

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

17 maart 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de resultaten van het onderzoek naar de verschillende mogelijke tracés voor de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het alternatievenonderzoek voor de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het alternatievenonderzoek voor de Oosterweelverbinding

Met redenen omklede moties

1
21

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de resultaten van het onderzoek naar de verschillende mogelijke tracés voor de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het alternatievenonderzoek voor de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, tot de heer Dirk Van Mechelen, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het alternatievenonderzoek voor de Oosterweelverbinding

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik zal mijn politieke tussenkomst zo kort mogelijk proberen te houden omdat de agenda zwaar is. De wijze woorden van raadsheer Desomer (van het Rekenhof) indachtig, waar hij stelt dat een van de risico's in heel het Oosterweelverhaal de politieke besluitvorming is, denk ik dat het nuttig is dat we vandaag van u, mijnheer de minister, verduidelijking krijgen. Dit was trouwens de insteek van mijn interpellatie en naar ik aanneem, ook die van de andere collega's.

We hebben in de nasleep van de bekendmaking van het Arup-Sum-rapport, een aantal weken geleden, met verbazing mogen vaststellen dat deze regering in dit dossier plots niet meer eendrachtig leek op te treden. Er was de zeer snelle reactie van minister Van Mechelen, die op een paar minuten tijd blijkbaar het omvangrijke dossier had weten te analyseren en vasthield aan de stelling – met een hardnekkigheid hem eigen – dat de Oosterweelvariant van de Beheersmaatschappij Antwerpen

Mobiel (BAM), de meest voor de hand liggende oplossing was en dat die variant uit de bus kwam als de meest logische, de meest aanvaardbare en de meest verdedigbare. Maar toen wijzelf het Arup-Sum-rapport toegelicht kregen, vonden wij de hardnekkigheid en de stelligheid van minister Van Mechelen niet meer zo vanzelfsprekend. Ieder leest zo'n document natuurlijk op zijn manier. Het is zo'n beetje als het filosofische debat tussen evolutionisten en creationisten: je gelooft in een van de twee stellingen en dan zoek je wetenschappelijke argumenten om je stelling te onderbouwen. Hier heb je hetzelfde: je bent voor of tegen de Lange Wapper in Antwerpen en dan zoek je liefst wetenschappelijke argumenten om je stelling te onderbouwen.

Laat nu de stelling van minister Van Mechelen door Arup-Sum min of meer onderuitgehaald worden zijn geweest. Want wat zegt Arup-Sum? Geen een van de drie – of laat ons zeggen vier – varianten is echt voldoende om te beantwoorden aan alle problemen die werden gesteld. Geen een van de drie schijnt op zichzelf financieerbaar te zijn, laat staan dat met de opbrengsten van de projecten nog masterplannen zouden kunnen worden gerealiseerd. Geen een van de drie is echt ideaal wanneer het leefmilieuaspect in ogenschouw moet worden genomen. Geen een van de drie is ideaal wanneer de ontsluiting van Antwerpen te berde komt. Geen een van de drie is ideaal, zeker wanneer het de stedelijke ontwikkelingskansen betreft.

Dus heeft Arup-Sum iets gedaan wat het beter niet had gedaan – want het politieke risico is daarmee alleen nog maar groter geworden –, namelijk de knuppel in het hoenderhok smijten door een eigen variant naar voren te schuiven die van die aard zou moeten zijn dat aan de gebreken van de onderzochte varianten, in die nieuwe variant tegemoet zou kunnen gekomen worden. Ik zeg het heel voorwaardelijk omdat ik vind dat de heer Van Rensbergen, algemeen manager BAM terecht heeft opgemerkt dat men ten strijde is moeten trekken met ongelijke wapens. Ik moet me zijn analyse nog eigen maken. Hij heeft ons een document van 56 bladzijden beloofd. Ik hoop dat we het straks in handen krijgen. Ik deel voor een stuk zijn visie dat hij niet met gelijke wapens in het strijdperk is kunnen treden.

Er blijft het feit dat Arup-Sum een suggestie heeft gedaan, die is opgepikt door de politieke wereld. Zeker de stad Antwerpen heeft reeds te kennen gegeven – ik had de indruk nogal unaniem en eendrachtig – dat minstens die variant de verdienste moest krijgen van nader onderzoek. De haven heeft Pontius Pilatus gespeeld en heeft de handen in onschuld gewassen, heeft zich over de

vierde variant niet echt uitgesproken, heeft meegedeeld dat er alsnog moest worden vastgehouden – als het enigszins kan – aan die fameuze Oosterweelknoop. Als dat niet kan, dan moeten er een zestal bijkomende voorwaarden worden gerealiseerd voordat die vierde variant voor de haven als een volwaardige variant kan worden beschouwd. De drukkingsgroepen hebben laten weten dat ze wel iets zien in die vierde variant en dat die misschien beter is dan wat ze zelf aan voorstellen hadden.

Het is nu aan de politieke wereld om zich uit te spreken. Wij zullen dat te gepasten tijde doen. Ik zal daarvoor het instrument van een met redenen omklede motie aanwenden. Ik neem aan dat de andere collega's dat ook zullen doen. Het was de bedoeling van deze interpellatie om nu van de regering te mogen vernemen – wetende wat zij weet en de rapporten gelezen en geanalyseerd hebbende en de standpunten van de verschillende partners, haven, stad en drukkingsgroepen, kennende – welk standpunt ze zal innemen.

Er is grote onduidelijkheid. Het politieke landschap heeft er alle belang bij om deze politieke onduidelijkheid zo snel mogelijk weg te nemen. Er is de duidelijke stelling van minister Van Mechelen van de Open Vld: de Oosterweelvariant van de BAM is de enige goede. Maar er zijn ook andere signalen. De sp.a-fractie, toch nog altijd een meerderheidspartner, is iets genuanceerder en vindt dat het vierde alternatief van Arup-Sum minstens de kans van bijkomend onderzoek verdient. Dan is er nog de CD&V, die in dezen wat onduidelijk blijft, maar straks hopelijk duidelijkheid zal kunnen verschaffen.

Als Vlaams Parlement mogen wij in elk geval weten hoe de regering verder gaat in dit dossier, en wat het regeringsstandpunt ter zake nu eigenlijk is.

Ik hoor in de marge van het debat ook andere mensen en instanties standpunten innemen, met de mededeling dat langer getalm in dit dossier niet aangewezen is. Men zegt dat we geen tijd mogen verliezen, anders dreigen we zelfs de tewerkstelling in het gevaar te brengen. Aan die mensen wil ik één ding zeggen: het Arup-Sum advies hoeft geen tijdverlies te impliceren. Dat heeft Arup-Sum heel duidelijk gemaakt.

Er kunnen ab initio al een aantal maatregelen worden genomen die de verkeersafwikkeling in Antwerpen alleen maar ten goede kunnen komen. Ik heb het dan over de voorziene werkzaamheden op Linkeroever en een betere aansluiting van de E17 op de Liefkenshoektunnel. Als er één ding duidelijk is gebleken uit de rapportering, is het wel het feit dat in alle varianten de onderbenutting van die Liefkenshoektunnel opvalt. Wat we ook al kunnen doen, zegt Arup-Sum, is het ontwikkelen van een verkeersbegeleidingssysteem dat de Liefkenshoektunnel beter opneemt in de hele verkeersafwikkeling rond het Antwerpse. Ook daarvoor hoeven we geen tijd te verliezen.

Het kan dat de werkgelegenheid bedreigd is, maar ik denk dat elk alternatief werkgelegenheid zal genereren, zowel een brug- als een tunnelvariant. Dat argument moeten we niet tot het onze maken.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering, rekening houdend met alle elementen waarover we op dit moment beschikken?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van de regering, collega's, wij hebben zonet voor het eerst kennis genomen van de repliek van BAM op de Arup-Sum-studie. Ik had nog niet de kans om die 56 pagina's door te nemen. Ik stel alleen vast dat er vanacht in mijn mailbox ook nog een nota van 25 pagina's is binnengekomen van de stRaten-generaal. Ik veronderstel dat ook de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen nog het een en ander gepleegd hebben.

Ik beschik ook niet over de gave van minister Van Mechelen, die op basis van de Arup-Sum-studie na vijf minuten concludeerde dat het BAM-tracé het beste tracé was. Vanmiddag is dat trouwens bevestigd door de uitleg van de heer Van Rensbergen.

Ik vind het een beetje jammer, collega's, dat wij ons als Vlaams Parlement tussen heel die procedure van informatie en consultatie hebben moeten wringen. Pas na een demarche in de plenaire vergadering van 4 maart is de Arup-Sum-studie hier gepresenteerd. De vaststelling blijft in elk geval dat minister Van Mechelen bij zijn interpretatie van de conclusies zeer kort door de bocht is gegaan.

Het siert u, mijnheer de minister, dat u blijft vechten voor uw eigen tracé. Maar dat u deze studie hanteert om uw gram te halen, vind ik een vorm van intellectuele oneerlijkheid.

Over één punt zijn we het allemaal eens: op basis van de Arup-Sum-studie is er niet echt één grote overwinnaar die op alle punten 100 percent scoort. Elk tracé heeft zijn minpunten. Zelfs over het BAM-tracé, dat intussen voor zo'n 80 miljoen euro met studies is onderbouwd, zegt men dat het inzake de technische haalbaarheid nog niet helemaal in orde is.

Wat mij betreft, collega's, is er wel één belangrijke morele overwinnaar, namelijk een hele groep Antwerpenaren die zich keihard hebben ingezet om hun stem te laten horen, met de stRaten-generaal op kop. De degelijkheid waarmee die mensen een alternatief hebben gepresenteerd, dat dan nog een kwaliteitstoets heeft doorstaan door niet zomaar het minste bureau, verdient een pluim. Voor mij, als democraat, is dat het bewijs van een hele goede vorm van burgerparticipatie.

Het nieuwe voorgestelde tracé, dat de vierde variant wordt genoemd, is wat mij betreft een doorgetrokken variant op het stRaten-generaal-tracé.

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, de Vlaamse Regering kan ervoor kiezen een snelle beslissing te nemen, zonder maatschappelijk draagvlak en met een relatief pover politiek draagvlak, met bovendien heel veel grote vraagtekens. Een van de meest frappante conclusies van het Arup-Sum-rapport is bijvoorbeeld dat met het BAM-tracé, zelfs met het elimineren van de vrachtwagens langsheen de Kennedytunnel, het probleem van de overcapaciteit van de Kennedytunnel niet wordt opgelost. Ik vind het merkwaardig dat allerlei slimme mensen dat in het verleden niet hebben kunnen analyseren.

Ik vind het ook frappant, zoals verschillende andere mensen hier en daar al hebben opgemerkt, dat de Liefkenshoektunnel eigenlijk onderbenut wordt. De kers op de taart, maar dat is geen nieuws, zijn de verkeerstechnische problemen ter hoogte van Deurne-Merksem, en dan nemen we de leefbaarheidsproblemen er nog bij. Dat is de eerste optie.

Ofwel kiest deze regering voor de weg van de afweging, om te bekijken welke tracés voorliggen. Ik concludeer, mijnheer Van Rensbergen, een aantal andere zaken dan u. Als in de analyse van Arup staat dat op stedenbouwkundig vlak het ondergrondse tracé ver boven het tracé van de Lange Wapper uitsteekt, kan men niet zeggen dat dat niet waar is.

Ik kan dat op een aantal punten doortrekken. Ik denk ook op het vlak van gezondheid en leefmilieu. Er springt niet echt een tracé bovenuit, maar als men een weging doet van, wat ik noem, de toekomstgerichte parameters – duurzaamheidsparameters, leefbaarheid, visie op de stad in 2020 en 2030, stedenbouwkundige potenties, verkeersafwikkeling – denk ik dat de ondergrondse tracés – ik zal ze voorlopig even samen behandelen – een streepje voor hebben op het tracé van de Lange Wapper.

Dan kom ik op het heel belangrijke punt van het draagvlak. Dat is natuurlijk heel moeilijk te kwantificeren, maar als de regering volgt wat door de BAM is gesteld, heeft men geen lessen geleerd uit de fouten die in het verleden zijn gemaakt op het vlak van communicatie. Ik denk dat het Lange Wappertracé zoals het vandaag voorligt, in Antwerpen maatschappelijk geen enkel draagvlak meer heeft. Ik hoop dat ook de burgemeester het referendum alle kansen geeft. Dan zullen we wel zien wat het resultaat wordt.

Wat ons betreft, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw de minister, ligt de keuze voor de hand. We werken verder. We analyseren verder de verschillende varianten. Zoals door de heer Van Rensbergen terecht is gezegd, hebben die een verschillende weging en voorsprong, maar laten we ze eens grondig bekijken.

Ik denk dat de vierde variant een aantal zeer belangrijke kostenbesparende elementen in zich heeft, met name het niet aanleggen van de Oosterweelknoop aan het Noordkasteel en het niet voorzien van bochten om een en ander te regelen. Misschien kunnen we, ik druk me voorzichtig uit, van start gaan met een gefaseerde uitwerking van het masterplan, te beginnen op de linkeroever, maar daar zijn nog een aantal vraagtekens bij te plaatsen.

Mijnheer de minister, ik had een viertal vragen gesteld. Met de ontwikkeling van deze namiddag zou ik er een paar aan willen toevoegen. Ik wil het toch over iets meer hebben dan de politieke vraag wat het standpunt is van de Vlaamse Regering.

Wat me al lang intrigeert, als lid van deze commissie, bij de voortgangsrapportage – we hebben er ondertussen al elf achter de rug – is hoe het mogelijk is dat bijna vier jaar lang door BAM en TV SAM is beweerd dat het tracé van de stRaten-generaal technisch niet haalbaar is, terwijl de studie van Arup-Sum het tegenovergestelde beweert. Ik heb de bijlagen bij voortgangsrapportage 10, dus de niet-beantwoorde vragen, erop nagelezen. Ook in deze voortgangsrapportage, die is nog niet zo oud, wordt op bladzijde 93 gezegd dat de ondergrondse tracés, die de stRaten-generaal in 2005 heeft voorgesteld, niet haalbaar zijn. Ik zie nu dat tegenovergestelde zaken worden gezegd.

Wat zeggen de ministers op het argument van de alternatievenstudie dat in het huidige tracé van BAM de overbelasting aan de Kennedytunnel niet wordt opgelost en bovendien de capaciteit van de Liefkenshoektunnel niet wordt benut?

Sinds vorige week, naar aanleiding van het bekend worden van de Arup-studie, wordt door de BAM, en gesteund door de minister, het debat over het kostenplaatje naar voren geschoven. Voor het BAM-tracé wordt 2,7 miljard geplaatst tegenover 2,2 miljard euro. Ik zou graag hierover meer uitleg krijgen. Als ik de teksten van stRaten-generaal, die vannacht zijn toegekomen, analyseer, staat daarin dat die twee cijfers hetzelfde zijn, maar dat in de 2,2 miljard een aantal flankerende investeringsprojecten gewoon niet worden meegenomen. Maar ze maken wel degelijk integraal deel uit van de Oosterweelverbinding en moeten dus terugbetaald worden uit de tol. Hoe zit het met die 2,2 miljard euro?

De Oosterweelknoop is blijkbaar bepalend voor een aantal mogelijkheden voor de toekomst. Arup zegt dat het een relatief dure knoop is voor een relatief beperkt effect. De trafiek die daar tot op vandaag zou passeren, is relatief gering. Mijn vraag gaat opnieuw over het verleden. Ik zou graag, mijnheer de minister, de onderliggende rapporten en motivaties willen zien op basis waarvan destijds het aanleggen van deze knoop op die plaats is beslist.

Nog in dat verband. Zijn er alternatieven? Ik baseer me alweer op de nota van de stRaten-generaal van vannacht, waarin staat dat het aanleggen van een Noorderlaan-knoop, een beetje verder weg, interessanter is, zowel qua verkeersafwikkeling als kostprijs.

Wat is de bereidheid van deze Vlaamse Regering – mijnheer de minister, ik hoop dat u spreekt namens de regering, want ik had mijn interpellatie gericht aan minister-president Peeters – om de door Arup gepresenteerde variant verder te laten bestuderen, als mogelijk blijkt dat deze variant financieel haalbaar is? Ik ga me daar voorlopig niet over uitspreken. Op basis van de informatie die we nu hebben, zal ik niet zeggen dat dit het van het is. Het is echter minstens de moeite om, net zoals de mensen van het stadsbestuur van Antwerpen, daar eens grondig naar te kijken.

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, daaraan verbonden is de vraag naar de timing. Sommigen dringen aan op een heel snelle beslissing, nog voor de verkiezingen. Mij lijkt dit niet opportuun. Dat betekent ook een negatie van het proces dat vasthangt met het referendum. Ik geloof niet dat het praktisch en fysiek haalbaar is om dat referendum nog voor 7 juni in Antwerpen te organiseren. Wat is dus de timing?

Mijn laatste vraag gaat over de mogelijke fasering van de werken. Is het mogelijk en politiek bespreekbaar om eventueel de werken te laten starten op Linkeroever, waarbij eventueel zelfs in de afgezonken tunnel onder de Schelde wordt voorzien, en voor fase 2 te wachten tot bijkomend onderzoek is verricht over de haalbaarheid? Dat heeft het bijkomende voordeel dat de stad Antwerpen de mogelijkheid heeft het referendum te organiseren en zo een uitspraak van de Antwerpenaren te ontlokken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, dames en heren ministers, collega's, ik vind het spijtig dat minister-president Peeters niet aanwezig is. Net zoals de heer Daems had ik mijn interpellatie gericht tot de minister-president en de drie betrokken ministers. In de wandelgangen heb ik echter gehoord dat als allerlei partijen uitspraken doen en de minister-president zwijgt, hij dan ook beter wegblijft. Ik hoop wel dat we, na de interpellaties van de heer Penris, de heer Daems en mezelf, van de drie regeringspartijen, en dus niet alleen van minister Van Mechelen, die het meest gevisieerd wordt, maar ook van minister Crevits en minister Van Brempt, een duidelijk antwoord krijgen.

Mijnheer de voorzitter, ik vind het knap dat sommigen nauwelijks nadat de studie aan de regering gepresenteerd was, onmiddellijk konden reageren. Ze wisten onmiddellijk waarover het ging en konden onmiddellijk een beoordeling geven. De feitelijke studie en de bijlagen beslaan

1000 bladzijden. Het moet al een heel knappe kop zijn om het rapport op zo een korte tijd te lezen en er onmiddellijk commentaar op te geven. Ik denk dan niet alleen aan minister Van Mechelen. Ook anderen hebben dat gedaan.

Het probleem werd natuurlijk gecreëerd door deze regering. Mijnheer de voorzitter, ik volg dit dossier vanaf de eerste voortgangsrapportage. Als ik een aantal zaken bekijk in het licht van de studie van Arup-Sum, dan voel ik me als Vlaams volksvertegenwoordiger toch wel wat tekort gedaan. Ik nodig u uit om de Horvath-studie, die indertijd in opdracht van het stadsbestuur van Antwerpen werd uitgevoerd, er nog eens op na te lezen en die te vergelijken met wat nu voorligt. Ik haal daar toch wel zeer merkwaardige zaken uit. Ik kom daar straks nog op terug.

De Arup-Sum-studie, die overigens het niet onaardige bedrage van 2,3 miljoen euro heeft gekost, is een knap werk. Wat mij wel opvalt, is dat zelfs het zogenaamde BAM-tracé, waarvan ik altijd begrepen had dat het je van het was, op de schaal van -3 tot +3 ergens tussen 0 en 1 uitkomt. Dat geldt ook voor het tracé van stRaten-generaal. Volgens de experts van Arup is voor een dergelijk project toch zeker een 2 nodig. In de conclusie van de studie staat: "Het architectenteam is er heden niet van overtuigd dat één van de voorliggende tracés aanzien kan worden als de complete en evidente oplossing."

Dames en heren ministers, het zou eens goed zijn dat die beroemde kwaliteitskamer, die onder leiding staat van de ondertussen eregouverneur van Antwerpen, die studie nog eens opnieuw leest. De heer Van Rensbergen ging daarnet toch wel heel kort door de bocht toen hij zei dat, op het vlak van de ruimtelijke ordening, het alternatief van BAM een goede optie is. Ik verwijs naar pagina 148 van de Arup-studie. Daarin staat, tenzij ik een ander rapport heb, dat het BAM-alternatief als zeer storend ervaren wordt vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening. Ik denk dat er maar één rapport is. Ik stel voor dat de kwaliteitskamer dat nog eens opnieuw leest om te zien wat de mensen van Arup-Sum, die toch geen kleine jongens zijn, alleen over dat aspect naar voren hebben gebracht.

Minister Van Mechelen heeft onmiddellijk over het dossier gecommuniceerd. U kunt zijn stelling er trouwens op nalezen op zijn webstek www.dirkvanmechelen.be. Hij zegt: "Van de drie onderzochte alternatieven heeft de brug-tunnel variant duidelijk meer voordelen dan de andere varianten. Wat mij betreft is de discussie over het tracé daarmee definitief beslecht. Nu moeten we handelen in het belang van iedereen. (...) Daarenboven is het voor minister Van Mechelen geen optie om aan de Kennedy-tunnel tol te heffen op personenwagens."

Mijnheer de minister, ik ben ook geschrokken van de Arup-studie en wat die mensen schrijven over de

Kennedytunnel. Zelfs als men daar geen vrachtwagens meer doorjaagt, zullen er op termijn opnieuw problemen ontstaan. In de optie die indertijd werd gekozen, werd ze tolvrij en niet toegelaten voor vrachtwagens. Door, onder andere, de toename van het verkeer en het feit dat men er voor kan kiezen gratis door de Kennedytunnel te rijden, zullen daar op termijn congestieproblemen ontstaan.

De sp.a-ministers, niet alleen minister Van Brempt maar ook minister Vandenbroucke, zijn volgens de kranten niet dezelfde mening toegedaan als minister Van Mechelen. In De Standaard van 6 maart 2009 staat: “Het studiebureau heeft de Oosterweelverbinding een genadeschot gegeven. We mogen het traject van de BAM vergeten. Dat komt er nooit meer.”

Stond het dossier op de agenda van de ministerraad van 4 en 6 maart? Wat werd er toen over beslist? Hoe interpreteert de regering de conclusies van het rapport en wat is het standpunt van de regering? Zijn de uitspraken van minister Van Mechelen over het BAM-tracé als beste tracé een regeringsstandpunt?

Tijdens de plenaire vergadering van 4 februari 2009 deelde de minister-president nog mee, ik meen in een antwoord op een actuele vraag van de heer Penris: “Die studie zal eind februari of begin maart 2009 klaar zijn. Op dat ogenblik zal de Vlaamse Regering op basis van die studie een beslissing nemen.” Op 22 oktober 2008 luidde het: “Ik kan nog heel veel andere dingen bekijken, maar er is al jarenlang studiewerk gebeurd dat verschrikkelijk veel heeft gekost. Ik ga ervan uit dat de alternatievenstudie ook een aantal conclusies trekt.” Indien de regering verder moet beraadslagen, zal zij dan nog deze legislatuur beslissen? Bij de elfde voortgangsrapportage hebben we al voorspeld dat dit over de verkiezingsdatum van 7 juni zal worden getild. We hebben daar geen fles cava op verwed, maar ik denk dat onze voorspelling zal uitkomen. Welke timing stelt de regering voorop? Zal de regering bijkomende studies bestellen? Welke zullen dat dan zijn? Of stelt men dat de alternatievenstudie duidelijk is en dat de bladzijde werd omgedraaid? Als dat zo is, willen we dat graag horen.

Welke gevolgen trekt de Vlaamse Regering uit de vaststelling dat geen van de voorliggende tracés aanzien kan worden als de complete en evidente oplossing? Hoe staat men bijgevolg tegenover het tracé dat de onderzoeksgroep zelf naar voren schuift? Ik zou graag ook willen weten wat de begeleidingsgroep, die uit een aantal ambtenaren bestond, als advies heeft gegeven. Bij de offerte werd immers op een bepaald moment een begeleidingsgroep geïnstalleerd van een aantal ambtenaren uit verschillende departementen. Hoe heeft die dit alles beoordeeld?

Als de Vlaamse Regering zou beslissen om door te gaan met het BAM-tracé, kunnen de bouwvergunningen afgeleverd worden en kunnen de werken in principe tegen

het najaar van 2010 starten. De heer Van Rensbergen heeft dit daarstraks in de planning nogmaals toegelicht. Hoe lang zou het duren om de nodige vergunningen voor een ander tracé af te leveren en wanneer zou men dan effectief aan de werken kunnen beginnen? Ik zie ook daar tegenstrijdigheden, want in de Arup-studie zegt men dat als men voor een alternatief kiest, het de start van het project met twee jaar zou verlengen – we zouden dan in 2012 zitten – en ik hoor nu vertellen dat het project met vijf jaar zal worden verlengd. Ik zou graag eens willen weten hoe dat dan juist zit met een ander tracé.

In het stRaten-generaal-tracé gaat Arup-Sum uit van een tolheffing voor vrachtwagens en voor auto's in de Kennedytunnel. Wat is het standpunt van de regering over deze tolheffing, temeer daar we nu duidelijkheid hebben gekregen van Europa?

Het Europees Parlement heeft inmiddels een duidelijke uitspraak gedaan over de Eurovignetrichtlijn. Toen ik dit interpellatieverzoek heb ingediend, was dat nog niet het geval; toen debatteerden het Europees Parlement en de Raad van Ministers nog over een voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Het voorstel maakt deel uit van een pakket aan maatregelen voor duurzamer vervoer, waaronder een strategie voor het internaliseren van de externe kosten van het vervoer. Speelt dit ook een rol in het dossier van de Oosterweelverbinding, want dit werpt natuurlijk een heel ander licht op de financiering van dit dossier?

In welke mate zal er rekening worden gehouden met het op til staande referendum van de vzw Ademloos in Antwerpen over de Lange Wapper? Ik heb begrepen dat men inmiddels al 60.000 handtekeningen heeft.

“Het kabinet Van Mechelen beweert dat de onderzoekers de tolinkomsten van het BAM-tracé zwaar onderschat hebben”, zo lezen we in Het Nieuwsblad. Op welke studies is deze uitspraak gebaseerd? Zijn dat studies bij BAM zelf, want er werden een hele hoop multimodale modellen op het tolverhaal losgelaten en het is van belang om te weten op welke studies deze uitspraak gebaseerd is?

Volgens de studie is de Oosterweeltunnel in geen enkel scenario toegankelijk voor ADR-transport. Dat betekent dat alle gevaarlijk vrachtvervoer nog altijd door de Liefkenshoektunnel moet, tenzij de Oosterweeltunnel doorgetrokken wordt tot de A12. Klopt dit? Was de Vlaamse Regering hiervan op de hoogte?

Mijnheer de voorzitter, ik kondig al een met redenen omklede motie aan. Een aantal andere technische vragen kunnen we straks nog stellen.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, collega's, de studie is nu veertien dagen

oud. We hebben de gelegenheid gekregen om ze wat grondiger te lezen en een en ander wat te laten bezinken. Ook hebben we ondertussen adviezen gekregen van verschillende instanties.

Het verwondert me nog altijd, mijnheer de minister, dat sommigen in staat waren om onmiddellijk na de presentatie met slides, er een definitief oordeel over te formuleren en om ook aan de regering te vragen om dat te doen. De regering heeft dat – terecht – niet onmiddellijk gedaan om het democratisch proces en het debat hier niet onmogelijk te maken. Ik hoop dat de demarche om daar wel onmiddellijk naar te vragen, er niet toe heeft geleid dat men daarmee het omgekeerde zou bereiken dan wat men wil bereiken.

Waar staan we nu? Arup-Sum heeft de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken en heeft nog een vierde voorgesteld. Het alternatief van de stRaten-generaal komt er als eerste uit mits er tol geheven wordt, ook voor personenwagens, aan de Kennedytunnel. De studie geeft geen antwoord op de vraag of dat, gelet op de Europese reglementering al dan niet mag. Ik moet zeggen, en dit is een eerste ontgoocheling, dat het, gelet op de kostprijs van de studie toch wel logischer had geleken indien de studie daar een antwoord op had gegeven. Men is helemaal niet op deze kwestie ingegaan. Zelfs als het zou mogen, willen we toch nog eens herhalen dat wij het absoluut niet wenselijk achten om voor personenwagens tol te heffen aan de Kennedytunnel.

Het resultaat is dat het voorstel van de BAM bovenaan komt te liggen in de studie, maar met veel mitsen en maren. Ik kom er straks nog op terug.

De mitsen en maren zijn van dien aard dat het studie-bureau een vierde alternatief formuleert. Hier komt mijn tweede ontgoocheling, en die is nog groter geworden na het lezen van de studie. Uiteraard lijkt het vierde alternatief heel aantrekkelijk. Het is als een pasgeboren baby, een nieuw kind dat er heel mooi uitziet en waarvan men heel veel verwacht, maar als men de tekst wat beter leest, blijkt dat heel weinig moeite werd gedaan, dat er heel weinig aandacht aan werd besteed. Het lijkt erop dat het vierde alternatief op de laatste of voorlaatste dag van de studie werd uitgewerkt, dat men het er bij het schrijven van het besluit snel aan toegevoegd heeft.

En uiteraard, we zouden met z'n allen niet liever doen dan alle wagens onder de grond te kunnen stoppen. Ik denk dat we in Vlaanderen 6 miljoen mobiliteitsspecialisten hebben. We denken allemaal na over hoe we het verkeer en de mobiliteit idealer kunnen laten verlopen. Dus zeggen we spontaan: kunnen we daar geen lange tunnel van maken? Ik heb de voorbije dagen ook al een vijfde alternatief horen ontwikkelen. Waarom alleen een tunnel van de E19 en de A12 in het noorden richting Linkeroever? Waarom kan er ook geen tunnel komen

van de E313 richting Linkeroever? Ik heb allerlei dingen horen ontwikkelen. Van een studie bureau zou ik verwachten dat het onderbouwd zou zijn en dat het een stevigere basis zou hebben dan wat er is voorgelegd.

Het klinkt natuurlijk aantrekkelijk. Ik begrijp dat. De eerste vraag is of men halverwege al dan niet moet bovenkomen en of het Oosterweelknooppunt al dan niet noodzakelijk is. De haven heeft opnieuw bevestigd dat het Oosterweelknooppunt noodzakelijk is, tenzij men een alternatief ontwikkelt dat een hogere kostprijs heeft dan de realisatie van het Oosterweelknooppunt.

Dan is er de vraag van de technische haalbaarheid. *(Rumoer en opmerkingen)*

De voorzitter: Dames en heren, laat de heer Caluwé zijn betoog houden.

De heer Ludwig Caluwé: Laat ons nog eens bekijken waarvan we vertrokken zijn. Meer dan tien jaar geleden bekeken we welke maatregelen we zouden moeten nemen om het verkeer in het Antwerpse vlot te houden en om een verkeersinfarct te vermijden. Naast alle mogelijke andere dingen staat een noodzakelijke bijkomende oeververbinding centraal. Er zijn slechts vijf rijstroken om de Schelde over te steken: drie in de Kennedytunnel en twee in de Liefkenshoektunnel, samen met de Tijsmans-tunnel. Het aantal moet verhogen.

De studie en het alternatief suggereren nu om het aantal rijstroken in de Kennedytunnel op tweemaal twee te brengen. Men vraagt zich af of tweemaal drie rijstroken in zo'n lange tunnel technisch haalbaar zijn, dus is tweemaal twee beter. In de Liefkenshoektunnel zijn er twee rijstroken. In het totaal zijn dat dus zes rijstroken. Tien jaar lang is er dus een proces doorlopen met als resultaat dat we de vijf rijstroken naar zes rijstroken zouden verhogen. Dan zouden we dus één rijstrook bij hebben gewonnen.

Ik denk dat we met z'n allen aanvoelen dat dit niet de oplossing is voor de mobiliteitsproblematiek in het Antwerpse en dat men in de studie eigenlijk impliciet suggereert dat men snel – in vijf of tien jaar – bijkomend iets zou moeten doen, namelijk het aanleggen van de grote ring rond Antwerpen, met het zuidelijke stuk. Is het dat wat wordt gesuggereerd? Van Merksem, over Wommelgem, Ranst, Lint, Kontich, Hove, Edegem, Wilrijk, naar Hoboken en Hemiksem, de Schelde onder, door de potpolder van Kruibeke, om dan aan te sluiten op de E313? De studie stelt voor om van vijf naar zes rijstroken te gaan. Binnen de kortste keren is er opnieuw een tekort. Dus zegt men: leg het verder van de stad, haal het oude tracé boven en leg het daar. Als men dat voorstelt, dan moet men ook alle consequenties op alle vlakken bestuderen. Ik denk dat men zeer snel tot andere besluiten zal komen.

Ik wil nog even naar de mitsen en maren gaan. Het zoeken naar alternatieven is eigenlijk begonnen met de problematiek van het fijn stof. Men moet zeggen dat dit aanleiding geeft tot andere besluiten dan verwacht. Ook over het uitzicht van de brug waren er veel vragen. Men zegt dat dit helemaal niet negatief, maar integendeel positief is voor het stadsbeeld. Ter hoogte van Merksem zou er wel een stedenbouwkundig probleem zijn. En er zou ook naar de lawaaihinder moeten worden gekeken.

Dan is er nog de prijs en de financierbaarheid. Daarover moet duidelijkheid komen. Is het voldoende mogelijk om mitigerend te werken met betrekking tot het stedenbouwkundige aspect en het lawaai? Uiteraard moet de gehandicapteninstelling Sint-Jozef een andere locatie krijgen. Ze moest daar trouwens al lang weg zijn. Misschien moeten er nog andere gelijkaardige ingrepen gebeuren. Er moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen over de vraagtekens die men zet bij de financierbaarheid. Ik dring er ook op aan dat er nog voor de verkiezingen een beslissing wordt genomen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, dames en heren ministers, geachte collega's, ook onze fractie heeft een aantal bemerkingen.

Eerst en vooral willen we nog eens onze waardering uitspreken voor de mensen van Arup - Sum, die in een erg kort tijdsbestek erin zijn geslaagd om een zeer grondige studie tot stand te brengen. De studie is waardevol omdat ze een diepgaande evaluatie van de drie alternatieven maakt waarbij – en dat mag ook eens worden gezegd – dé echt ideale oplossing niet echt bestaat.

Ik wil bij die studie onmiddellijk een aantal kanttekeningen maken. Wat ons een beetje bevreemdt – en ik heb dat vorige week ook al namens onze fractie gezegd –, is dat er een vergelijking wordt gemaakt die voor een deel van de trajecten niet gebeurt binnen het kader van de uitdrukkelijk vooropgestelde randvoorwaarden door de Vlaamse Regering. Waarover heb ik het dan? Over randvoorwaarden waar de laatste weken enorm veel over gesproken en geschreven is, zoals het Oosterweelknooppunt, waarvan de haven nogmaals heeft bevestigd dat dit zeer belangrijk is voor de ontsluiting van de haven. Verder is er ook de tolvrije doorgang voor personenwagens en het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel. Dat waren uitgangspunten van de Vlaamse Regering, die trouwens door minister-president Peeters zijn bevestigd in de plenaire vergadering van vorige week.

Dit alles overstijgt natuurlijk ook het Vlaamse niveau. We hebben een brief gekregen – ik denk dat minister Van Mechelen hem heeft bezorgd – van de vicepresident van de Europese Commissie, waarin stond dat “full toll” in de

Kennedytunnel niet mogelijk is omdat infrastructuurwerken maar gedurende 30 jaar kunnen worden verrekend.

Als we de 408 bladzijden van de studie bekijken, valt op dat er voor het alternatief van de stRaten-generaal verschillende versies worden onderzocht. Men kijkt naar “full toll”, zonder tol of met een lage tol en men doet dat niet voor de andere projecten. Dat is toch wel bevreemdend en maakt het enorm moeilijk om de vergelijking op een correcte manier te maken. Het is pas nuttig als men de andere alternatieven, BAM en Royerssluis, op dezelfde manier vergelijkt. Dat is niet gebeurd en het heeft geresulteerd in de ons bekende eindconclusie en rangorde die gemaakt is op basis van premissen die niet zijn meegenomen voor twee van de drie opties.

De algemene conclusie is voor onze fractie dubbel. Ik kom zo dadelijk tot de algemene politieke conclusie. Ik wil het eerst hebben over onze conclusie met betrekking tot de tracés. Het zal niemand verbazen dat voor ons de conclusie is dat het BAM-tracé als enige realiseerbare oplossing wordt weerhouden in de studie, indien rekening wordt gehouden met alle door de Vlaamse Regering vooropgestelde randvoorwaarden.

Het Horvath-tracé – of moet ik zeggen: Royerssluis-tracé – blijkt technisch niet haalbaar te zijn. We merken dat ook de stad Antwerpen daar niet verder op aandringt. Het tracé van stRaten-generaal wordt technisch niet onhaalbaar geacht, maar beweegt zich wel op de limieten van wat momenteel wereldwijd haalbaar is. Dat is meteen ook een vraag aan de technici hier aanwezig: klopt het dat men in dat alternatief de pechstroken zou moeten schrappen? Ik heb daar nog geen bevestiging van kunnen krijgen, maar als zou blijken dat de pechstroken zouden moeten worden geschrapt om het tracé van stRaten-generaal technisch mogelijk te maken, dan is dat niet alleen van belang met betrekking tot de technische haalbaarheid, maar ook met betrekking tot de algemene veiligheid van het project.

Wat het financiële aspect betreft, zegt stRaten-generaal nu dat een aantal projecten uit BAM verkeerdelijk in het stRaten-generaal-tracé zijn gestopt. Maar dat zijn nu eenmaal die premissen die vooropgesteld zijn door de Vlaamse Regering: een ontsluiting met een stedelijke ringweg voor het lokale verkeer, een groene Singel, de Kattendijksluis enzovoort. Dat zijn projecten die niet onterecht in een ander project worden gestopt. Die horen bij de premissen die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven.

Het BAM-tracé is het enige dat echt rekening houdt met alle gestelde vereisten. De Vlaamse Regering heeft die harde uitgangspunten naar voren geschoven, en die moeten worden nageleefd. BAM heeft dat gedaan. Arup-Sum heeft eigenlijk een wit blad papier genomen

om de andere alternatieven te bekijken, zonder met die harde uitgangspunten rekening te houden.

Belangrijk is dat de studie bevestigt dat de criteria inzake milieu en gezondheid niet echt verschillen tussen de verschillende tracés. De verschillen zijn in elk geval niet relevant. De globale effecten zijn voor alle drie positief. Dat is interessant en leerzaam. Als we de uitlatingen van bepaalde groepen in het verleden hebben gehoord, is dit een enorm belangrijke conclusie.

Een verontrustende tekortkoming die bij alle tracés blijft bestaan, is de onderbenutting van de Liefkenshoektunnel en de overbezetting van de Kennedytunnel. Daar wil ik meteen een politieke vraag aan koppelen. Als men de optie van het BAM-tracé zou nemen, hoe kan men, via elektronische bewegwijzering en dergelijke meer, toch streven naar een verdere verschuiving van ten minste het zware verkeer naar de Liefkenshoektunnel?

Ook bij het vierde scenario, dat door Arup-Sum zelf naar voren wordt geschoven, heb ik een aantal opmerkingen. Dat scenario is eerder een denkpiste. Het heeft uiteraard niet dezelfde onderbouwing als het tracé van BAM, die daar al jaren mee bezig is. Het is niet gedetailleerd uitgewerkt, maar ook hier stuiten we op hetzelfde fundamentele probleem, namelijk dat het niet voldoet aan de premissen die door de Vlaamse Regering werden vooropgesteld. Ook hier zien we het plaatje van de 'full toll' opduiken: tol over alle Scheldeverbindingen voor alle verkeer.

Ik kom tot de algemene politieke boodschap namens onze fractie. Deze Vlaamse Regering heeft de laatste jaren en vooral maanden de moed gehad om alles te laten onderzoeken. Het is heel belangrijk dat we nu ook de moed hebben om te beslissen. De eerste nota's over het masterplan dateren van 1995. Het masterplan zelf is goedgekeurd in 2000. We zijn inmiddels 2009, het wordt nu stilaan tijd om de durf en het lef te hebben om die knopen door te hakken.

En dat is niet enkel belangrijk voor Antwerpen. Het is voor heel Vlaanderen noodzakelijk en belangrijk dat er een antwoord wordt geboden op het mobiliteitsinfarct waar we in Antwerpen op afstevenen. Ik hoor heel veel stemmen opgaan over de fileproblemen en dergelijke meer: wat doet de Vlaamse Regering? Wordt er een oplossing uitgewerkt? Die oplossing ligt nu voor. We moeten dan ook de durf en het lef hebben om een beslissing te nemen.

Ik ben van mening dat het rapport van Arup-Sum voldoende elementen bevat om eindelijk die finale beslissing te nemen. De problemen in het Antwerpse en in de Vlaamse regio inzake mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid kunnen op deze manier worden opgelost. Ik zou het

als volgt kunnen stellen: Vlaanderen wacht niet, ook niet in dit dossier.

Het idee dat Arup-Sum naar voren schuift om een fase-ring in de werken door te voeren – eerst op Linkeroever, dan op Rechteroever – is praktisch, procedureel én financieel niet realistisch en biedt naar onze mening geen enkel voordeel. De kans bestaat zelfs dat, als wij beginnen met werken op Linkeroever, over twintig jaar de mensen van het Rekenhof hier hun blunderboek zullen komen voorstellen en een stuk brug of tunnel zullen vermelden dat nergens op aansluit. Hoe zouden we bovendien dergelijke werken op Linkeroever financieren, zonder daarvoor de melkkoe op Rechteroever te kunnen aanspreken?

Het momentum is momenteel ideaal, collega's, om dergelijke werken op te starten. Het zou een prachtig signaal zijn, mochten we nu het startschot kunnen geven voor dergelijke grote investeringen in onze regio. In elk partij staan er mensen te roepen om overheidsinvesteringen, zelfs via deficit spending. Als we dan de mogelijkheid hebben om op dit moment op die locatie zo'n investeringsproject te realiseren, moeten we de beslissing daarover durven te nemen en mogen we zeker niet op de rem gaan staan.

Het gaat voor alle duidelijkheid over 10.000 jobs die gecreëerd kunnen worden. Voor ons is dat enorm belangrijk. We herhalen dan ook nadrukkelijk onze vraag aan de aanwezige ministers om een beslissing door deze Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, dames ministers, mijnheer de minister, collega's, vorig jaar, bij het ontstaan van de maatschappelijke discussie over de uitgewerkte tracés en het al dan niet communiceren van BAM, heeft de Vlaamse Regering om een bijkomende studie gevraagd. De Vlaamse Regering heeft toen ook vooropgesteld dat men de conclusies van die studie verder zou uitvoeren. Iedereen keek dan ook met volle verwachting uit naar die studie.

We hebben intussen kennis genomen van de studie en hebben gemerkt dat er een genuanceerd verhaal naar voren werd gebracht, met diverse positieve en negatieve bemerkingen bij de verschillende tracés. Tot onze verrassing werd daarbij ook nog een vierde tracé voorgesteld. Ik heb bij dat vierde tracé onmiddellijk een aantal bemerkingen gemaakt in verband met de technische uitwerking ervan, al heb ik er alle begrip voor dat men niet aan alle facetten van de technische uitwerking aandacht heeft kunnen besteden.

Bij de presentatie van en de toelichting bij de studie werd aan de stad Antwerpen gevraagd om een standpunt

in te nemen. Aan het Havenbedrijf Antwerpen werd gevraagd of dat Oosterweelknooppunt nu al dan niet van belang is, hoe het zit met het vrachtverkeer enzovoort. De stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen hebben op die vragen geantwoord.

Afgelopen zaterdag zijn we met de collega-burgemeesters uit de regio samengekomen. Daar werd de opmerking gemaakt dat het goed zou zijn om ook aan hen op korte termijn een technische toelichting te geven omtrent deze studie. Er is nu eenmaal een vraag naar een oplossing voor het mobiliteitsprobleem.

Iedereen begint effectief te merken, zowel in het zuiden – minister Van Brempt heeft vroeger nog de MOZO-studie (Mobiliteit ZuidOostrand Antwerpen) opgestart, maar aan de conclusies is geen verder gevolg gegeven – als in het noorden van Antwerpen, dat het vrachtverkeer niet meer over de autosnelwegen kan. Dat was misschien goed voor de jaren zeventig, maar nu zoekt het vrachtverkeer ook zijn weg op het onderliggende wegennet en begint alles vast te lopen.

Daarom ook de vraag van de burgemeesters om snel een antwoord te formuleren en snel een beslissing te nemen. Maar de burgemeesters hebben geen duidelijk antwoord kunnen geven in verband met het tracé, omdat de meeste geen verdere kennis hadden van de mogelijke tracékeuze.

Mijn persoonlijk standpunt is dat het vierde tracé – ik heb nog gewerkt bij de haven van Antwerpen – vroeger nog zelf door een van de ingenieurs van de haven van Antwerpen is voorgesteld. Ik heb van dat tracé onthouden dat het toen verder is afgetoetst bij de afdeling Wegen. Het antwoord was toen dat het verkeerstechnisch niet haalbaar was. Ik denk dat het zinvol is om het vroegere studiewerk en de contacten met de afdeling Wegen na te gaan en op korte termijn klaarheid te scheppen. Dan denk ik dat er ook snel een politieke beslissing kan vallen.

De voorzitter: De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme: Mijnheer de voorzitter, ministers, collega's, ik wil interveniëren met een grote graad van bescheidenheid. Ik volg dit dossier al van bij het prille begin. Ik heb telkens gepoogd om ook de techniciteit van het dossier te kunnen volgen, maar heb telkens ook in grote mate vertrouwen gehad in technici en experts. Ik heb me zelden op het pad begeven, zoals ik vandaag weer een aantal collega's bezig hoor, om me in de plaats te stellen van die experts en deskundigen. De manier waarop sommige collega's interveniëren inzake de interpretatie van zowel BAM als de Arup-studie vind ik er gewoonweg over. Ik vind dat dat geen goed doet aan de juiste verhoudingen die hier in acht moeten worden genomen.

Ik heb de kans gehad, door een buitengewone positie, om vier keer de uiteenzetting te horen, met vraagstelling, van

de mensen van Arup-Sum. Ik heb al die jaren het traject van de BAM gevolgd. Ik heb de studie van Arup-Sum gelezen. Mijnheer Peumans, ik ben er niet in geslaagd om ook nog de tijd te vinden om alle bijlagen te lezen, maar ik heb wel het hele boek gelezen. Dat noopt me, als ik hier luister naar een aantal mensen, tot een zekere bescheidenheid. Ik wil zeker niet vooruitspringen, zoals de heer Caluwé, die het allemaal versimpelt van vijf naar zes rijstroken en dat soort zaken. Ik vind het onrecht aandoen aan zowel de mensen van BAM als de mensen van Arup-Sum als we daar zo op reageren.

Ik wil ook zeggen, zoals de heer de Kort ook zei, dat de Vlaamse Regering de alternatievenstudie heeft besteld. Zij heeft de opdracht voor die alternatievenstudie vastgelegd en heeft gezegd dat zij hoe dan ook rekening zou houden met de uitkomst van die studie. De Vlaamse Regering heeft die studie ook laten begeleiden door een ambtelijke stuurgroep. Ik vind dat goed van de Vlaamse Regering. Ere wie ere toekomt, men heeft dat op een heel correcte manier laten gebeuren. De studie moest snel klaar zijn. Dan moet men toch enig respect opbrengen, mijnheer Caluwé, voor waar men met die studie is kunnen komen. U zegt nogal denigrerend dat de studie op een aantal punten nogal oppervlakkig zou zijn. Ik zou willen weten welk studiebureau, internationaal en wereldwijd, in staat zou zijn om op zulke korte tijd een zo diepgaand vergelijkend onderzoek te doen.

Ook de mensen van BAM, waarvoor ik ook het grootste respect heb, hebben hier uitdrukkelijk gezegd dat zij het Arup-Sum-team uitdrukkelijk feliciteren met het opgeleverde resultaat op zulke korte tijd. Ik vind dat het dan niet aan ons is, mijnheer Caluwé, om daar dan denigrerend over te doen.

BAM maakt in de reactie, terecht, een aantal opmerkingen die wij ook al hadden kunnen maken en die overigens ook al gemaakt zijn door een aantal instanties.

Het is moeilijk om een vergelijking te maken tussen enkele projecten die in een conceptuele fase zitten en een project dat tot in de kleinste details al is uitgewerkt. Dat is bijzonder moeilijk, zeer ondankbaar en kan nooit leiden tot volledige voldoening. Maar het was wel de opdracht.

Er wordt terecht gezegd dat men in de Arup-studie, die overigens begeleid werd door een ambtelijke stuurgroep, voor de vergelijking een aantal alternatieven heeft onderzocht waarbij wordt afgeweken van de harde randvoorwaarden waarbinnen BAM zijn tracé heeft moeten ontwikkelen. Dat is juist. Van het karakter van de Kennedytunnel – tolvrij, geen vrachtwagens – en van de Oosterweelknoop is men afgeweken. Dat maakt dat het misschien een beetje oneerlijk is om het BAM-tracé in zijn huidige vorm te vergelijken met een concept dat daar nog van kan afwijken.

Ik denk dat die studie voldoende ernstig is – en ik verwacht ook van de Vlaamse Regering dat zij die zo beschouwt – om, ondanks de ongemakkelijkheden die misschien problemen stellen om onmiddellijk conclusies te trekken, te concluderen dat een vanzelfsprekende keuze niet voor de hand ligt. Dat is het minste dat men daaruit kan concluderen.

Ik denk dat BAM een aantal terechte opmerkingen heeft gemaakt, maar dat men dan een zeer rare conclusie trekt. Uit een aantal argumenten die ik van BAM heb gehoord, zou ik de conclusie trekken dat er absoluut nood is aan een level playing field om te kunnen vergelijken. BAM trekt die conclusie niet. BAM maakt de opmerking dat een aantal onvergelykbare dingen vergeleken zijn, maar zegt vervolgens dat we moeten beslissen. Als wat BAM zegt correct is, en dat is ook mijn mening, is de eerste vraag of er geen level playing field moet komen. Als men spreekt over harde randvoorwaarden, moeten die dan niet eens voor iedereen gelijk gemaakt worden? Als men spreekt over een aantal technische aspecten, moeten die dan voor bepaalde alternatieven niet iets verder uitgezocht worden, alvorens men op een zinvolle manier de verschillende alternatieven echt kan vergelijken en een eindconclusie kan trekken?

Om die, volgens mij, verkeerde conclusie van BAM hard te maken, doet BAM een beroep op twee rare argumenten. BAM is blijkbaar zelf in staat om bliksemsnel de technische haalbaarheid van een aantal onderdelen van de alternatieven te toetsen. Ik vraag me af hoe dat dan weer kan. Heeft BAM daarover een ongelooflijk grotere deskundigheid dan de mensen van Arup? Want de mensen van Arup kunnen die zaak verder uitwerken als dat wordt gevraagd. Ze kunnen een beter resultaat geven. Maar ze stellen dat dat toch nog wel enkele maanden tijd kost. BAM kan dat echter direct zeggen. Betekent dat dat BAM die zaak al jaren geleden heeft bestudeerd? Hoe zit dat in elkaar? Dat komt mij vreemd over. Met een aantal opmerkingen over de technische haalbaarheid van alternatieven gaat men misschien wat kort door de bocht.

BAM hanteert ook een aantal argumenten uit het rapport die eigenlijk zelfs voor een leek zoals ik manifest onjuist zijn. Dat maakt me ongerust. Die argumenten staan niet in dat rapport. Ik heb dat rapport gelezen en ik heb naar die mensen geluisterd. Ik zal een paar voorbeelden geven. BAM stelt hier vandaag dat er geen probleem is, of dat het project zelfs van stedenbouwkundige kwaliteit getuigt. Dan stel ik me toch wel vragen bij de lezing van dat rapport. Als Antwerpenaar moet ik u eerlijk zeggen dat een van de belangrijke argumenten van de Arup-studie, die overigens stelt dat alle alternatieven voor- en nadelen hebben, precies te maken heeft met de stedenbouwkundige kwaliteit, met de hypotheek op de mogelijkheden tot stadsontwikkeling in de toekomst. Men zou kunnen zeggen dat men de bluts met de buil moet nemen, dat er zoveel voordelen zijn aan het tracé,

dat men de negatieve gevolgen er maar bij moet nemen. De heer Caluwé wil absoluut niet weten van een grote ring en dus moeten we dat er maar bij nemen, zo zou men kunnen stellen. Maar als men als argument a contrario stelt dat in de studie staat dat er een stedenbouwkundige kwaliteit is, dan word ik ongerust.

Als men zegt dat het project inzake milieu en gezondheid zeer goed scoort, dan vraag ik me af hoe men het rapport heeft gelezen. Ik heb die grafieken ook gezien. Ofwel moet men zeggen dat de Arup-studie manifest verkeerd is en moet men dat ook technisch kunnen bewijzen. Maar nu doet men een beroep op de conclusie van de Arup-studie en worden zaken naar voren gebracht die daar niet in staan. De alternatieven zijn globaal vergelijkbaar. Er staat echter niet in het rapport dat ze hetzelfde zijn op het vlak van milieu- en gezondheidseffecten. Dat staat daar niet in, wel integendeel. Ik pleit hier echt niet tegen het BAM-tracé, maar we moeten toch lezen wat er staat. Volgens de Arup-studie is het tracé dat het slechtste scoort, het BAM-tracé is. Misschien zijn er goede redenen en mogelijkheden om daaraan te remediëren, maar dat staat er wel. BAM komt hier zelf zeggen dat de globale effecten positief zijn, maar ik heb dat niet kunnen lezen in dat rapport.

BAM zegt dat het tracé technisch het enig haalbare is. Dat staat echter niet in de conclusies van Arup. Arup stelt dat er twee alternatieven technisch op zijn minst haalbaar zijn. BAM kan daar een andere mening over hebben. Ze mag dan echter de studie en de conclusies niet gebruiken om iets te zeggen dat er niet in staat. BAM zegt dat een tunneloplossing sowieso duurder is. Bij de voorstelling van de studie zijn er vragen gesteld aan de mensen van Arup. Ze hebben daar geen uitsluitsel over gegeven. Ze hebben geantwoord dat dat afhangt van de technieken, van de alternatieven, van de bochten enzovoort. Het is best mogelijk dat men met een geboorde tunnel in dezelfde orde van prijs of goedkoper uitkomt. BAM gebruikt hier conclusies die niet in dat rapport staan. Dat maakt me ongerust. Ik hou daar rekening mee in mijn conclusie, die ik straks zal geven.

Er is een welles-nietesdiscussie aan de gang tussen de minister en de mensen van Arup, die heel vervelend is. Ze heeft te maken met de financierbaarheid. Ik weet niet wie voor de volle 100 percent gelijk heeft. Er zou toch dringend meer duidelijkheid geschapen moeten worden over de aannames die gebeurd zijn voor de financierbaarheid van het project. In elk geval wees de studie van Arup erop dat het allemaal kantje boord is en dat we ons zorgen moeten maken over de financiering van het globale masterplan.

Ondertussen is er die ‘design sign-off’. Dat is natuurlijk de black box. Niemand weet wat daarin staat, buiten het feit dat er een globaal bedrag wordt genoemd en we onder de ramingen zitten. We kunnen die discussie niet

verder zetten als we daar geen beter beeld van krijgen. Ik kan me voorstellen dat de mensen van Noriant bereid zijn een overeenkomst af te sluiten onder een bepaald bedrag. Ik weet echter niet wat er dan allemaal is moeten sneuvelen, wat er dan allemaal buiten de rekening is gehouden, wat er allemaal is inbegrepen enzovoort. Daarover moet meer duidelijkheid worden geschapen.

Er is nog iets. En dat heeft natuurlijk met die harde randvoorwaarden te maken. Wat mij toch opvalt, is dat het overleg over alle mogelijkheden die zouden kunnen bestaan in verband met de interpretatie van de Tolrichtlijn, maar met mondjesmaat wordt gevoerd. De mensen van het Rekenhof hebben daarstraks ook gezegd dat daarover nog altijd geen uitsluitende duidelijkheid bestaat. Hoe komt dat toch? Dat is zo een essentieel onderdeel van een besluitvorming, dat ik dat moeilijk kan begrijpen. Want laten we eerlijk zijn, die randvoorwaarden komen mogelijk wel eens onder druk te staan omdat we ondertussen natuurlijk tien jaar verder zijn. We moeten toch vermijden dat we vooruit rijden en ondertussen heel de tijd in de achteruitkijkspiegel kijken. We moeten toch rekening houden met nieuwe opvattingen die er eventueel zouden kunnen zijn. Ik ben dan ook een beetje ongerust dat er nog altijd discussie mogelijk is over de Tolrichtlijn.

Ik snap niet dat wat evident is, niet zou gebeuren. We moeten zo snel mogelijk beslissen omwille van de uitdagingen op het vlak van de mobiliteit rond Antwerpen. Dat klopt. Laten we dus geen tijd verliezen. Laten we inderdaad snel beslissen over wat we kunnen beslissen. Laten we ook snel beslissen om de mogelijkheid te creëren om op zeer korte termijn te beschikken over een level playing field, waarbij appels met appels en peren met peren vergeleken kunnen worden. We mogen die spelletjes niet verder zetten. Als we er geen rekening mee houden, snap ik de bedoeling niet van de alternatieve studie die door de Vlaamse Regering werd besteld. Daarom ben ik begonnen met te zeggen dat we de nodige bescheidenheid aan de dag moeten leggen. Als parlementslid, als politicus kunnen we dat niet verkopen.

Ik denk niet dat dat moet betekenen dat we in een zwart gat vallen. Ik denk niet dat dat moet betekenen dat we besluiteloze politici zijn. Ik denk dat dat zou getuigen van de juiste, de correcte, de goede politieke houding om de juiste beslissingen te nemen, waarmee meerdere generaties zullen moeten mee leven, vooral in Antwerpen.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik zal trachten op een aantal vragen te antwoorden in een eerste ronde. Mijn collega's zijn beschikbaar om aan te vullen waar dat nodig is.

Mijnheer Voorhamme, omdat het debat intrigerend is, wil ik beginnen met de laatste opmerking, namelijk over

het creëren van een level playing field. Ik heb de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 meegebracht. Tenzij ik me compleet vergis, was het de opdracht van de studie om dat level playing field te creëren tussen de drie tracés. Zo heb ik het alleszins begrepen. Dan kan men een meetbare en vergelijkbare analyse krijgen op basis waarvan normaal denkende mensen worden geacht hun verantwoordelijkheid te nemen en te beslissen.

Bij het voorwerp van de opdracht, op de nota van de Vlaamse Regering op pagina 16, staat: "De studie resulteert in een eindrapport dat op een gemotiveerde wijze voor elk van de vooropgestelde evaluatiecriteria, hieronder vermeld in punt 5, en voor elk van de drie tracés, de voor- en nadelen alsook een onderlinge afweging geeft. Daarnaast geeft het eindrapport voor elk van de drie tracés ook een globale eindbeoordeling en een onderlinge afweging."

Dat was de reden dat we vorige zomer, midden in de crisis over milieu, geluid, fijn stof, kortom een heel belangrijke discussie over gezondheid, hebben gezegd dat we de drie tracés zouden laten vergelijken en proberen om tot een vergelijkende analyse te komen die het level playing field creëert op basis waarvan je een beslissing zou kunnen nemen.

De randvoorwaarden staan ook in de nota van de regering opgesomd. Er zijn harde randvoorwaarden en bijkomende randvoorwaarden. Zo zijn er randvoorwaarden omtrent technische haalbaarheid. Men noemt hier het voldoen aan het Masterplan Antwerpen. We weten wat dat is, we kennen de beslissing van 15 december 2000. Er zijn ook financiële randvoorwaarden, waaronder vanzelfsprekend vooral het feit dat het ESR-neutraal moet zijn. Er moet ook worden voldaan aan de randvoorwaarden voor mobiliteit, waarbij heel nadrukkelijk het volgende wordt gestipuleerd. De oplossing voor het sluiten van de kleine ring moet voldoen aan een aantal voorwaarden die indertijd door de Vlaamse Regering werden vastgesteld. Er is de ontsluiting van de haven voor ADR-transport ter hoogte van de Oosterweel. De verkeersveiligheid voor de gebruiker van de verbinding en haar omgeving dient te allen tijde gegarandeerd te worden. Tot slot zijn er randvoorwaarden op het vlak van mens en leefomgeving. Verder zijn er nog een aantal uitgangspunten minutieus in de nota vervat.

Er bestaat geen discussie over dat de studie inderdaad een brok literatuur is, maar dat ze meer dan verhelderend is en ons dwingt een aantal zaken te bekijken, zeker in het licht van de harde randvoorwaarden en uitgangspunten. De studie heeft een aantal dingen opgeklaard, maar door het op de tafel leggen van het vierde alternatief, heeft ze ons opgezaagd met een uitermate moeilijke klus. Persoonlijk was ik de overtuiging toegedaan dat wanneer je naar financiering

kijkt en tol gaat heffen aan de Kennedytunnel, dat niet beantwoordt aan de opdracht van de Vlaamse Regering. Ik heb dan spontaan gezegd dat men dat dan moet diskwalificeren als je het wil vergelijken. Laat ons echter die discussie vandaag achter ons houden. De regering heeft een standpunt ingenomen en het is mijn opdracht om dit standpunt aan u te verwoorden.

Ik zal als leidraad voor mijn antwoord, de vragen van de heer Peumans nemen, zodat ik ook de vragen van de anderen kan meenemen, zonder daar afbreuk aan te doen.

Met betrekking tot de werkzaamheden van de Vlaamse Regering, het allerbelangrijkste om tot politieke besluitvorming te kunnen overgaan: op 4 maart 2009 heeft er inderdaad een bijzondere vergadering van de Vlaamse Regering plaatsgevonden naar aanleiding van de evaluatiestudie van ARUP - Sum. Daarbij werd kennis genomen van de gedetailleerde resultaten van de studie over de Scheldekruising. Dit werd gevolgd door een gedachtewisseling die uitmondde in een mededeling vanwege de Vlaamse Regering. Deze mededeling kent u. Ze stelt: "De Vlaamse Regering heeft vandaag kennis genomen van de gedetailleerde resultaten van de studie over de Scheldekruising. In de studie werden drie tracés onderzocht en het blijkt duidelijk dat het tunnelscenario onder de Royerssluis geen optie kan zijn." Dit werd dus afgevoerd.

Zowel het BAM-project als het alternatief voorgesteld door de StRaten-generaal bevatten sterke en zwakke punten. Het alternatief voorgesteld door de StRaten-generaal veronderstelt tol op alle Scheldetunnels, inclusief de Kennedytunnel, en voor alle voertuigen. Dit is een optie die niet wordt weerhouden door de Vlaamse Regering.

Uit de studie blijkt dat er nog onopgeloste problemen zijn met de verschillende projecten, zoals in het bijzonder de blijvende overbezetting van de Kennedytunnel en de onderbezetting van de Liefkenshoektunnel. De studie heeft ter conclusie nieuwe voorstellen geformuleerd die nader onderzocht kunnen worden.

De Vlaamse Regering is zoals u weet op vrijdag 6 maart 2009 opnieuw samengekomen. Ze heeft in zitting van 6 maart beslist om de betrokken actoren, namelijk de nv BAM, de stad Antwerpen, het Stedelijk Havenbedrijf en de StRaten-generaal, hun schriftelijke reacties op de resultaten van de evaluatiestudie voor uiterlijk vrijdag 13 maart aan de Vlaamse Regering te laten overmaken. Dit is ondertussen gebeurd. Rekening houdend met deze reacties en de antwoorden op de daarin vervatte vragen, evenals de zelf reeds eerder geformuleerde vragen, namelijk door de regering zelf maar ook in het gesprek met de stad Antwerpen en de parlementaire discussies, zal de Vlaamse Regering haar besluitvorming voorzetten. Daarbij zal het bureau Arup-Sum zich stand-by houden om desgewenst en desgevraagd toelichting en/of verduidelijking te verschaffen.

Gisteren, maandag 16 maart 2009, heeft er een eerste werkgroep plaatsgevonden waarbij men de standpunten die werden ingediend, voor de eerste keer onder leiding van de kabinetschef van de minister-president met elkaar heeft afgewogen. Het is de bedoeling om op basis daarvan een methode van aanpak te formuleren. Er zijn bijkomende vragen gesteld en bijkomende antwoorden worden gevraagd. Ik neem aan dat we op de volgende regeringen op de klassieke vrijdagen, een rapportering zullen krijgen over het tijdstraject dat we zullen volgen. Zowel ikzelf als vele collega's, niet het minst de minister-president, hebben de absolute ambitie uitgesproken om liefst en indien mogelijk, de knoop door te hakken voor 7 juni. Daarmee hebben we de absolute ambitie, gelet op de heersende mobiliteitsknelpunten in de Antwerpse regio, om onze verantwoordelijkheid te nemen.

De volgende vraag gaat over welke gevolgen de Vlaamse Regering trekt uit de vaststelling dat geen van de voorliggende tracés kan worden beschouwd als een complete en evidente oplossing. Dit maakt vanzelfsprekend het voorwerp uit van de discussie die we vandaag voeren. Het is inderdaad moeilijk – dat wordt door heel wat collega's onderschreven en is ook in de toelichting van de heer Van Rensbergen naar voren gekomen – om het ene tracé te gaan upgraden naar kwalificatie en het uitgewerkte tracé te downgraden, om ze dan met elkaar te vergelijken. Een van de grote uitdagingen de volgende weken zal zijn om na te gaan in welke mate we A kunnen vergelijken met B en C, om tot een conclusie te komen, zij het dat ik persoonlijk dat van de studie had verwacht.

De volgende vraag vind ik heel belangrijk. Mijnheer Peumans, wat betreft uw vierde vraag noem ik mezelf meer dan een ervaringsdeskundige. Als je het BAM-tracé handhaaft, dan moet met de stad Antwerpen worden bekeken hoe we omgaan met de vraag van het referendum. Als de bouwvraag wordt ingediend, een van de volgende weken of maanden, dan ligt het voor de hand dat we een bouwvergunning, na de procedure bij de Raad van State, zullen kunnen afleveren tegen de zomer 2010. Dan bedoel ik mei-juni 2010, als vandaag of morgen de bouwvraag zou worden behandeld.

Hierbij stelt zich een zeer belangrijke vraag. We moeten de consequenties onder ogen zien. De Raad van State heeft in dit verband terecht naar risicomanagement verwezen. Wat gebeurt er indien we uiteindelijk besluiten het geweer van schouder te veranderen?

Dit betekent dat het onderzoek van het tracé verder moet worden uitgebouwd. Dit onderzoek kan al dan niet het voorwerp van een noodzakelijk MER uitmaken. Uit een eerste snelle scan door mijn administratie blijkt dat een substantiële wijziging van het tracé naar het noorden ertoe zou leiden dat voor een aantal of alle

onderdelen van het MER een nieuwe screening moet plaatsvinden. Daar is eigenlijk weinig twijfel over. Minister Crevits, die me hier flankiert, mag deze uitspraak aanvullen of tegenspreken. Een nieuw MER moet logischerwijze de basis van een nieuw RUP vormen. Dit Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP) moet op zijn beurt de basis van een nieuwe bouwaanvraag vormen.

Ik heb de drie varianten voor mezelf eens laten uitrekenen.

De betrokken diensten zouden van oordeel kunnen zijn dat het huidig plan-MER als basis voor een nieuw RUP kan dienen. Mijn administratie zou bij wijze van spreken morgen kunnen beginnen dit nieuw RUP uit te tekenen. Eigenlijk beschikken we hiervoor niet over voldoende technische kennis. We gaan er nu gewoon even van uit dat het vierde tracé voldoende soelaas biedt om verder te werken en dat alles op tafel ligt. In dat geval zouden we de plenaire vergadering op 14 september 2009 kunnen aanschrijven. De plenaire vergadering zou op 4 oktober 2009 kunnen plaatsvinden. Daarna zou de procedure verder moeten worden doorlopen. Er zouden een voorlopige vaststelling van het RUP, een advies van deze commissie en een definitieve vaststelling van het RUP moeten komen. Indien het huidig plan-MER voor het alternatief tracé zou worden gehandhaafd en indien het alternatief tracé morgen in een RUP zou kunnen worden vertaald, zouden we het nieuw RUP op 22 november 2010 definitief kunnen vaststellen.

Indien we een nieuw, maar beperkt plan-MER zouden moeten laten opstellen, zouden we geen bijkomende gunningsprocedure moeten doorlopen. Dit kan versneld verlopen. In dat geval zouden we de procedure in verband met het RUP omstreeks mei 2010 kunnen opstarten. Nadat deze commissie advies heeft uitgebracht, zou de Vlaamse Regering dit RUP in juli 2011, vlak voor het zomerreces, definitief kunnen vaststellen.

Indien de plan-MER volledig opnieuw moet worden opgesteld, zouden we een Europese gunningsprocedure moeten doorlopen. Niemand kan hier vandaag uitsluitel over geven. Dit is afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt. Normaal gezien houdt een Europese gunningsprocedure in dat we er zes tot acht maanden bij moeten tellen. Indien de gunning van de uitvoering van het MER conform zou worden verklaard, zou de procedure in verband met het RUP in maart 2011 van start kunnen gaan. We stellen steeds meer vast dat de conformverklaringen omwille van de complexiteit van de dossiers veel tijd vergen. Ik denk hierbij onder meer aan het MER voor de afbakening van het Antwerps havengebied. Indien we van de meest optimistische visie uitgaan, zou de procedure bij wijze van spreken morgen kunnen worden opgestart. Volgens mijn administratie zou dit inhouden dat de Vlaamse Regering, nadat deze commissie advies heeft uitgebracht, in mei of juni 2012 tot een definitieve vaststelling zou kunnen overgaan.

Het betreft hier gewoon wiskundige, technische gegevens met betrekking tot de timing. Indien we het huidig MER zouden gebruiken, zouden we eind 2010 klaar zijn. Indien we een eenvoudig MER zouden moeten opstellen, zouden we tegen de zomer van 2011 klaar zijn. Indien we een complex MER zouden moeten opstellen, zou het om de zomer van 2012 gaan.

We moeten er ons van bewust zijn dat een wijziging van de aanpak consequenties voor de procedures heeft. We baseren ons vandaag op het RUP dat de Vlaamse Regering op 14 maart 2006 heeft goedgekeurd. Dit RUP, dat uiteindelijk de kracht van de potentiële bouwaanvraag is, is bij de Raad van State aangevochten. Het heeft reeds één keer die toetsing doorstaan. Normaal gezien moet tegen de afronding van de vergunningsaanvraag definitief vaststaan of het RUP zal standhouden. Dan zal blijken of we op dit vlak een procedure aan ons heen krijgen zoals we met het Deurganckdok hebben meegemaakt.

De vijfde vraag betreft de discussie over de tolheffing. Op 4 maart 2009 heeft de Vlaamse Regering bevestigd dat niemand nog vragende partij is voor een tolheffing op personenwagens die door de Kennedytunnel willen rijden. Hier is eigenlijk geen discussie meer over. Ik heb uit mijn contacten met de belangenverenigingen afgeleid dat dit unaniem is.

Dit standpunt staat los van de discussie over de opportuniteit van het toelaten van vrachtverkeer door de Kennedytunnel. Er is een consensus. Niemand vraagt tol voor personenwagens die door de Kennedytunnel willen rijden. We kunnen dit debat dan ook sluiten.

De vraag is welke impact een tolheffing aan de Kennedytunnel op de hele mobiliteit zou hebben. Minister Crevits heeft het in deze commissie al uitgebreid gehad over de noodzakelijke werken. Een tolheffing zou een substantiële aanpassing van de Kennedytunnel aan de Europese Tunnelrichtlijn vergen. Het concept houdt in dat een tunnel in de tunnel zou moeten worden geschoven. Hier is een potentieel risico aan verbonden. We zouden immers sowieso met tweemaal twee rijbanen overblijven. Dit zal in de loop van de komende dagen verder worden onderzocht.

De brief van Europees commissaris Tajani vormt het voorwerp van bijkomend onderzoek naar de tolheffing. Ik heb de heer Van Rensbergen zijn standpunt horen verkondigen. Het lijkt me niet slecht voor de discussie in deze commissie de heer Karel Vinck, voorzitter van BAM, die een gesprek met het betrokken directoraat-generaal heeft gevoerd, te vragen wat toelichting te geven. Er is nog wat discussie, onder meer over de toepassing van het proportionaliteitsprincipe.

De zesde vraag betreft de wijziging van de Europese richtlijn betreffende het eurovignet. Ik verwijs in dit

verband naar de brieven van de Europese Commissie. Aangezien België het eurovignet voor het gebruik van het transeuropese wegennet door zware vrachtwagens gebruikt, mogen tolheffingen enkel voor het gebruik van tunnels en bruggen indien we kunnen aantonen dat het gedeelte van de infrastructuur dat tunnel noch brug is enkel als een verbinding met de tunnel of met de brug dient. Aangezien het de bedoeling is dat de Oosterweelverbinding een geïntegreerd onderdeel van het gezamenlijke Liefkenshoek-Oosterweelnetwerk wordt, moet het niveau van de tolheffingen op dit netwerk worden geharmoniseerd. Het ene sluit het andere niet uit. Ik denk dat daar geen discussie over is. De heer Vinck kan straks bijkomende informatie geven.

De zevende vraag betreft het referendum. Mijn persoonlijk standpunt is gekend. Referenda vormen vanzelfsprekend een belangrijke democratische methode om burgers inspraak te verschaffen. Indien ik het goed begrijp, zal vzw Ademloos bij het stadsbestuur van Antwerpen een aanvraag indienen. Ik ga ervan uit dat het stadsbestuur zijn verantwoordelijkheid zal nemen en dit verder zal bespreken.

De achtste vraag betreft de tolinkomsten. De onderzoekers gaan in hun rapport uit van netto-inkomsten ten bedrage van 176,7 miljoen euro. Voor het referentiejaar 2020 hanteren ze het prijzenpeil van 2009. De totale inkomsten van de Oosterweelverbinding ramen ze op 203,3 miljoen euro. Tegelijkertijd voorzien ze een daling van de inkomsten van de Liefkenshoektunnel van 27 miljoen euro. Voor de duidelijkheid vermeld ik hier nog even dat de huidige omzet van de tolheffing in de Liefkenshoek-tunnel ongeveer 40 miljoen euro bedraagt.

Over de door mij gehanteerde raming hebben we hier al heel wat discussies gevoerd. We baseren ons op de uitgebreide studie over de trafiekstroom van Faber Maunsell. Ik neem aan dat die studie ter beschikking van de leden van deze commissie is gesteld. Als ik me niet vergis, is die trouwens al langer beschikbaar. Indien nodig, kunnen we dit document opnieuw ter beschikking stellen.

Ik heb de grafieken in de studie snel even opgezocht. Die grafieken geven de verschillende scenario's en de bijbehorende geschatte inkomsten weer. Ik heb er tijdens de discussie over de kaderovereenkomst steeds voor gepleit met betrekking tot de financiering van het project van de meest voorzichtige hypothese uit te gaan. Volgens de studie van Faber Maunsell zouden de tolopbrengsten in het P50-scenario 262 miljoen euro bedragen. Dit is het bedrag waarmee de BAM aanvankelijk rekening heeft gehouden. We hebben uiteindelijk voor het P90-scenario gekozen. In dit scenario zouden de tolopbrengsten nog steeds 232 miljoen euro bedragen.

In die studie van Faber Maunsell worden de tolontvangsten voor de Oosterweelverbinding geraamd. Tegelijkertijd ziet

men ook een lichte stijging van de ontvangsten van de Liefkenshoektunnel. Daar is er een fundamentele tegenstelling tussen de Arup-Sum-studie en de cijfers die de BAM heeft gehanteerd en die gebaseerd zijn op de studie van Faber Maunsell. Wanneer men van de E17 uit de richting van Gent komt, opteert men meestal voor de gratis Kennedytunnel. Het verkeer naar de haven dat moet kiezen voor de betalende Oosterweelverbinding en de betalende Liefkenshoektunnel, zal spontaan kiezen voor de Liefkenshoektunnel, wetende dat het tarief hetzelfde is. Dit is een persoonlijke bedenking.

De studie van Faber Maunsell geeft 232 in de meest voorzichtig raming, 262 in de P50-redenering. De banken gaan ervan uit dat P50 haalbaar is. Er is discussie tussen 262, 232 en 176. De BAM zegt dat haar verbinding financierbaar is binnen de cashflow van deze tolinkomsten. Dat model wordt echter onderuitgehaald wanneer morgen wordt gezegd dat de aannames van Arup-Sum de juiste zijn. We zullen daar de komende uren en dagen het debat over voeren.

Wat het ADR-transport betreft, was het een basispremissie van de studie dat via de Oosterweelknoop de nieuwe verbinding full ADR moet zijn. Een uitzondering zijn de ADR-transporten die geladen zijn met dynamiet. Die zouden bij voorkeur worden afgeleid naar de Liefkenshoektunnel omdat men er in risicomanagement voor opteert die zo ver mogelijk weg te schuiven van het stedelijke gebeuren. Ik heb er geen flauw idee van hoeveel vrachtwagens met dynamiet er op onze wegen rijden. Het gaat alleszins over een substantieel kleine minderheid.

De BAM heeft ons altijd bevestigd dat de Oosterweelverbinding full ADR is. Vandaar dat zij ter hoogte van de Oosterweelknoop de gateway is voor dit haventransport richting Linkeroever, Gent, Frankrijk en achterliggende contreien.

Mijnheer Daems, wat de discussie over de varianten betreft, zie ik, los van het al dan niet schrappen van de Oosterweelknoop, bedragen van 35 miljoen euro als besparing. Dat lijkt me een vergissing. U zegt 60 miljoen euro, mijnheer Peumans? Ook daar heb ik mijn twijfels over maar dat is natuurlijk een technische discussie.

Een van de grootste uitdagingen waar de Vlaamse Regering voor staat tijdens de komende twee à drie weken, is de vraag hoe de hand wordt gehouden aan de harde uitgangspunten die we hebben geformuleerd in onze studieopdracht. Wij zullen de inzichten van Arup-Sum ter harte nemen. Zo kunnen we nagaan of we ons inzake die harde randvoorwaarden hebben vergist. Dat zou me echter verbazen.

Er waren heel wat vragen over onder andere de overbelasting van de Kennedytunnel, en de Oosterweelknoop.

De haven heeft daar een duidelijk standpunt ingenomen. Ik heb zonet een interessante tip gekregen van de heer de Kort, die stelde dat AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) die variant al heeft doorgelicht. We zullen dit opvragen.

Wat de discussie over de tol betreft, zal ik zo dadelijk het woord geven aan de heer Vinck. Ik ga ervan uit dat Arup bijkomende informatie zal geven over de verkeersknoop Antwerpen zoals door de Vlaamse Regering gevraagd.

Mijnheer Voorhamme, mijnheer Caluwé, we weten waarover we praten. Op dit ogenblik is dat een van de meest complexe knooppunten op de ring. Deze knoop is niet voor niets omgedoopt tot de spaghettiknoop. We krijgen een extra complexiteit om de aansluiting volgens het Arup-Sum-alternatief mogelijk te maken. Volgens de BAM is dat niet uitvoerbaar. Dat moet worden uitgezocht. Ik weet dat het vandaag al een black point is. Wanneer dat extra wordt belast, dan zal dat gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Er is al discussie over de vraag met welke helling die geboorde tunnel op de Ekeren-knoop zal aankomen. Daar moet de komende dagen over gepraat worden.

Wat de mobiliteitsscenario's betreft, is de Oosterweelverbinding er altijd van uit gegaan dat er een evenwicht werd gezocht in het oplossen van de noord-zuidtrafiek en de oost-westtrafiek. Het noord-zuidverkeer dat van Scandinavië via Nederland naar Zuid-Europa muteert, gebruikt vooral de noord-zuidverbinding. Voor alles wat van het oosten komt en in de richting van Frankrijk transiteert, is er de oost-westmobiliteitsstroom. Er moet worden onderzocht of het vierde tracé een afdoende remedie is.

Mijnheer Caluwé, ook de capaciteit zal het voorwerp uitmaken van discussie. Ik ga hier niet de som maken van vijf wordt zes. Het gaat om een pure stadsverbinding die we niet meetellen in dit Europees transnationaal netwerk.

Mijnheer Voorhamme, u hebt de studie viermaal gehoord, ikzelf tweemaal. Ik heb heel goed begrepen dat er op een vraag heel duidelijk een antwoord moet komen. Tweemaal drie rijstroken aanleggen, is dat technisch-financieel haalbaar? Het zou op de limiet van het technisch haalbare liggen. Ik ben een van de ervaringsgetuigen van de onder-tunneling van het Centraal Station van Antwerpen. Ik heb daar veel mee bijgeleerd, niet het minst over het grondverzet. Dat is interessant om eens te onderzoeken als je een tweemaal drie gaat boren van Ekeren tot aan de linkeroever.

Een tweede vraag bij het boren zal zijn of je de Oosterweelknoop laat vallen en de opportuniteit zult gebruiken om van de A12 in Ekeren door te boren tot op de linkeroever. Dan moet je daar je plannen wel wijzigen omdat je dan op een totaal andere manier toekomt dan met een verzonken tunnel die hoger ligt dan een geboorde tunnel.

De toegangshelling van het Linkeroevercomplex wijzigt en je zult dat dus mee in rekening moeten brengen.

Een derde zaak is dat de aansluiting op het noordelijk netwerk zal moeten worden bekeken. Er is recent een voetbalstadion afgebroken. Er ligt een natuurgebied, de Oude Landen, dat voor velen onder ons een gevoelig onderwerp is. Infrabel heeft ooit gevraagd om daar een trainwash te mogen inplanten, maar ze zijn intussen van dat idee afgestapt.

“We zouden misschien op de linkeroever kunnen beginnen en dan is er wat meer tijd om te studeren.” Dat is een vraag die zal worden onderzocht. Het lijkt een plausibele aanpak, maar ik geef één voorbeeld van een technische moeilijkheid. Het is één tracé en één project dat ondeelbaar is en waarbij we moeten vermijden dat we een ander donker blad in de geschiedenis van België – tunnels en bruggen waar ze niet thuishoren – herhalen. We zullen het onderzoeken, ook wat de vergunningen betreft.

Het is bij ons een discussie die nog niet is uitgemaakt, maar ik geef een aantal bedenkingen. Men zegt dat het voorliggende project-MER niet compatibel is met een afzonderlijk gedeeltelijk project. Dat zou de validiteit van een eventuele stedenbouwkundige vergunning kunnen ondermijnen. Zoals u weet, zijn bij dit soort werken klachten bij de Raad van State zo goed als zeker te verwachten. Ook de vraag van het grondverzet zal moeten worden onderzocht, evenals de fasering van de werken. Wat is de impact op andere werken en op het omliggende wegennet? Er zijn ook heel wat technische vragen met betrekking tot de lay-outs die moeten worden ontwikkeld. Er zijn procedurele vragen. BAM heeft dit gesuggereerd, maar op dit ogenblik is het ontwerp eigendom van Noriant. Er zal dus moeten worden onderhandeld.

Er is ook een financieel aspect. De ESR-neutraliteit zal moeten worden bekeken want ik zie geen enkele bank dit out of the blue financieren zonder de totale oplossing. Alles kan, als je maar betaalt, maar ik denk dat dit nooit het voorwerp van de opdracht van de regering is geweest. Je zou kunnen zeggen dat we de eigen middelen van BAM zullen gebruiken, maar dan vrees ik dat we het eigen vermogen substantieel zullen aantasten om nadien externe financiering voor het hele project aan te vragen. Dit zijn vier losse bedenkingen die we mee zullen onderzoeken in de werkzaamheden van de Vlaamse Regering die onverkort zullen worden voortgezet.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Wat mij betreft, zijn de meeste vragen afdoend beantwoord. Politiek moet ik natuurlijk een conclusie trekken. Het was een lapsus

– ik laat hem voor wat hij is – maar u zegt dat u de besluiten voor 7 juni zult trekken. Maar dames en heren, in dit parlement begint de pre-electorale periode op 1 mei. Ik ga ervan uit dat het parlement in staat wordt gesteld om mee te debatteren over een zo belangrijke beslissing. Ik ga ervan uit dat het Vlaams Parlement in de plenaire vergadering zijn licht mag laten schijnen over deze beslissing. Mocht dus de regering deze beslissing nemen na 1 mei – ik ga ervan uit dat het geen gemakkelijke beslissing zal zijn, horende wat ik hoor van één regeringsfractie –, dan sta ik erop dat u, mijnheer de voorzitter, onze belangen verdedigt bij de voorzitter van dit parlement en dat we in de pre-electorale periode bij elkaar komen om over dit onderwerp te debatteren.

Een vraag van de heer Daems is niet beantwoord. Hij vroeg naar het standpunt over de Oosterweelknoop. Wanneer is dat element in het dossier opgedoken? Ik kan me vergissen, maar ik herinner mij niet dat het havenbedrijf voor vorige week over de Oosterweelknoop ooit een standpunt heeft ingenomen. Trouwens, het feit dat het havenbedrijf nu over dit onderwerp begint te debatteren en alternatieven naar voren schuift voor het geval de Oosterweelknoop niet zou worden gerealiseerd, duidt er volgens mij op dat er, minstens in de schoot van het havenbedrijf, in het verleden nog niet over is gedebatteerd. Ik zal de notulen van de raad van bestuur nalezen, maar ik kan me niet herinneren dat wij daarover een standpunt hebben ingenomen. Dus blijft de vraag van de heer Daems overeind. Wanneer is dit element in het dossier opgedoken?

Minister Dirk Van Mechelen: Mag ik een suggestie doen, want ik kan daar ook niet op antwoorden. We zijn straffe jongens, maar dat weten we niet uit het hoofd.

Misschien kan Patrick Debaere een antwoord geven want hij was mee de founding father van het Masterplan dat op 15 december 2000 is goedgekeurd.

De heer Patrick Debaere: Mijnheer de voorzitter, toen de discussie over het Masterplan is begonnen, hebben wij met heel wat mensen en instanties gesproken. Het havenbestuur heeft altijd gevraagd om een verbinding te hebben. Het staat misschien niet op papier, maar de vraag is altijd wel gesteld bij informele contacten. Wat we wel hebben, is een brief van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 17 november 2005 aan de VLA-CORO waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat de aanleg van de Oosterweelknoop een absolute randvoorwaarde is van het project. Als we de studie van Arup-Sum bekijken en vergelijken met de vraag naar de noodzaak van die knoop, dan stellen we vast dat die knoop bezet is door 46.000 personenwagens per dag. Dat wil zeggen dat het voor vrachtwagens de zwaarste knoop van de haven van Antwerpen zal zijn. Voor alle personenwagens en vrachtwagens samen, zal het de tweede of de derde zwaarste knoop van Antwerpen zijn. Hij is vergelijkbaar

met Borgerhout, alhoewel het een andere knoop is die grotendeels door personenwagens is bezet.

De redenering in 1996 was dat er in 2000 een knoop nodig was. Dat heeft de toenmalige Administratie Wegen en Verkeer waar ik werkzaam was, toen aan de Vlaamse Regering voorgesteld. In 2005 wou het havenbedrijf dan een Oosterweelknoop. In de Arup-Sum-studie werkt men met 46.000 PAE per dag. Ik kan moeilijk antwoorden op de vraag waar we met die 46.000 naartoe gaan als die knoop er niet komt.

De heer Karel Vinck, voorzitter BAM: Over de tolheffing hebben wij met de directie van Transport rechtstreeks contact gehad. Ik ben Europees coördinator voor het vrachtvervoer van de spoorwegen en zo konden we rechtstreeks contact hebben met diegenen die de brief hadden opgesteld voor commissaris Tajani.

Ik zou ook de nadruk willen leggen op het feit dat Antwerpen voor Europa om twee redenen zeer belangrijk is. Ten eerste wordt de haven bekeken als een van de belangrijkste havens wat betreft logistiek en mobiliteit in Europa. In Europa wordt meer en meer gedacht aan corridors. Vanuit Antwerpen vertrekken er twee belangrijke corridors.

Ten tweede moeten we ons ook realiseren dat, als de Oosterweelverbinding wordt gerealiseerd, dit een van de grootste, zo niet het grootste, infrastructuurwerken in Europa zal zijn. Europa zal dus van zeer nabij volgen hoe dit alles gebeurt en hoe het wordt geëxploiteerd. Van die kant mogen we dus veel interesse en aandacht verwachten.

Voor de tolheffing geldt als eerste principe dat ze niet discriminerend mag zijn. Ten tweede moet het principe van de proportionaliteit gerespecteerd worden. Als je verschillende verkeersstromen hebt, bijvoorbeeld van personenwagens en vrachtwagens, dan kun je auto's geen tolheffing van nul euro geven en dat dan verhalen op de vrachtwagens. Dat moet proportioneel zijn. Als je voor bepaalde verkeersstromen geen tolheffing kunt hebben, dan moeten andere bronnen, in casu de overheid, bijspringen.

Wat de Kennedytunnel betreft, is klaar en duidelijk gezegd dat die tunnel meer dan dertig jaar oud is en dat daar geen tolheffing meer mag gebeuren.

De heer Jan Penris: Ik dank de heer Vinck voor die toelichting.

Wij hebben twee weken geleden ook die mededeling van minister Van Mechelen gekregen. Het Rekenhof geeft ons mee dat het die ruling blijkbaar nog niet kent. Hoe komt het dat het Rekenhof niet in het bezit wordt gesteld van zulke belangrijke stukken? Mij komt het

voor dat het Rekenhof in het bezit moet zijn van alle stukken. Als wij ze al hebben, lijkt het mij niet meer dan logisch dat ook het Rekenhof ze zou hebben.

Wat de Oosterweelknoop betreft, noteer ik nu zeer duidelijk dat die er is gekomen na formele of informele gesprekken met mensen uit de haven. Ik weet niet over welke mensen het gaat, of op welk niveau die gesprekken tot stand zijn gekomen. Ik heb de indruk dat er in dit dossier al heel wat tot stand is gekomen op een tamelijk informele manier. Wie de Trends van deze week leest, weet dat ook de media het daar hoe langer hoe moeilijker mee hebben.

De mensen van het havenbedrijf hebben nu gezegd dat ze die Oosterweelknoop graag willen, als het kan. Maar het is voor hen geen fetisj. Als het zonder moet, zullen ze daarmee leren leven, mits een aantal andere infrastructuurwerken worden gerealiseerd: een tweede Tijsmans-tunnel, een betere verbinding via de Siberiabruggen en de Royersbrug naar de Groenendaallaan, en nog een aantal andere, kleinere ingrepen. Maar voor het havenbedrijf is de Oosterweelknoop op dit moment geen fetisj. Laat dat duidelijk zijn. Het havenbedrijf kan leven met een optie zonder Oosterweelknoop, als een aantal andere infrastructuurwerken flankerend gerealiseerd worden. We moeten dat meenemen in het debat.

Mevrouw De Ridder, ik heb u horen spreken over de tewerkstellingscapaciteiten: 10.000 mensen zouden in dit project tewerkgesteld worden. Ik vraag me af op welke gegevens u zich baseert om zoiets te zeggen. Ik stel vast dat dergelijke argumenten hoe langer hoe meer gebruikt worden in dit debat. Als u ze gebruikt, moeten ze onderbouwd zijn. Op dit moment heb ik niet de indruk dat die stelling onderbouwd is.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden. We hebben het de laatste tijd veel gehad over kort door de bocht gaan, bochtenwerk en dergelijke meer. Ik ben aangenaam verrast door de bocht die de heer Voorhamme hier neemt namens zijn partij. *(Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme)*

Mijnheer Voorhamme, ik ben aangenaam verrast dat u af en toe eens terugblijkt, wat in het verleden niet altijd is gebeurd.

De voorzitter: De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme: Ik weet niet waaruit u besluit dat ik een bocht neem. Als ik denk eraan denk hoe mevrouw Vogels zich in dit debat bewoog, weet ik wel dat uw partij een heel spectaculaire bocht heeft gemaakt. Ik heb hier niet voor de ene of de andere oplossing gepleit. Ik ben bescheiden en ik wil mij kunnen

beroepen op de uitspraken van experts. Ik zou graag hebben dat die uitspraken wat meer tegensprekelijk kunnen worden, door ze op een 'level playing field' te brengen. Dat is eigenlijk ook wat BAM als ground-bemerking heeft gegeven, naast hun appreciatie voor Arup-Sum.

Ik zie niet in op welke manier dat een bocht inhoudt, tenzij u vindt dat ik vroeger nooit heb willen luisteren naar experts en dat ik vroeger altijd mijn eigen gedacht wou doordrukken. Maar dan vergist u zich. Dan denk ik dat u mij verwart met iemand anders.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil nog even reageren op de opmerking van de heer Penris. Ik vind uw uithaal eerlijk gezegd een beetje goedkoop, mijnheer Penris. Ik vertel hier niets nieuws. De viceminister-president heeft dat cijfer naar voren gebracht. Ook Noriant zelf heeft dat zo gezegd. Noriant zegt dat het 3000 voltijdse equivalenten rechtstreeks tewerk kan stellen als het het BAM-project mag bouwen. De standaardberekening voor de omzetting naar indirecte tewerkstelling bij dergelijke projecten, is maal 2 tot maal 2,5. Dat is ook de berekening van Noriant: 6000 indirect en 3000 direct, dat is een totaal van tegen de 10.000 mensen. Ik zou daar niet zo licht over gaan. Dat is een serieus aantal in de gegeven omstandigheden en in deze sector.

Mijnheer Voorhamme, u spreekt volledig terecht over een 'level playing field', maar dat moet dan een 'level playing field' zijn waarbij Arup bepaalde dingen in ogenschouw neemt. Arup moet de voorwaarden die de Vlaamse Regering heeft vooropgesteld, voor alle trajecten mee in rekening nemen. BAM moet niet werken aan de trajecten van de alternatieven, de alternatieven moeten zelf rekening houden met de kadervoorwaarden die de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven in haar opdracht aan het studiebureau. Een studiebureau dat een opdracht uitvoert binnen een bepaald kader, dat de Vlaamse Regering naar voren heeft geschoven, moet zich wel aan dat kader houden. Wat is anders het nut van een aanbesteding voor een studieopdracht?

De heer Rudi Daems: Mijnheer Voorhamme, we zullen het misschien niet met elkaar eens zijn, maar ik denk toch dat die bocht is ingezet. Ik wil daarbij vooral refereren aan onze vraag, die ondertussen al een viertal jaar oud is, om de mogelijkheid van een tunnel onder de stad te onderzoeken. Er zijn een aantal mensen die ik deskundig acht en die zeggen dat het technisch haalbaar is om zo'n tunnel aan te leggen in plaats van de Lange Wapper. Ik heb in al die jaren jammer genoeg nooit de steun gevonden om die piste te onderzoeken. Als u nu zegt dat u een 'level playing field' wilt, kunt op mijn volledige steun rekenen.

U hebt gezegd: "Laat dit voor ons nogmaals een les in nederigheid zijn." Ik merk, mijnheer de minister, dat er

ook een toon van nederigheid in uw antwoord zit. En daar ben ik heel blij om. U creëert ruimte om het tegensprekelijke debat te voeren en de openstaande vragen in de komende weken en maanden verder op te lossen.

Minister Dirk Van Mechelen: Laat me heel duidelijk zijn, mijnheer Daems: ik geloof niet dat er over mijn standpunt nog veel onduidelijkheid is. Ik heb de absolute ambitie, en die wordt gedragen door alle ministers, om tot een gedragen besluitvorming te komen. Het vraagt tijd, bijkomend overleg en bijkomend onderzoek om dat uit te voeren.

Men kan me veel kwalijk nemen, maar dit dossier ken ik echt van A tot Z. Als men praat over de A12 en de Ekerenknoop, praat men over mijn achtertuin en die ken ik zeer goed. Ik kan u zeggen hoeveel wagens daar 's morgens, 's middags en 's nachts rijden. Ik heb daar mijn opinie over.

Gelukkig mogen we nog nadenken, maar ik deel de mening van eenieder dat we moeten proberen met een zo groot mogelijke consensus tot een besluitvorming te komen om in dit cruciale dossier voor onze regio, voor Vlaanderen, maar het is ook een Europees schakelpunt, de juiste beslissing te nemen. Ik zou het ook betreuren als we ons zouden vergissen. Dus we bekijken dat verder in alle duidelijkheid. Maar u kent mijn standpunt. Men zal me dan moeten overtuigen dat ik me vergist heb, maar wie zou zich niet vergissen?

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, u bent wat dat betreft rechtlijnig in uw standpunt. Maar ik vind het niet erg correct om de Arup-studie te gebruiken om uw analyse verder te onderbouwen, omdat er volgens mij heel wat andere zaken inzitten. Maar dat debat hebben we eigenlijk al gevoerd.

Collega's, ik concludeer alleen, op basis van het antwoord van de minister, dat een beslissing, als die onderbouwd moet zijn, voor 7 juni absoluut onhaalbaar is. Laten we correct en eerlijk zijn. U hebt gezegd dat er veel openstaande vragen zijn. Sommige zijn pertinent. Er zijn inderdaad veel vragen, zeker als we het hebben over de vierde variant. Maar als u dan stelt dat we dat gaan klaren, in een pre-electorale periode, op drie maanden tijd, wens ik u veel succes.

Inzake de tol vind ik het goed dat ook de trafiek van de Kennedytunnel op haalbaarheid, financieel en technisch, wordt bekeken. Ook wij zijn – dat hebt u terecht verwoord, mijnheer de minister – geen vragende partij voor een specifieke tol op particuliere trafiek door de Kennedytunnel. Maar ik herhaal mijn punt uit eerdere debatten daarover: laten we het rekeningrijden voor particulier vervoer incorporeren in de slimme kilometerheffing die we voor heel ons land uitvaardigen. Ik denk dat we ook creatief moeten zijn om daar scenario's voor te bedenken.

Ik heb toch nog een aantal specifieke vragen over de tolkwestie. Ik baseer me daarvoor op de briefwisseling tussen de Vlaamse overheid en de Europese Commissie. De Europese Commissie zegt dat de Oosterweelknoop behouden kan worden, maar dat betekent dan dat die geen significante trafiek teweeg mag brengen, want het is een trafiek die net aan die tol ontsnapt. Ik vraag me dan af op welke wijze u dat gaat onderbouwen, tenzij u mijn vermoeden bevestigt, namelijk dat de trafiek die via de Oosterweelknoop vertrekt, relatief beperkt is en, met andere woorden, de investering niet waard is.

Als ik het antwoord van de heer Debaere hoor, vind ik dat die knoop op relatief weinig is gebaseerd. Hij is gebaseerd op een al dan niet formele vraag van het havenbedrijf en een advies van VLACORO. Ik vraag of dat onderbouwd is op basis van trafiekstromen. Op welke basis is destijds de beslissing genomen dat die knoop noodzakelijk is?

De Europese Commissie merkt ook op dat men de tol voor vrachtwagens moet differentiëren in functie van de Euronormen. Wordt in de differentiatie van de toltarieven voorzien in functie van de Euro 5 en andere categorieën? Kunnen we in de toekomst met de opbrengst van de tol een aantal flankerende projecten zoals de openbaarvervoerprojecten al dan niet financieren? Zo ja, op welke manier gaan we dan de bedenkingen die Europa daarbij formuleert, oplossen?

Ik heb nog een vraag over Faber Maunsell. Mijnheer de minister, u verwijst daar terecht naar. Ik vraag me af of een aantal van die cijfers achterhaald zijn, maar de Faber Maunsell-studie komt bij hogere tolinkomsten. De reden hiervoor is dat de BAM de inkomsten van de Liefkenshoektunnel meetelde als inkomsten die worden gebruikt voor de financiering van het nieuwe tracé, terwijl Arup kijkt naar wat de minderinkomst is van de Liefkenshoektunnel onder het BAM-scenario, en die zelfs als een negatieve post in het totale plaatje inbrengt. Er valt iets voor te zeggen om de Liefkenshoekopbrengsten als opbrengsten mee te rekenen, maar dan moet dat voor elk tracé gebeuren. Wat zou dat betekenen voor de haalbaarheid en financierbaarheid van het stRaten-generaal-tracé?

Ik wil nog even een woordje uitleg, mijnheer de minister, over hoe het mogelijk is dat vier jaar lang technische studies – gemaakt door TV SAM, door slimme mensen – tegen ons verteld hebben dat een traject van ondertunneling technisch niet haalbaar is, en nu een studie van andere slimme mensen zegt dat dat wel haalbaar is. Deze uitleg zou ik nog willen hebben. Ik wil ook graag nog een woordje uitleg over het verschil tussen 2,2 en 2,7 miljard euro.

Ik heb destijds de minister-president geprezen voor het feit dat er, weliswaar na heel lang aandringen, een

alternatievenstudie kwam. Ik zou deze regering ook prijzen als zij de randvoorwaarden en uitgangspunten die zij altijd heeft gehanteerd, ook eens in vraag stelt.

Het gaat hier om het grootste Europese project. Het zal ook het stadsbeeld voor 100 jaar of langer bepalen. Ik denk dat we niet over één nacht ijs mogen gaan, zeker niet in de periode waarin we ons nu bevinden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt het, ik veronderstel in persoonlijke naam, op uw website gezet, maar u hebt het hier schitterend opgevangen door mevrouw De Ridder. Zij heeft duidelijk gezegd dat Open Vld voor het BAM-tracé is.

De fractieleider van CD&V is eigenlijk de bocht aan het voorbereiden. Ik denk dat dat in samenspraak is gebeurd met minister-president Peeters en minister Crevits. Ik viel van de ene verbazing in de andere. Dat ben ik toch niet gewoon van de heer Caluwé. Er is de Leugenbergbocht, maar nu ook de Caluwébocht op het traject. Die is hij heel duidelijk aan het voorbereiden.

Als men het over Scheldeovergangen en het aantal rijstroken heeft, mag men niet vergeten dat men voor de N16, de beroemde brug van Temse, de capaciteit aan het vergroten is. U moet eens naar de cijfers in de studie kijken.

Mijnheer Voorhamme, ik heb de studie zelf gelezen, maar de bijlagen nog niet, want dat zijn 600 bladzijden. De Arup-studie heb ik wel gelezen en ik denk dat die zeer goed gedaan is.

Mijnheer de voorzitter, we stellen vast dat CD&V de bocht aan het voorbereiden is. Dat wordt langzaam opgebouwd.

Ik denk dat we ook een nieuwe bocht hebben, de bocht van de heer Voorhamme. Ik nodig u uit om alle voortgangsrapportages te lezen. Mijnheer Voorhamme, ik heb heel veel respect voor u, maar door deze studie worden een aantal vanzelfsprekendheden die in dit BAM-dossier bestonden, op de helling gezet.

Voor mij waren de uitspraken over de Kennedytunnel heel opvallend. Er mogen geen vrachtwagens meer in, maar hij zal tolvrij zijn. Over x aantal jaren zal men daar in Antwerpen opnieuw problemen mee hebben, voor zover men ze nu al niet heeft. De capaciteit bedraagt 65.000 voertuigen en momenteel rijden er 145.000 per dag door. De capaciteit van die tunnel wordt dus al lang overschreden. Mijnheer de voorzitter, misschien is dat al een voorafspiegeling van de regering die door Open Vld en CD&V wordt voorbereid. Ik denk dat er informele contacten zijn om een volgende regering te vormen en dat er waarschijnlijk nog een derde partij bij zal komen.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoorden. Ik denk dat de vragen duidelijk waren. U hebt dan die drie systemen gegeven in verband met de plan-MER's enzovoort.

Minister Dirk Van Mechelen: Zonder het voorbereidend studiewerk om van start te kunnen gaan met het MER. Want dan moeten we er nog twaalf maanden bij tellen.

De heer Jan Peumans: Dat komt er uiteraard nog bij.

Maar ik heb in het verleden hier nog ministers van Openbare Werken horen zeggen dat ze in 2006 met BAM gingen beginnen, dat dit voor iedereen belangrijk was. Ik stel voor de stukken van vroeger nog eens te lezen. Het is een van de beschermheren van minister Van Brempt die in dit parlement verklaard heeft dat BAM flexibel zou zijn, dat het snel op de problemen zou inspelen, dat men in 2006 met het werk zou beginnen en dat in 2010 – dat is volgend jaar – iedereen door de tunnel zou rijden. U hebt gezien wat daarvan overgebleven is, namelijk 0,0 percent.

Mijnheer de minister, u zegt dat u heel veel belang hecht aan het referendum. U zult het met me eens zijn dat er op dit moment geen beslissing kan worden genomen nu er 60.000 handtekeningen verzameld werden. Zeker de liberalen, die, naar ik begrepen heb, grote voorstanders zijn van het referendum, moeten de resultaten van dat referendum afwachten. Het zou een beetje te gek zijn dat men eerst 60.000 handtekeningen laat verzamelen, vervolgens een beslissing neemt en dan een referendum organiseert. Ik heb trouwens begrepen dat de voorzitter van vzw Ademloos vindt dat het referendum zonder voorwerp is als u de Lange Wapper laat vallen. Ik denk dat u de uitslag van het referendum moet afwachten.

Mijnheer de voorzitter, dan is er nog heel de discussie over de tolheffing. Als ik de Europese ontwikkeling zie en de ontwikkeling van Galileo, de eigen gps-toepassing voor Europa, die daar een heel belangrijke rol in speelt, dan is de vraag hoe lang een eurovignetje en de tol aan allerlei autosnelwegen, bruggen en tunnels nog zullen meegaan. Nog voor de Oosterweelverbinding, in welke vorm dan ook, af is, zal de slimme kilometerheffing ingevoerd zijn. We spreken hier niet alleen over vrachtwagens, maar ook over auto's. De discussie die nu wordt gevoerd, zal dan voor een deel achterhaald zijn. Ik denk niet dat dat nog zo lang zal duren.

Ik heb begrepen dat Europa de beslissing heeft genomen over Galileo. Dat gaat weliswaar heel veel geld kosten. In het Europa van morgen zal dat systeem een perfecte toepassing krijgen, ook in de Kennedytunnel. Wat ik hier niet hoor, is dat die tunnel tegen 2014 aan de Tunnelrichtlijn moet voldoen. Daar zijn een aantal kosten aan verbonden. We hebben de brieven van de

ondervoorzitter van de Europese Commissie natuurlijk ook allemaal gelezen. Trouwens, daarnet heeft de heer Vinck daarover nog een duidelijke uitleg gegeven. En dan volgt er natuurlijk een heel andere discussie over het eurovignet, de tolheffing enzovoort, die volgens mij vervangen zullen worden door de slimme kilometerheffing.

Mijnheer de voorzitter, dan is er nog het financieel model, waarover minister Van Mechelen in de voorgaande rapportages een duidelijke uitleg heeft gegeven. Zoals u zich herinnert, was de grote melkkoe indertijd de Oosterweelverbinding. De opbrengsten van die verbinding zouden gebruikt worden om alle andere projecten van het masterplan te financieren. Dat was altijd het uitgangspunt. Langzamerhand kalft dat af. Daar blijft niets meer van over. Morgen of volgende week moet nog het voorstel van decreet over de pps-projecten van De Lijn worden goedgekeurd, waar die herfinancieringsgarantie voor nodig is, en die in dit geval nuttig zijn om die projecten te kunnen uitvoeren. Maar in heel die context blijft ook van de tramprojecten Brabo I en Brabo II steeds minder over.

Mijnheer de minister, het is goed dat u zegt dat op de bijkomende vragen bijkomende antwoorden moeten komen en dat op basis daarvan overgegaan zal worden tot een evenwichtige besluitvorming, die de regering eenparig zal moeten nemen. In uw uiteenzetting hebt u heel duidelijk gezegd dat, indien mogelijk liefst voor 7 juni een beslissing wordt genomen. Mijnheer de minister, noteer maar dat dat na 7 juni zal gebeuren.

Minister Dirk Van Mechelen: De heer Van Rensbergen heeft daarnet nog in alle duidelijkheid gezegd dat zij bijna klaar zijn om de ‘design sign-off’ voor te leggen aan de raad van bestuur. Er staat uitdrukkelijk in de aanbevelingen van het Rekenhof dat op dat ogenblik de toets van de tolheffing en de hoogte daarvan tussen de conclusies van de BAM en van Arup-Sum moet worden uitgeklaard. Op dat ogenblik zal het financieel model opnieuw moeten rollen om vast te stellen of de Masterplan-projecten die zijn toegewezen aan de BAM, in die cash-flowstromen gerealiseerd kunnen worden. Ik denk dat men in dat geval de P 100 zal moeten hanteren. Men zal moeten aantonen dat de voorziene budgetten volstaan om die werken uit te voeren. Over welke werken het gaat, is intussen voldoende bekend.

Wat de tolheffingen betreft, hebben we de duidelijke briefwisseling gekregen van de Europese Commissie. We hebben een aanvulling gekregen van de heer Vinck. Indien nog een case zou worden voorgelegd, dan kan die worden voorgelegd aan de Europese Commissie om dat verder uit te klaren. Ik zal daar geen verdere prognoses over maken. Ik heb gehoord wat ik heb gehoord.

Wat de tolheffingen betreft, is het belangrijk te stellen dat er in de Kennedytunnel geen tolheffing is. Verder is

er de vraag naar de opportuniteit en wenselijkheid van tol voor vrachtwagens. Ik ben er de afgelopen tien jaar steeds van uitgegaan, vanaf de goedkeuring van het Masterplan, dat de capaciteitsdaling in de Kennedytunnel werd gerealiseerd door die 45.000 vrachtwagens naar die nieuwe oever toe te leiden. Dat wordt nu verder uitgeklaard in het onderzoek. Er blijft dan wel een potentieel van 100.000 wagens. De Kennedytunnel is berekend op 65.000 wagens. Kan die vrachtwagenvrije Kennedytunnel mobiliteitstechnisch het antwoord bieden voor de opvang van de verkeersstromen? We zullen het traffic management in elk geval hanteren. Bij eventuele proberen in de Kennedytunnel zijn er twee alternatieven via traffic management. Ze kunnen via de Oosterweelverbinding of via de Liefkenshoektunnel worden gestuurd. Dat is het uitgangspunt waar ik altijd vanuit ben gegaan. Het is de bedoeling om de congestie aan de Kennedytunnel definitief onder controle te krijgen. Daarnaast gaat het ook om de letterlijke, fysieke verkeersveiligheid in die tunnel op het moment dat men in een file terechtkomt. Dan kijk je achteruit of er een vrachtwagen komt aangereden. Ik doe dat toch, ik weet niet of andere mensen dat ook doen. Dat is een tweede discussie die we moeten voeren.

Een derde discussie is door de heer Peumans terecht naar voren geschoven. We zullen de tunnel in ieder geval moeten aanpassen, maar als je vrachtwagens wil toelaten in de Kennedytunnel, dan weten we ongeveer wat dat betekent aan werken die er moeten worden uitgevoerd. Ik ben geen ingenieur, maar men heeft me uitgelegd dat er dan wordt gedacht aan de optie van een tunnel in de tunnel te schuiven. Dat kunnen de technici onder elkaar rustig uitmaken. Als je dat doet, behoud je dan tweemaal drie rijstroken of kom je dan op tweemaal twee rijstroken, met een brede en een smalle rijstrook? Dat moet worden uitgeklaard, los van de kostprijs van die werken.

Wat betreft de Oosterweelknoop, mijnheer Penris, was de haven vertegenwoordigd in de staten-generaal. De mensen van de haven zaten rond de tafel van de staten-generaal en hebben de debatten mee gevoerd. Dat was geen achterkamerpolitiek. De resultaten daarvan zijn het uitgangspunt geweest voor de Vlaamse Regering. Dat is weerhouden in het ruimtelijk uitvoeringsplan dat is voorgelegd voor openbaar onderzoek in 2005 en dat heeft geleid tot de vaststelling in 2006. Het gaat heel die procedure mee. Dat vandaag opnieuw in vraag stellen, is afbreuk doen aan de harde randvoorwaarden van de opdracht die we hebben gegeven.

Zoals ik al meer zei: nadenken is niet verboden. We bekijken dat. Naar milieukwaliteit, geluidskwaliteit en ruimtelijke impact, mogen we niet vergeten welke ontlasting die Oosterweelknoop zou kunnen zijn. Dat speelt mee in de afweging waar ik nu best geen enkele voorafname op doe. Laat nu de regering samen met de

specialisten haar werk leveren. Het is aan ons om te bewijzen dat sommigen zich vergissen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Peumans, door de heer Daems en door de heer Penris werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.
