedt ook de vraag van Jos D'Haese bij naar het rapport over een akkoord met 3M dat gelekt zou zijn in de pers.

3.6. Wim Verheyden

Wim Verheyden komt terug op de park-and-rides. Hij is van oordeel dat een campagne die bekendmaakt dat de parkeertorens er zijn en ook in gebruik kunnen worden genomen, interessant zou zijn. Hij herinnert zich dat de Nederlanders die tijdens de kerstperiode in 2021 massaal naar Antwerpen afzakten, naar de park-and-rides werden geleid en krijgt daardoor de indruk dat zij de torens beter kennen dan de Vlamingen zelf. Minister Lydia Peeters gaf ook aan dat er een aantal trams werden omgeleid naar de park-and-rides, maar dan moet het openbaar vervoer wel beter, aldus de spreker. Het moet stipter, toereikender en veiliger zijn. Dan zal er meer van gebruikgemaakt worden.

Ook op de PFAS-problematiek gaat hij nog even in, daar zijn vraag niet beantwoord werd. Hij vraagt aan Luc Hellemans of er rekening gehouden wordt met het worst-casescenario als de actiegroepen het been stijf houden in verband met de sanering.

4. Antwoorden

4.1. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Filip Boelaert antwoordt op de vraag van Imade Annouri dat het inderdaad de bedoeling is dat alle investeringen in het Routeplan 2030 worden uitgevoerd, maar dat wat hij toelichtte gewoon een manier is om te prioriteren. De maatregelen met het grootste effect tegen de laagste kostprijs zullen eerst toegepast worden, want dan bereikt men meer effect op korte termijn. De investeringscatalogus blijft de investeringscatalogus. Al die maatregelen blijven nodig.

De gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid betekent dat men met een aantal kleine maatregelen begint. Die maatregelen zijn ook voorgesteld op de laatste vervoerregioraad in september 2022 en gingen heel concreet over de aanpassing van een aantal buslijnen.

De 7 procent extra reizigers was de berekening die gebeurde op basis van het volledig vernieuwde tramnet. Over dat nieuwe tramnet is echter geen consensus bereikt. Daarop is vervoerregio Antwerpen dit voorjaar gaan samenzitten met de burgerbeweging en TreinTramBus, en met een nieuw voorstel gekomen. Dat voorstel lijkt sterk op het eerste voorstel en bevat ook de 7 procent extra reizigers. De vervoerregio zegt dat zo'n voorstel al eens afgeschoten is en nu is men op zoek naar een manier waarop het overleg kan verdergaan. Op dit moment wordt vertrokken van het kernnet zoals dat in 2021 door de regering is vastgelegd, wat neerkomt op het huidige tramnet. Als men in de vervoerregio tot een consensus komt over aanpassingen dan kunnen die in het kernnet worden opgenomen. Het vroegere voorstel had in elk geval ook die 7 procent extra reizigers. Alleen was het onaanvaardbaar omdat er voor een aantal mensen extra overstappen in zaten.

Als expert in mobiliteit benadrukt de spreker dat men nooit een tramnet kan uittekenen dat voor iedereen een verbetering is. Iemand zal er altijd minder goed mee gediend zijn dan ervoor. Dat kan ook niet anders: die sporen liggen daar en zijn weinig flexibel. Vandaar dat er een consensus gevonden moet worden, en daarvoor is nog bijkomend overleg nodig. Hij wil dat overleg alleszins een kans geven.

4.2. Lantis

Luc Hellemans licht verder toe hoe de ambitie rond 'Jobs in De Grote Verbinding' gerealiseerd zal worden en wat de rol van Lantis daarin is. Op het moment dat Oosterweel door het Toekomstverbond werd gedefinieerd, gaf Lantis aan dat de enige manier waarop zo'n grote injectie in de Antwerpse regio tot een goed einde gebracht kan worden, praten is, ook met niet-evidente partners, om de uitdagingen van de regio te begrijpen en het project als inzetbaar platform aan te. Daarvoor wordt samengewerkt met de tewerkstellingsdienst van de stad Antwerpen, VDAB en de bouwsector. Onder de koepel De Grote Verbinding werd een stuurgroep opgericht waarbinnen Oosterweel een project vormt. Lantis draagt daartoe bij met timing, aannemers, het tonen van engagement en het aanbieden van hun project als een platform. Het toeleiden van de werkkrachten naar de werf, gebeurt natuurlijk door gespecialiseerde diensten zoals VDAB. De stad beslist wanneer gebruikgemaakt wordt van tewerkstelling volgens artikel 60 en wanneer niet. Zij staan in verbinding met het OCMW, niet Lantis.

De rol van Lantis is volgens de spreker heel helder. Het probeert er tevens iedereen warm voor te maken om binnen het hele ecosysteem die problematiek aan te pakken. 'What's in it for them?' Zij kunnen het project een maatschappelijke dimensie geven en beter in verbinding gaan met de Antwerpenaar. Persoonlijk investeert hij liever in de hele gemeenschap, dan zuiver in beton bijvoorbeeld. Dat is de drive van Lantis.

Een ander voorbeeld hiervan zijn de park-and-rides. Momenteel wordt met een hele community bekeken of de park-and-rides ook niet als hubs gebruikt kunnen worden om bijvoorbeeld pakjes op een innovatieve manier te bezorgen. Ze kunnen misschien aangeboden worden aan providers en innovators die bezig zijn met nadenken over bezorging via elektrische bakfietsen, trams of drones. Lantis biedt zich dus telkens aan als een platform om mogelijkheden te bekijken. Het verbindt zich op die manier met partijen die het niet kent, wat nieuwe inzichten oplevert en waaruit altijd iets geleerd wordt.

Huisvesting is ook zoiets. Luc Hellemans geeft toe dat het niet evident is om ervoor te zorgen dat werkkrachten niet in Center Parcs terechtkomen, maar fatsoenlijk gehuisvest worden. Alles wordt echter bezegeld in contracten en geïnspecteerd. Het gaat daarbij over een menswaardige behandeling, eerlijk loon naar werk, geen dumping, geen schijnzelfstandigheid en niet naar huis gestuurd worden na vijf maanden en dertig dagen om dan zes maanden later terug te komen en verder aan een minimumloon betaald te worden. Voor de huisvesting werkt Lantis specifiek samen met de stedelijke diensten zodat erop kan worden toegezien waar de werknemers gevestigd worden.

Het digitaal toegangsbeheersysteem dat de hoofdaannemers van Lantis moeten installeren, is trouwens geen pilot. De beheersmaatschappij loopt vandaag zo ver vooruit op de hele bouwsector, dat ze met het toepassen van dergelijke systemen echt pionier is. Zo kwam Ineos haar ook al om raad vragen in verband met het inschakelen van de vele arbeidskrachten die nodig zullen zijn voor de bouw van hun ethaankraker.

Luc Hellemans engageert zich er alvast toe dat elke persoon die bij hen zal werken, goed gehuisvest zal worden. Waar dat zal zijn, kan hij niet zeggen. Hij hoopt dat de stad en Vespa al heel wat zullen kunnen aanbieden. Misschien zijn er ook hotels die iets kunnen aanbieden. Dat moet echt breed bekeken worden. De 240 mensen op Linkeroever zijn in elk geval vandaag correct gehuisvest. Dat de arbeiders goed behandeld worden, blijkt ook uit het feit dat men bij het enige ongeval dat zich heeft voorgedaan, wist dat de Italiaanse werknemer in kwestie goed verzekerd was

en gerepatrieerd werd en dat zijn gezin niet zonder inkomen viel. Na zes maanden is hij dan ook gewoon kunnen terugkeren.

Wat de tolvrije kruising betreft, vertelt Luc Hellemans dat er in het financieel model vandaag rekening is gehouden met wat de politiek beslist heeft: de drie tunnels zijn betold voor vrachtwagens, twee ervan zijn betold voor auto's, één is vrij. Alle andere verkeersscenario's die ontwikkeld zouden kunnen worden, zijn minder conservatief en qua inkomsten voordeliger. Dat is op zich goed nieuws voor de financiering. Ook is bekeken hoe het met de sturing zit. Er worden verschillen in tol gemaakt tussen de verschillende tunnels: die het dichtst bij de stad is zo duur mogelijk, die het verst van de stad zo goedkoop mogelijk. Daardoor krijg je de mensen naar het haventracé en niet naar Oosterweel. Dat is de hele opzet, zoals die nu berekend en bestudeerd is. Er is altijd gerekend met modeste tarieven, altijd binnen de grenzen van Europa en die van de ons omringende landen, en binnen de elasticiteiten. Er is nog wat werk aan, maar Luc Hellemans is gerust in de financiële voortgangsrapportage in het voorjaar van 2023.

In het Toekomstverbond staan duidelijke afspraken over het aantal rijstroken aan de kanaaltunnels, en die worden gerespecteerd. Oosterweel light is er precies volgens die afspraken gekomen. De uitkomst is nu eenmaal niet overal tweemaal twee rijstroken. Het systeem dat er vandaag is, is een gedragen systeem en het werkt. In 2018 werd het verder onderzocht en is men daarop geland. Het is het beste wat nu gedaan kan worden om de hele puzzel te laten passen. Ook werd bewezen dat die structuur nodig is om de modal shift van 50/50 te realiseren. Minder is niet mogelijk. Luc Hellemans nodigt Imade Annouri wel uit als hij het daarover nog eens wil hebben met hun verkeersdeskundige en de burgerbewegingen. Hij gelooft in elk geval dat er een Oosterweel light gerealiseerd wordt. Wat nu gedaan kan worden, zou met een Oosterweel 'heavy' zo goed als onmogelijk zijn geweest.

Het feit dat de infrastructuur aanbodgestuurd wordt gemaakt, is een heel gedurfde keuze. Het betekent immers dat nu gezegd wordt wat er tegen 2030 allemaal gerealiseerd moet zijn, want zonder mag de tunnel zelfs niet geopend worden. Als in de modal shift niet een heel grote stap wordt gezet, mag de tunnel niet open. Dat engagement is er dus. Lantis moet gezien worden als een partner om de versnelde modal shift te realiseren, aldus nog Luc Hellemans, met de steun en ook een zekere druk van minister Lydia Peeters.

De ambitie om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te maken is, net zoals de andere ambities een bewust zeer hoge ambitie. Die hoge lat zal soms niet gehaald kunnen worden. Luc Hellemans kan niet voorspellen welke technologie er allemaal voorhanden zal zijn in 2030. Maar door er met wetenschappelijke kennisinstellingen aan te werken en voortdurend uitdagingen te formuleren die men opgelost wil zien, kan veel aangepakt worden. Dat geeft hem vertrouwen. Hij is ervan overtuigd dat het gamma aan oplossingen dat nu al bestaat om de luchtkwaliteit te bevorderen, heel effectief kan zijn. Hij noemt onder andere bladetende bacteriën, insecten, mossen die CO_2 opnemen, oplossingen die stikstofoxiden kunnen opnemen, afzuiginstallaties. Er is al heel wat op de markt en Oosterweel heeft de schaal om zoiets op maat te maken. Dat is een groot voordeel, want daar zal wellicht een hele sector van kunnen profiteren. Ook de geluidsschermen die vandaag geplaatst worden bijvoorbeeld, zijn ongezien in West-Europa. Die schaalgrootte is dus een voordeel. Vandaar ook dat er altijd hoge ambities worden uitgesproken. Mist men de maan, dan belandt men toch tussen de sterren.

Het inzetten van technologie om sluipverkeer tegen te gaan, gebeurt vandaag al. Zo zijn er al camera's en ook kleine applicaties die daarvoor gebruikt kunnen worden. Lantis praat momenteel met een aantal vrij innovatieve bedrijven, niet alleen over sluipverkeer, maar ook over de ontwikkeling van een soort 'trip advisor' over iemands omgeving, waarmee je het fietspad voor je deur punten zou kunnen geven

bijvoorbeeld. Luc Hellemans is er zeker van dat zo'n zaken de komende jaren op de markt zullen komen en gelooft ook dat ze ingezet kunnen worden om sluipverkeer te beheersen. Naast dynamische borden, lussen die gelegd worden, tellingen die uitgevoerd worden en paaltjes die verdwijnen, gebeurt er nog niets concreets, maar er zitten wel al heel wat technologische innovaties in de pijplijn.

Over de synergie binnen de PFAS-problematiek geeft de spreker, voor Jos D'Haese, een voorbeeld. Bij de start van de werken aan de Palingbeek werd vastgesteld dat de vervuiling er 10 meter diep zit. Er zitten concentraties boven de 1000 microgram per kilogram in. In de rest zit een factor 20 minder, wat ook erg is, maar van een andere schaal. Daar de natuurbedding aanleggen, zoals gevraagd door Natuurpunt als voorwaarde van hun vergunning, en dan aan 3M zeggen "nu is het aan jullie", is geen goed plan. Daarover zegt Lantis dan ook heel eerlijk dat dat eerst gesaneerd moet worden door 3M. Pas daarna zal de bedding aangelegd worden. Lantis kan misschien ingezet worden om de sanering te doen – het staat daar toch met graafmachines – maar dan op kosten van 3M.

In het saneringsverbond tussen 3M en de Vlaamse Regering staat trouwens vermeld dat Lantis over dergelijke zaken met 3M moet praten en op zoek moet naar synergie. Zo heeft de bouwheer voor een extra onderzoeksprogramma dat op de projectgrond uitgevoerd moest worden, op voorhand aan 3M gevraagd of het dat ging betalen. Het programma diende immers voor de latere sanering. 3M stemde daarmee in. De uiteindelijke betrachting van de saneringsovereenkomst is dat Zwijndrecht en omgeving gesaneerd worden, en dat 3M zijn verplichtingen nakomt. Lantis staat ook sterker dan vroeger omdat nu ook voor de derde keer bevestigd werd dat het niets verspreid heeft. 3M kan in dat verband niets claimen. Alleen als er grondwerken uitgevoerd worden waar in de toekomst nog gesaneerd moet worden, moet Lantis ervoor zorgen dat 3M later niet met extra kosten wordt opgezadeld.

De praktijk is niet zwart-wit: het is niet zo dat alle grondverzet sowieso voor Lantis is en alle sanering sowieso voor 3M. Er is sprake van een synergie die georganiseerd moet worden waardoor de kosten voor iedereen geminimaliseerd kunnen worden. Momenteel wordt een plan van aanpak met 3M uitgewerkt om de werken op een verstandige manier te kunnen hervatten. Samenwerking is sowieso heel belangrijk.

Luc Hellemans waarschuwt ervoor niet te onderschatten wat PFAS kost op Rechteroever. Het is daar in lagere concentraties aanwezig, maar ook het grondwater moet er gezuiverd worden. In het Lobroekdok zit men met ernstige vervuiling, waarvan niet geweten is waarvan ze komt. Er loopt momenteel gelukkig een sanering en Lantis is dan ook met alle betrokken partijen – Aquafin, AWV, Amoras en de mensen die de Schijnkoker exploiteren – aan het bekijken hoe met het gebied moet worden omgegaan en wie wat zal betalen.

De kosten in verband met de PFAS-vervuiling zijn begroot, zo'n 300 miljoen euro. Dat kan betaald worden met wat de Vlaamse overheid gegeven heeft, met de 100 miljoen euro van 3M en misschien met nog wat extra saneringskosten. Dan zal de vervuiler daar, volgens de spreker, zijn duit in het zakje wel gedaan hebben. De kosten die Lantis zelf moet maken om geen verontreiniging aan te trekken, zijn kosten die altijd al door Lantis gemaakt zouden moeten worden. Alle andere kosten zijn voor 3M.

Wat Rechteroever betreft, daar kan 3M niet op aangesproken worden. Binnen het financieel model is dan ook opgenomen dat daar wellicht niet de vervuiler, maar de gebruiker van de infrastructuur betaalt. Uiteraard wordt in het geval van het Lobroekdok nog onderzocht wie de specifieke vervuiler is, om te kijken of daar nog kosten op verhaald kunnen worden. Luc Hellemans denkt echter van niet, omdat

het dan gaat over de brandweer en alle mogelijke publieke organisaties die daar mee tussen kunnen zitten.

De timing op Linkeroever blijft trouwens zoals voorzien, zo weet de spreker. Ondanks alles wat hier wordt vermeld, gaat alles daar open midden 2024. Als de werken vanaf begin 2023 binnen een rechtszeker kader kunnen worden hervat, kunnen ook de leefbaarheidsprojecten in 2024 klaar zijn. Als de werken vertraging oplopen, zal het trouwens over de bermen gaan. De infrastructuur zal afgewerkt zijn.

Als antwoord op de vraag van Wim Verheyden, geeft Luc Hellemans aan dat men bij een project van een dergelijke omvang verplicht is om rekening te houden met het worstcasescenario. Men is daarop voorbereid. In het slechtste geval trekt Lantis voor zowat zes jaar weg van Linkeroever en wordt er daar volop door 3M gesaneerd, terwijl ze op Rechteroever aan de slag gaan met de normen en het normenkader. Dat kost enkele honderden miljoen euro's, want er moet gedemobiliseerd en gemobiliseerd worden, de werf moet onderhouden worden, de niet-optimale verkeerssituatie moet in stand worden gehouden en heel veel gronden moet worden gestort als je wilt werken. Dat is gewoon weggegooid geld en dat wil men niet. Men kan het niet maken om lichtzinnig om te gaan met gemeenschapsgeld.

Vandaar ook dat Lantis niet op zijn lauweren is gaan rusten één jaar geleden en de problemen niet is gaan afschuiven op het parlement en de onderzoekscommissie. Die houding komt er vanuit een maatschappelijk bewustzijn en vanuit de overtuiging dat Lantis de vervuiling verbeterde en niet verslechterde. Daar heeft het jammer genoeg heel veel mensen niet van kunnen overtuigen, wat een gemiste kans was. Luc Hellemans geeft toe dat hij te lang overtuigd was van het eigen gelijk. Intussen is men eruit geraakt en hoopt hij van iedereen die actief is binnen de materie hetzelfde, zodat ze er samen door geraken in plaats van elkaar te blijven bekampen. Dat is niet zinvol en zal noch de gezondheid van de burger, noch de leefbaarheid van de omgeving verbeteren.

Alle suggesties om de performantie van de park-and-rides te verbeteren, zijn goed. De spreker belooft dat er over zes maanden een concreet actieplan zal klaarliggen, want ook Lantis is uiteraard niet tevreden over de huidige situatie.

4.3. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* kadert nogmaals de historiek rond de Scheldebrug. In het verleden werd een studie uitgevoerd waarin een brug, een tunnel, een kabelbaan en een veer met elkaar vergeleken werden. Na afweging van een heel aantal parameters, kwam een brug als beste variant naar voren. Daarna is beslist over de exacte locatie van de brug. Over een brug of door een tunnel fietsen, is heel anders, zeker qua beleving en ook qua veiligheidsgevoel. Dat zijn aspecten die bijvoorbeeld meegespeeld hebben. De brugvariant werd al in december 2020 goedgekeurd op het politieke stuurcomité. Er zijn toen nog bijkomende studies uitgevoerd, waarna de keuze tijdens de politieke vergadering in februari 2021 nogmaals bekrachtigd werd. Het laatste is daarover natuurlijk nog niet gezegd. Zeker over het kostenplaatje zal tijdens de volgende voortgangsrapportage nog gepraat worden.

De minister belooft om ook in verband met station Luchtbal een brief te schrijven naar federaal minister Georges Gilkinet.

Het project De Nieuwe Rand zit in het proces van het decreet Complexe projecten, maar de minister kan alvast meegeven dat inspraak, cocreatie en participatie de rode draad vormen in de procesaanpak. Alle omwonenden zullen daar dus zeker nog bij betrokken worden.

De vele verkeerslichten die er zijn, wil de minister maximaal conflictvrij. Dat betekent dat de doorstroming soms wat op zich laat wachten.

Wat het chauffeurstekort bij De Lijn betreft, geeft de minister aan dat er in Antwerpen een even sterke krapte heerst in de haven en de logistieke sector, en dat beide een aanzuigeffect hebben. Zoals al in de plenaire vergadering geantwoord is aan Jos D'Haese (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2022-23, nr. 26), moeten chauffeurs eerst opgeleid worden. Maar De Lijn is ervan overtuigd dat het tekort tegen januari 2023 opgelost zal zijn. Met de uitstroom door de vergrijzing en het aanzuigeffect van andere sectoren moet rekening gehouden worden, maar de vervoersmaatschappij voorziet daar begin volgend jaar een antwoord op te hebben.

Minister Lydia Peeters begrijpt dat wie dagelijks het openbaar vervoer gebruikt in Antwerpen klachten te horen krijgt. Ze vindt het wel niet kunnen dat reizigers nog altijd vruchteloos op een tram of bus staan te wachten zonder dat daarover gecommuniceerd wordt en zal dat zeker met De Lijn opnemen. Ze raadt bovendien aan om daarover rechtstreeks met haar administratie te communiceren. Zelf heeft ze een overzicht gekregen van de wijzigingen in het aanbod vanaf september 2022 en de bijkomende aanpassingen vanaf november 2022, dat ze aan de secretaris zal meegeven zodat iedereen een zicht heeft op de wijzigingen die er op korte termijn aankomen (zie bijlage 2). Die wijzingen hebben te maken met het tekort aan chauffeurs, maar ook, zo geeft de minister toe, met de historische achterstand waarop ze een antwoord wil bieden.

Ze geeft nog mee dat vanaf januari 2023 ook alle nieuwe CAF-toestellen ingezet zullen worden. Dat is helaas vandaag nog niet het geval, maar de minister gelooft in de toekomst en in het engagement van De Lijn en dat wat ze nu op de rails gezet hebben in het kader van het nieuwe openbaredienstencontract. Genomen beslissingen worden niet teruggedraaid: de CAF-trams zullen rijden vanaf januari 2023. Uiteraard moeten chauffeurs daarvoor opgeleid worden. Ook moeten sommige haltes aangepast worden omdat ze een ander opstapniveau hebben. Dergelijke praktische euvels zorgen ervoor dat niet alles in een vingerknip uitgerold kan worden.

De beslissing om een pps-project op te zetten voor de haltes Drink en Morckhoven werd al in juli 2021 door de Vlaamse Regering genomen. Op de vraag van Jos D'Haese om voor een halte een apart project op te starten, kan de minister dus niet ingaan. Genomen beslissingen moeten worden gehandhaafd, anders wordt er finaal niets gerealiseerd.

5. Bijkomende replieken en antwoorden

Jos D'Haese wil tot slot nog graag de bevestiging dat hij het financiële plaatje van de PFAS-sanering goed heeft begrepen. Hij vraagt of het klopt dat het gaat om 300 miljoen euro in het totaal, waarvan 200 miljoen bedoeld is voor Rechteroever en 100 miljoen voor Linkeroever, bedragen die via de saneringsovereenkomst volledig op 3M verhaald kunnen worden? Daarnaast zijn er aan Linkeroever nog kosten verbonden die sowieso voor Lantis zijn?

Luc Hellemans antwoordt dat dat in een notendop inderdaad het kostenplaatje is.

Imade Annouri vindt dat het uiten van frustraties over een situatie die echt niet goed is, niet kan herleid worden tot een klaagzang.

Aanvullend op de opmerking van Jos D'Haese over de bedelknoppen aan verkeerslichten, geeft hij nog mee dat ze, naast inefficiënt, ook onveilig zijn. Wie met een bakfiets rijdt, moet eerst met de fiets gedeeltelijk de baan op terwijl het andere verkeer groen heeft, om na het drukken op de knop terug achteruit te gaan.

Op een schriftelijke vraag antwoordde de minister dat men geen zicht heeft op hoeveel van dat soort bedelknoppen er zijn (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2019-20, nr. 970, aan minister Lydia Peeters). Imade Annouri vraagt om dat toch eens te laten onderzoeken en er iets aan te doen.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat ze het ter harte zal nemen, maar voegt er terzelfdertijd aan toe dat zij alleen bevoegd is voor de gewestwegen en niet voor alle gemeentewegen in de stadscentra.

Martine FOURNIER
Stijn BEX
Imade ANNOURI,
waarnemend voorzitters

Maarten DE VEUSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBL	Bond Beter Leefmilieu
BLVC	Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie
DBFM	Design Build Finance Maintain
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
OPEX	Operational Expenditure
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
PFAS	poly- en perfluoralkylstoffen
PFOS	perfluoroctaansulfonaat
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TAW	Tweede Algemene Waterpassing
UZA	Universitair Ziekenhuis Antwerpen
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VLAREBO	Vlaams reglement betreffende de bodemsanering (besluit van de Vlaamse Regering van 5 maart 1996)
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VTS	Vessel Traffic Service