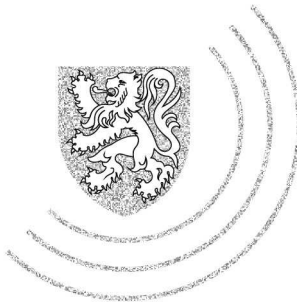


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2009

GROTE INFRASTRUCTUURWERKEN

**Alternatievenonderzoek
Toelichting door het studie bureau ARUP-SumResearch**

**Lange Wappertracé
Toelichting door THV Noriant**

GEDACHTEWISSELING

**VERSLAG
namens de Commissie ad hoc
uitgebracht door de heren Carl Decaluwe en Jan Penris**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

de heer Tom Dehaene, de dames Kathleen Helsen, Tinne Rombouts, de heer Marc Van de Vijver;

mevrouw Annick De Ridder, de heer Sven Gatz;

de heer Filip Dewinter, mevrouw Marijke Dillen, de heer Joris Van Hautem;

mevrouw Michèle Hostekint, de heer Jan Roegiers;

de heren Jan Peumans, Kris Van Dijck;

de heer Lode Vereeck;

de heer Filip Watteeuw.

Plaatsvervangers:

de heer Carl Decaluwe, mevrouw Veerle Heeren, de heren Jan Laurys, Jan Verfaillie;

de dames Fientje Moerman, Marleen Vanderpoorten;

de heren Frank Creyelman, Jan Penris, mevrouw Gerda Van Steenberge;

de dames Yamila Idrissi, Güler Turan;

de dames Vera Celis, Lies Jans;

de heer Peter Reekmans;

de heer Hermes Sanctorum.

DAMES EN HEREN,

De Commissie ad hoc - opgericht door de plenaire vergadering op 15 juli 2009 - organiseerde op dinsdag 25 augustus 2009 een vergadering over enerzijds de vervolgstudie 'Bijkomende Scheldekruising in Antwerpen' van het ontwerp- en ingenieursbureau ARUP-SumResearch, anderzijds het project Lange wappertracé van het consortium Noriant.

De voorzitter, de heer Jan Peumans: Collega's, beste toehoorders, deze commissie ad hoc houdt vandaag een hoorzitting met het studiebureau Arup-Sum en THV Noriant over het Masterplan Antwerpen.

Er zijn tijdens de voorbije legislatuur in het Vlaams Parlement twaalf voortgangsrapportages met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) over de grote infrastructuurwerken – Masterplan Antwerpen geweest. In de laatste plenaire vergadering voor het zomerreces heeft het Vlaams Parlement beslist om een commissie ad hoc op te richten waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn.

Het is de bedoeling om het alternatievenonderzoek, de vervolgo opdracht in verband met de bijkomende Scheldekruising, te laten toelichten door het studiebureau Arup-Sum.

Ook Noriant heeft gevraagd om een toelichting te mogen geven. In overleg met de voorzitter van BAM heeft Noriant toestemming gekregen om een toelichting te geven bij het Lange Wappertracé. Wij willen hiermee het debat verruimen.

De burgemeester van Antwerpen, de heer Janssens, zal eerst een korte toelichting geven over de vervolgo opdracht van Arup-Sum.

I. PROCEDURE

De heer Dirk Peeters: Mijnheer de voorzitter, de Groen!-fractie vindt het totaal ongepast dat een aannemersbedrijf zoals Noriant hier het woord voert, omdat het commercieel betrokken is bij de Lange Wapper. Of die mensen nu komen met een volmacht van de BAM of niet, doet er niet toe. Spreekt hier een aannemersbedrijf namens de Vlaamse Regering? Dan hebben wij een probleem. Betrokkenheid is één zaak, maar wij vinden dit een serieus probleem. Wij willen vragen om alsnog de agenda te veranderen en te beperken tot de toelichting van de burgemeester van Antwerpen en van Arup-Sum.

Mevrouw Marijke Dillen: Mijnheer de voorzitter, ik wil voorstellen om de heer Penris aan te stellen als verslaggever.

De voorzitter: De heer Penris behoort tot de oppositie, dus stel ik voor, zoals ook de gewoonte is, dat we ook iemand van de meerderheid aanduiden als verslaggever.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, ik wil de heer Decaluwe voorstellen als verslaggever.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik met de heer Decaluwe beter overweg zal kunnen dan met u destijds. U was soms een heel moeilijke verslaggever. Ik denk dat de heer Decaluwe minder e-mails naar mij zal sturen dan u. Daarmee wil ik niet zeggen dat u ongelijk had. U was een goede, strenge en nauwgezette verslaggever.

Daarom verbaast uw demarche van vandaag me enigszins. De collega's van Groen! hebben al een schot voor de boeg gegeven: wat komen de mensen van Noriant hier doen? Ik wil hen hier gerust aanhoren – dat kan het debat alleen maar meer volume geven \neg , maar we zitten dan wel met een probleem. Bepaalde groepen uit het Antwerpse delen ons vandaag immers mee dat deze aannemersgroep volgens het bestek hier niet het woord mag voeren, tenzij hij gedekt zou zijn door de BAM en/of de Vlaamse Regering. Mijnheer de voorzitter, hebben deze mensen al dan niet een mandaat gekregen van de BAM om hier vandaag te spreken? We moeten deze vergadering vanaf het begin voeren in overeenstemming met alle geldende wetgeving.

Ik heb niet om de komst van Noriant gevraagd – ik ben zeer enthousiast over de aanwezigheid van die mensen –, maar dan had ik ook graag andere groepen gehoord. Ik wilde alleen Arup-Sum horen omdat zij tijdens de vorige legislatuur een idee op de proppen hebben gebracht dat mij interesseerde en dat zij inmiddels hebben verfijnd. De andere groepen heb ik bij het investituurdebat echter niet uitgenodigd, u hebt dat blijkbaar gedaan, en ik zou willen weten op welke basis.

De voorzitter: U verwijst naar een persmededeling die gisteren werd verspreid door stRaten-generaal. Op pagina twee staat: “De opdrachtnemer kan in geen enkel geval onafhankelijk van de Opdrachtgever extern communiceren over de werken en zal ieder verzoek van de media voor interviews, toelichting en commentaar over de werken en de uitvoering van de opdracht altijd voorleggen aan de opdrachtgever.”

Ik heb dat zowel met de algemeen manager als met de voorzitter van de raad van bestuur van BAM kort gesloten. Ze hebben me gezegd dat ze er geen bezwaar tegen hebben. Wie ben ik dan om hen te beletten een toelichting te geven aan deze commissie?

De heer Jan Penris: Voor de goede orde zou ik willen weten wanneer u Noriant hebt uitgenodigd.

De voorzitter: Begin augustus.

De heer Jan Penris: Wanneer hebt u bevestiging gekregen van BAM?

De voorzitter: Ik heb daarover met de voorzitter van de BAM de heer Vinck gesproken.

De heer Jan Penris: Wanneer?

De voorzitter: Dat weet ik niet exact.

De heer Jan Penris: Vroeger was u degene die de lastige vragen stelde. Nu stel ik ze.

De voorzitter: Ik antwoord u heel duidelijk dat ik dat niet zo uit mijn hoofd kan zeggen. Ik zal u dat later wel meedelen.

De heer Jan Penris: Daarmee ben ik niet tevreden. U hebt een demarche gedaan die u vroeger niet zou hebben geduld.

De voorzitter: Ik zie niet in waarom. Als hun aanwezigheid een meerwaarde betekent in de discussie over het alternatievenonderzoek, zie ik niet in wat daar verkeerd aan is.

De heer Jan Penris: Waarom hebt u dan alleen Noriant uitgenodigd, en niet die bevolkingsgroepen uit de Antwerpse regio?

De voorzitter: Ik had die vraag natuurlijk verwacht. We hebben de vzw Ademloos wel gehoord in de commissie in het kader van de behandeling van een collectief verzoekschrift. Ze kunnen nog altijd een verzoek richten.

De heer Jan Penris: Moet Noriant dat dan niet doen?

De voorzitter: Noriant heeft die vraag aan mij gesteld.

De heer Jan Penris: Hoe?

De voorzitter: Bij monde van de heer Franken.

De heer Jan Penris: Via een brief?

De voorzitter: Hij heeft dat mondeling gedaan.

De heer Jan Penris: En u bent daar onmiddellijk op ingegaan?

De voorzitter: Nee, ik heb dat links en rechts kort gesloten.

De heer Jan Penris: Hoe hebt u dat kort gesloten?

De voorzitter: Met mijn echtgenote? (Gelach)

De heer Jan Penris: U moet dit parlement niet belachelijk maken.

De voorzitter: Ik zal het spel anders spelen, anders zijn we hier over een uur nog mee bezig. Zijn er buiten de vertegenwoordigers van Groen! en Vlaams Belang nog leden met fundamentele bezwaren tegen het horen van de mensen van Noriant? Mijnheer Penris, hun aanwezigheid biedt een meerwaarde. Tijdens de afgelopen vijf jaar heb ik Noriant nooit gehoord of gezien. Aangezien die groep nu toch is aangeduid als de geprefereerde bieder, kunnen we eens horen wat die mensen te vertellen hebben over hun project.

De heer Bart Martens: Ik kan de collega's wel volgen. Tijdens het debat over de regeringsverklaring hebben we beslist deze commissie samen te roepen om te discussiëren over het vierde alternatief. Toen hebben we alleszins niet afgesproken dat ook Noriant of derde partijen daarbij betrokken zouden worden. In die zin zijn we dan ook verrast dat Noriant op de agenda staat. We vinden wel dat het in deze of in een andere commissie interessant zou kunnen zijn om ook Noriant nog eens te horen, al is het maar omdat hun eigen architecten publiekelijk vragen stellen bij het ontwerp van Noriant, en meer bepaald bij de aansluiting van die fameuze Lange Wapper op de viaduct van Merksem. Alleen dat aspect verdient al een nadere discussie en toelichting door Noriant.

Als men Noriant in deze discussie wil betrekken, dan staat niets in de weg om ook andere betrokken actoren bij het hele masterplan nog eens te horen. U zegt terecht dat Ademloos al eens werd gehoord. Dat was echter voor het vierde alternatief uit de bus is gekomen, voor het aantal handtekeningen om een referendum af te dwingen, waren verzameld.

Als we het debat dus echt willen verruimen, moeten we fair zijn en ook andere levende krachten in de samenleving opnieuw de kans geven om zich ook over dat vierde alternatief uit te spreken. Mijn fractie heeft er dus geen enkel bezwaar tegen om in een vervolvergadering opnieuw vzw Ademloos en stRaten-generaal uit te nodigen, zodat ze hun visie kunnen geven op de twee overblijvende alternatieven die nu voorliggen.

De heer Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, ook wij hadden inderdaad eerst alleen de toelichting van Arup-Sum verwacht. Het lijkt me normaal dat de BAM spreekt namens de Vlaamse overheid en ook duiding geeft. U hebt het initiatief genomen om de ontwerpers van het basistracé zoals dat vandaag het voorwerp uitmaakt van de bouwaanvraag waarvan het openbaar onderzoek is afgehandeld, vandaag het woord te laten voeren. Onze fractie heeft daar geen probleem mee. De andere groeperingen zullen inderdaad nog meer dan genoeg aan bod komen en ook hun licht laten schijnen op deze discussie, om zo alle mogelijke duidelijkheid voor Antwerpen en Vlaanderen te creëren in dit dossier.

De heer Ivan Sabbe: Ik wil niet in detail treden, maar hier is inderdaad een punt gemaakt, namelijk de vooringomenheid van de aannemer in kwestie, terwijl nog niet helemaal duidelijk is wat het precies zal worden. Er loopt nog een procedure, onder meer bij de Raad van State. Ik vind dit wijzen op een grote vooringomenheid. Ik wil de parallel maken met een gemeenteraad. Het is erg ongebruikelijk dat een aannemer al wordt uitgenodigd en ten tonele gebracht alvorens de aanbesteding is gebeurd en het project doorgaat. Als iemand hier het woord had moeten nemen en de trajecten had moeten bespreken, dan was dat mijns inziens de BAM. Die is de juiste gesprekspartner en niet de aannemer in kwestie.

De heer Ludwig Caluwé: Het verbaast me enigszins dat er zoveel weerstand is tegen het horen van Noriant. Sinds er een akkoord is met de BAM, kunnen die mensen spreken. Het lijkt me nuttig dat ze een bijdrage leveren aan het debat. Ik hoop dat dit niet betekent dat men een beetje bang is van het debat ter zake.

Het lijkt me inderdaad nuttig te bekijken hoe we dit voort aanpakken en of we nog een bijkomende commissievergadering organiseren. Het lijkt me nuttig dat we op dat ogenblik ook de BAM zelf daarover het woord geven.

De voorzitter: Als ik het goed begrijp, zegt de meerderheid dat we eventueel Ademloos, stRaten-generaal en de BAM zelf zouden uitnodigen in een vervolvergadering. Ik heb daar geen enkel probleem mee, integendeel. Dan kunnen we met deze commissie een nieuwe datum afspreken en dan zullen we die mensen uitnodigen. Kan iedereen het daarmee eens zijn?

De heer Jan Penris: Zeer zeker, maar ik wil dergelijke vergaderingen niet op de lange baan schuiven. Ik wil nu een engagement van u dat zij zeker en zo snel mogelijk zullen worden gehoord. U weet dat het referendum

in Antwerpen op 18 oktober plaatsvindt. Onze tijd is dus beperkt. Ik wil de andere partijen horen binnen een redelijke termijn, voor 18 oktober en zelfs voor dit parlement bijeenkomt. Ons parlement komt eind september bijeen. Ik wil ze eventueel dan nog voor die datum horen.

De voorzitter: Mijnheer Penris, om de daad bij het woord te voegen, stel ik voor dat deze commissie over een veertiental dagen opnieuw bijeenkomt. Rekening houdend met de suggesties hier zullen we zowel Ademloos en stRraten-generaal als de BAM uitnodigen.

De heer Dirk Peeters: Mijnheer de voorzitter, daar ben ik het mee eens. Ik ben ook blij dat er inderdaad een ruimere betrokkenheid wordt georganiseerd. Toch heb ik nog een vraag. Ik zie dat er geen lid van de regering aanwezig is. Als Noriant hier spreekt, vertolkt het dan vandaag het standpunt van de Vlaamse Regering of dat van een aannemersbedrijf?

De voorzitter: Ik ken de inhoud niet, maar ik veronderstel dat Noriant vandaag gewoon een technische toelichting zal geven bij het concept van de Lange Wapperbrug, niet meer en niet minder. Ik denk niet dat deze mensen hier zware pleidooien zullen houden over ik weet niet wat allemaal.

Kunnen we aldus besluiten? Dan geef ik het woord aan de burgemeester van Antwerpen, die nu burgemeester van Antwerpen is, maar straks volksvertegenwoordiger.

II. TOELICHTING DOOR DE HEER PATRICK JANSSENS, BURGEMEESTER VAN ANTWERPEN

De heer Patrick Janssens: Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor de mogelijkheid om de achtergrond van de studie te duiden. Ik vind het belangrijk om te kunnen duiden waarom wij als stadsbestuur van Antwerpen deze vervolgoopdracht hebben gegeven en vooral ook wat de opdracht wel en niet was. Nadien zal ik me in de zaal zetten, waar mijn plaats als parlamentslid eigenlijk is.

In opdracht van de Vlaamse Regering heeft Arup-Sum in de periode van oktober 2008 tot maart 2009 een evaluatiestudie gemaakt van drie voorliggende tracés. Bij de presentatie van die resultaten in maart 2009 waren er twee dingen voor ons als stadsbestuur van bijzonder groot belang.

Er waren kritische opmerkingen bij elk van de voorliggende tracés, die te maken hadden met mobiliteitsoverwegingen. Er waren specifiek voor het Lange Wappertraject ook zeer grondige stedenbouwkundige opmerkingen. Vooral dat laatste sloot aan bij een breed gedragen gevoel in Antwerpen, ook binnen de politiek. Tot op het ogenblik dat de Arup-Sumstudie werd gepresenteerd, werd dat door de Antwerpse gemeenteraad gezien tegen de achtergrond van een situatie waarbij er voor de Lange Wapper geen alternatief voorlag dat technisch haalbaar leek.

De mensen van Arup-Sum hebben in maart niet enkel hun beoordeling gegeven van de voorliggende tracés, maar bovendien een embryonale denkpiste gelanceerd van een mogelijk vierde tracé, dat de nadelen van de andere tracés niet zou hebben en volgens hen ook technisch haalbaar zou zijn. Met name dat laatste was voor ons nieuw en belangrijk.

In overleg met de Vlaamse Regering hebben we de mogelijkheid gekregen om een vervolgoopdracht te geven. Die mogelijkheid was een gevolg van het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering, waarbij enerzijds de BAM toelating kreeg om de bouwaanvraag in te dienen voor het Lange Wappertracé en anderzijds de stad Antwerpen extra tijd kreeg, 120 dagen na het afsluiten van het openbaar onderzoek, om bijkomend onderzoek te doen en de uitslag van een $\pi\pi$ op dat moment nog eventueel – referendum af te wachten.

Wij hebben dan ook als stadsbestuur besloten om een vervolgoopdracht te geven aan Arup-Sum. Ik wil u even in herinnering brengen wat onze opdracht was. Die was tweërlei. Eerst en vooral hebben wij als opdracht gegeven om de embryonale denkpiste van dat vierde tracé technisch verder uit te werken en ook de tekeningen zo ver mogelijk uit te werken om te ontdekken of het technisch al dan niet mogelijk was. U zult zich herinneren dat er bij de presentatie van dat alternatief heel wat kritische vragen werden gesteld over de technische haalbaarheid, de hellingsgraad, de veiligheid en dergelijke. Het eerste deel van de opdracht was: is het vierde tracé haalbaar en uitvoerbaar?

Het tweede deel van de opdracht was om het vierde tracé, eens het was uitgewerkt, te evalueren zoals de andere voorliggende tracés waren geëvalueerd in de studie van de Vlaamse Regering. Daarbij hebben wij uitdrukkelijk aan Arup-Sum gevraagd om rekening te houden met de voorwaarden die de Vlaamse Regering had geformuleerd, namelijk samengevat: een tunnel op tweemaal drie rijstroken, een vrachtverbod voor de Kennedytunnel en geen tol voor autoverkeer in de Kennedytunnel.

De mogelijkheid wordt geboden om verbeteringen voor te stellen en opmerkingen te maken. Ik heb de mensen van Arup-Sum letterlijk wel gezegd dat de examenvraag wordt gesteld binnen de grenzen van wat de Vlaamse Regering heeft vastgelegd. Bijkomende bedenkingen zijn welkom, maar wij zijn op zoek naar een antwoord met respect voor de gestelde randvoorwaarden.

Van 6 april tot 8 juli, gedurende drie maanden, hebben we een intensief proces uitgevoerd dat een spiegelbeeld is van wat voor geheel Vlaanderen is gebeurd. We hebben een stedelijke begeleidingscommissie opgestart, naar analogie met de Vlaamse begeleidingscommissie. Vooraf hadden we de Vlaamse Regering gevraagd of de Vlaamse begeleidingscommissie niet voor de begeleiding kon instaan, maar de regering is niet op het verzoek ingegaan. Ik neem aan dat dit te maken heeft met het dubbelbesluit en dergelijke.

Het stadsbestuur heeft dus een gelijkaardige procedure gevolgd. In die begeleidingscommissie waren actoren actief zoals de diverse stadsdiensten en het Havenbedrijf. In die periode is voortdurend – veeleer informeel – overlegd, met de diverse stadsdiensten, het Havenbedrijf, en de Vlaamse en Europese administraties.

Op 8 juli heeft Arup-Sum de resultaten van zijn werk aan het college van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen gepresenteerd. Op dezelfde dag gebeurde dat ook in de druk bijgewoonde raadscommissie van de gemeenteraad. De dag nadien kwamen de BAM, de Vlaamse en de stedelijke diensten, stRaten-generaal, Ademloos, de districten, een aantal burgemeesters van de randgemeenten en het provinciebestuur aan bod. Op 10 juli werden de resultaten voorgelegd aan de adviesorganen van de stad, zoals Gecoro, ADOMA (de adviesraad voor duurzame ontwikkeling en milieu Antwerpen) en de Welstandscommissie.

Op dat ogenblik kwam de vraag van het Vlaams Parlement om deze commissiebijeenkomst te houden. Die kon niet sneller plaatsvinden dan vandaag omdat toen het bouwverlof bezig was. Nadien zullen er nog vervolgvergaderingen, onder meer met het Havenbedrijf, worden georganiseerd. Dat is de achtergrond van het verhaal.

III. TOELICHTING DOOR ARUP-SUMRESEARCH

De heer Jacques Timmerman: Het verheugt me de resultaten van de vervolgstudie die de stad Antwerpen ons begin april verzocht te maken, met u door te nemen. Het omvangrijke rapport met ruim 300 bladzijden is in juli al in Antwerpen voorgesteld. Methodologie en onderzoek zijn in detail opgenomen. De studie is tweeledig. In een eerste deel wordt de technische uitwerking van het basismodel aangegeven en geargumenteed. In een tweede luik wordt het Arup-sum tracé gemodelleerd en gebeurt er een evaluatie doorheen de zes indicatoren zoals ook in de evaluatiestudie in opdracht van de Vlaamse Regering. Ze behelzen de technische kwaliteiten van het model, de mobiliteitsresultaten, de financiële haalbaarheid, een onderzoek inzake leefmilieu, lucht en geluid en ten slotte de timing en constructie-elementen van het model. Alle randvoorwaarden zijn gelijkgeschakeld met wat aan andere tracés is opgelegd, met inbegrip van de drie basisuitgangspunten: geen tollingvoorwaarden aan de Kennedytunnel, verbod voor vrachtwagens in diezelfde tunnel en een tunnelconcept van tweemaal drie rijvakken. Dat noemen we in de toelichting het conforming Arup-sum tracé. Het maakt een correcte vergelijking met de andere tracés en in het bijzonder het BAM-tracé mogelijk. De toelichting is een synthese van het brede onderzoekswerk en bestaat uit drie onderdelen. In eerste instantie krijgt u een introductie van wat het Arup-sum tracé inhoudt, met uitleg over werking, oplossing en een aantal krachtlijnen en de gevolgen voor stad en haven. Een tweede luik behandelt de vergelijking met het BAM-tracé door middel van een speAR-diagram. Als afsluiter leggen we een verfijnd voorstel van het basistracé van Arup-sum, gestoeld op voorstellen inzake mobiliteit en het gebruik van de Kennedytunnel.

De tweede reeks slides laten een voorstelling zien van het Arup-sum tracé. Er zijn drie elementen: een lijn-vormige eenvoudige tunnel onder de dokken met twee aansluitingspunten op respectievelijk de E34 en de A12 ter hoogte van Luythagen. Ook de resultaten van het technisch onderzoek worden toegelicht: de technische

haalbaarheid, de goede oplossingen die het onderzoek opleverde inzake mobiliteit en leefmilieu, de scores voor een aantal indicatoren die gelijklopen met die van het BAM-tracé en uiteindelijk komen we op basis van het onderzoek over de integratie van grootschalige infrastructuur in een grootstedelijke context tot de conclusie dat ons tracé betere oplossingen biedt voor Antwerpen en de haven. Bovendien is gebleken dat een derde Scheldekrusing absoluut noodzakelijk is.

De heer Ian Gardner: Ik neem even de drie constructiecomponenten van het voorstel met u door. Er is een zuid-westaansluiting voorzien met de E34 die naar een tolplein zou gaan. Vanuit het zuidwesten gaat het dan naar het noorden waar er tweegeboorde tunnels onder de Schelde en verder door onder de dokken lopen. Een nieuwe component is de aansluiting met de A12 en een nieuwe toegang tot de haven. Tussen de E17 en de E34 in het westen zien we hetzelfde schema als dat van BAM, met een aansluiting op de nieuwe Scheldeoversteek. Het tolpunt is wel wat lager gelegen dan in het voorstel van de BAM, omdat het Arup-sum-schema vlugger in de tunnels moet om onder de Schelde door te gaan. Het tolplein ligt daarom iets lager en is ook wat kleiner. Dat maakt ook dat er in en om die tolzone minder lawaai zal zijn.

De twee geboorde tunnels zijn 4,3 kilometer lang. Er zijn twee tunnels, elk met drie rijvakken en elke tunnel is 15,1 meter van externe diameter. Ze lopen over het grootste deel van de lengte parallel horizontaal met een kleine helling om water te kunnen afvoeren. Ze liggen ongeveer een tunneldiameter uit elkaar, wat normaal is. De tunnels zouden 37 meter onder het maaiveld, het grondniveau, zitten. De top van de tunnel zou dan op 18 meter onder de Schelde en de dokken passeren.

Het tunnelen moet gebeuren in de kleigronden van Boom, een zeer goede materie. Londen heeft zoveel tunnels, precies omdat ook daar een goede ondergrond beschikbaar is. Het grote verschil tussen ons voorstel en de andere, is dat er geen extra aansluitingen nodig zijn. De tunnels lopen recht en het traject verloopt dan ook zonder gecompliceerde S-bochten. Dat is goed voor de machines en maakt de tunnels bovendien veilig omdat ze een goede zichtbaarheid bieden. Bij incidenten in de tunnels zijn er dankzij de korte afstand tussen de tunnels goede doorgangen voorhanden, onder meer voor hulpdiensten. Doordat de tunnels recht zijn, is ten noorden van de Schelde een interventiepunt met een schacht van ongeveer 25 meter diameter. Dit laat toe dat interventie van bijvoorbeeld de brandweer via die weg mogelijk wordt in de tunnels. Zo worden nooduitgangen gecreëerd. Op maaiveldniveau wordt ook een verzamelpunt aangelegd voor alle diensten die moeten ingrijpen bij incidenten, en dat zonder een ingewikkelde structuur.

Bij de A12 krijg je bij het uitrijden van de tunnel iets met vier functies: toegang tot de A12 bieden aan alle voertuigen uit de tunnels en naar de haven. Het sluit aan bij de E19 in het noorden en de A1 in het zuiden. Heel wat van de sectie buiten de tunnel ligt toch nog op min 20 meter onder het maaiveld. Er is dus een lange aanloop.

Over het design van het voorstel zijn drie maanden gegaan en een driedimensionele studie. Er is ook een test uitgevoerd op basis van de UK-normen. Er is ook een voorafgaande veiligheidsstudie uitgevoerd.

Er worden niet zo veel grote tunnels gebouwd. Dit is dan ook een nieuwe technologie. Aan de rechterkant zien we alle tunnels met een vergelijkbare diameter die nu in aanbouw zijn. Onderaan zien we de toegang en verticaal de dimensies van de tunnels die worden gebouwd. Er is ook een trapezium van de tendensen in de tunnelbouw vandaag. De tunnel in Antwerpen is niet uitzonderlijk. Er worden dergelijke tunnels gebouwd in Madrid, die nog overtroffen worden door die in China en in Moskou.

De moderne tunnelbouwmachines zijn uitermate gesofisticeerd en kunnen op een veilige manier tunnels boren. Er is een zeer strikte controle: men weet wat er gebeurt op grondniveau, maar ook wat er in de tunnels aan de gang is. Het blijkt tevens een veilige werkomgeving voor arbeiders.

Het rechte verloop van de tunnels vloeit voort uit het feit dat er geen knikmodel nodig is vanuit technisch oogpunt. We kunnen die afmetingen mijns inziens dan ook aan.

Het is een goed plan voor de haven omdat tweederde van het verkeer uit de haven, de haven probeert te verlaten in oostelijke richting. Als er dan al een kruising is die toegang geeft tot die kant, is het vrij simpel.

We hebben ook vastgesteld dat nogal wat niet-havengebonden verkeer in het Oosterweelplan toch door de haven zou rijden om naar de Oosterweelverbinding te gaan. Dat is geen strategische behoefte. Het Arup-sum-plan zorgt ervoor dat dit verkeer op de A12 blijft en dan ten oosten van de haven zijn weg vervolgt.

De heer Jacques Timmerman: Op de volgende slides ziet u de uitwerking van drie maanden van intensief werken aan de aansluiting op de A12. Links ziet u het koppelstuk van de tunnel die vanuit Linkeroever onder de dokken daar aankomt en aansluiting vindt op de A12 ter hoogte van Luythagen. In de oorspronkelijke studie zochten we eerst een oplossing meer ten oosten van de aansluiting op de E19. Gaandeweg zijn we daarvan afgestapt ten bate van betere aansluitingen en op de Noorderlaan een aansluiting voor de haven op het hoge wegennet. Dat vormde een van de uitdagingen voor de studie. Het plan zoals uitgewerkt in die drie maanden toont in het geel de aankoppeling op de Noorderlaan die perfect mogelijk is in die zone. In het oranje zien we de aansluiting op de A12 en in het blauw de aansluiting op de E19 of de Ring 1. De resultante van het model moet een strategische inplanting voor de haven garanderen ter hoogte van de Noorderlaan die tweederde van het verkeer genereert. Bij de ontwikkeling van de haven in noordelijke richting biedt dit plan een zeer goede mogelijkheid om op het hoge wegennet te komen.

De potentialiteit is vanzelfsprekend: deze zone laat toe identiteit en strategie voor de haven te koppelen. Ook Ekeren kreeg onze volle aandacht. Waar we eerst met aankoppelingen te dicht bij woongebieden zaten, konden we door alles meer westelijk weg te trekken, zowel het woongebied vrijwaren als wegentechnisch een betere oplossing aanbrenge. We blijven onder de bestaande A12, tussen de Noorderlaan en de A12 in. Op die manier koppelen we voor Ekeren een vrijwaring van het woongebied aan de ontsluiting: geen lasten en een vrij volwaardige nieuwe aansluiting voor dat deel van Antwerpen. Ekeren, Brasschat en Kapellen zullen er ongetwijfeld voordelen in ontdekken.

De uitwerking is een voorzet om te visualiseren wat de mogelijkheden voor de haven zijn met dit gebied. De koppeling maakt identiteitsontwikkeling mogelijk. Daartegenover staat het minpunt dat op de locatie zes tot zeven concessiehouders in overleg naar een andere plaats moeten worden overgebracht. Wij wilden voorzien dat dit kan op dezelfde locatie, met 20 hectare concessie die daarvoor nodig is. Met het gieten van een vloerplaat ter overkapping, zou 8,5 hectare herwonnen worden. Als daaraan gevolg wordt gegeven, is een portaalgebouw ook een mogelijkheid om identiteit en strategie te koppelen.

Wij hebben ons erop toegespitst een tracé te ontwikkelen zonder Oosterweelknooppunt. Uit de eerste evaluatiestudies is immers al gebleken dat dit vrij complexe aansluitingen meebracht in alle drie de tracés – het tunnelconcept van de StRaten-generaal, het BAM-tracé en ook het derde tracé. Ook mobiliteitstechnisch zit het Oosterweelknooppunt niet op de logische juiste plaats. Tweederde van het havenverkeer zit aan de Noorderlaan, een derde aan de Scheldelaan. Strategisch lijkt het ons dus logischer de aansluiting voor het havenverkeer op het hoge wegennet meer noordelijk in te plannen. De ontwikkeling van de haven verloopt overigens al jaren in noordelijke richting en op Linkeroever.

Bij vergelijking van de hellingsgraden zien we dat identiek dezelfde hellingsgraden en internationale normen gehanteerd worden als bij het BAM-tracé, in blauw, met verzonken tunnel en aanknopingspunt op de Oosterweel aan het Noordkasteel. De ontsluiting van het Noordkasteel en het Oosterweelknooppunt daar zwaar bemoeilijkt wordt door de hefbrug op de Oosterweelsesteenweg. Per uur staat de Noordkasteelbrug immers zowat tien tot vijftien minuten in open stand. Dat belemmert de prioritaire havenontsluiting. Dat is niet het geval met het aanbod ten noorden aan de A12.

We bekijken het Oosterweelknooppunt nog even ter vergelijking met het Arup-sum-tracé. Dat biedt met drie eenvoudige componenten een simpel antwoord voor een derde ontsluiting: een lijnvormige tunnel en twee aanknopingspunten. Het BAM-tracé heeft een eerste component op Linkeroever, een verzonken tunnel, het Oosterweelknooppunt en het vertrekpunt en de hellingen naar de Lange Wapper, de Lange Wapper zelf als vijfde component en ten slotte het meest complexe element, namelijk de aansluiting van de Lange Wapper op de Ring 1 die zelf al een vergissing uit het verleden is.

Zonder Oosterweelknooppunt zijn ook de indicatoren voor geluid beter. Links zien we het model dat de verschillen ter zake aangeeft tussen het Arup-sum-tracé en dat van de BAM. Het duidelijk merkbare verschil zit hem in de brug of geen brug, met of zonder Oosterweelknooppunt dus.

Ons onderzoek doet ook uitschijnen dat de ligging van het Oosterweelknooppunt geen oplossing biedt ter ontsluiting van het gebied er rond. Logischer is dat te doen zoals Arup-sum, naar buiten toe in plaats van het te centraliseren dicht bij de stad. Daarom is het dan ook niet opgenomen in het Arup-sum-tracé.

Het Arup-sum-tracé kan bovendien ook de ingewikkelde aantakking op de Ring 1. De cascade aan zware in-

frastructuuringsrepen van het BAM-tracé was duidelijk aanwezig in het eerste evaluatieonderzoek. De noodzaak om vanuit de Lange Wapper met een dubbel dek-constructie aan te sluiten op het bestaande viaduct aan het Sportpaleis, maakt dat er een verbreding van dat viaduct van 40 tot 110 meter en op bepaalde plaatsen zelfs 120 meter nodig zou zijn. Dat betekent tweemaal 9 rijvakken. Het tracé beoogt voorts een strikte scheiding van vrachtverkeer en personenverkeer. Om dat financieel haalbaar te maken, is die voorsortering volledig op te nemen in dat deel van het traject. In het Masterplan worden de aansluiting met de stedelijke ringweg en de scheiding tussen het doorgaand verkeer en die ringweg ook gekoppeld aan de moeilijke aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis.

Het Arup-sum-tracé vereenvoudigt die situatie enorm door de aansluiting van de Ring 1 en het Oosterweelknooppunt te vermijden. Ter hoogte van de Groenendaallaan voorzag het BAM-tracé de sluiting van een aantal op- en afritten waardoor men wel op zoek naar een alternatief. Dat werd het oosterweelknooppunt op de voormalige citadel aan het Noordkasteel. In het Arup-sum-tracé willen we dat te allen prijze vermijden, om in de toekomst de mogelijkheid om die historische vergissing aan het Sportpaleis recht te zetten, niet te hypothekeren. Dat impliceert niet dat dit een noodzaak is in het huidige tracé. Zo is ook het viaduct aan de Leopold II-laan in Brussel weer afgebroken nadat één generatie dat allemaal heeft ondergaan. De gevolgen voor Brussel waren duidelijk: de gebouwen langs de Leopold II-laan zijn opnieuw aan elkaar aan het groeien en er ontbreekt alleen nog een goede aanleg voor het Rogierplein.

Welke gevolgen en verschillen zijn er tussen beide tracés? De volledige ontwikkeling van het Eilandje, met het MAS, het museum aan de stroom, zit duidelijk in een gevorderde fase. In het Kattendijkdok staan al twee van de vijf torens die voorzien zijn voor woongelegenheden. Die hele ontwikkeling is integraal opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan en maakt zodoende deel uit van een bewuste beleidsvisie op de toekomst. Het prachtige en recent aangelegde gebied aan het park Spoor Noord kan een duidelijke verbinding leggen tussen al die gebieden. Zo is er een aansluiting op de Luchtbal en op het Albertkanaal. Dit studiegebied vormt het hart en de longen van de stad zelf, met ongelooflijk potentieel en wordt in het ene tracé duidelijk gevrijwaard en behoudt zo zijn mogelijkheden op toekomstige ontwikkeling. We hebben het vanuit economisch oogpunt over 2.800.000 vierkante meter potentiële ontwikkeling. Het BAM-tracé getuigt van een gefragmenteerde visie op de stad, met een verbinding vanuit die zone aan het Noordkasteel over de dokken heen en verbredingen van de infrastructuur zoals vermeld. Dat heeft een volkomen andere impact op dat gebied en zijn mogelijkheden. Ik vergelijk graag het potentieel ervan met een andere stad aan het water in Europa, namelijk Stockholm.

Het studiegebied is met de citadel historisch altijd een strategische locatie geweest. Het is dan ook niet zomaar dat in de beide tracés, met het Noordkasteel in het ene en het Oosterweelknooppunt in het andere, dat gebied ook hernomen wordt. De mogelijkheden en perspectieven die al in het verleden werden erkend, zijn immers ook vandaag nog geldig, als daarmee ook terdege rekening wordt gehouden.

Met de eerste evaluatiestudie zowel als de vervolgstudie hebben wij te allen prijze willen vermijden dat het om de zoveelste studies zouden worden waar verder niets mee kan gebeuren. Daarom vestigen we steeds de aandacht op de mogelijkheid tot een snelle doorstart in een eerste fase door de verbeteringen aan de Linkeroever op basis van de voorstudies van de BAM-groep zeker kunnen. Onderzoek en de verkeersmodellen hebben overigens uitgewezen dat de Liefkenshoektunnel en de hele configuratie onderbenut worden. Enkele weken geleden is nog maar eens gebleken dat mensen liever enkele uren aanschuiven richting Kennedytunnel dan zelfs gratis via de Liefkenshoektunnel te rijden. Wij raden aan het Automatic Traffic Management verder te implementeren om via deze digitale intelligentie nog vóór men Antwerpen bereikt, en niet op het ogenblik dat men op de Ring terechtkomt, die opties aan te geven. Concrete resultaten van Intelligent Traffic Management hebben aangetoond dat een positieve impact voor zowat 15 tot 25 percent van de capaciteit mogelijk zijn.

De heer Ian Gardner: Hoe zit het met de bouwbaarheid van het project? Rechts zien we het Arup-sum-schema, links het BAM-tracé. Het gaat dus om twee geboorde tunnels die vanaf de linkeroever worden aangelegd naar het zuiden van de Schelde en naar het noordoosten toe. Het Arup-sum-tracé zou slechts twee grote constructieplaatsen hebben die ver verwijderd liggen van de residentiële zones en de grote snelwegen. De tweede belangrijke constructieplaats is de nieuwe aansluiting met de A12 en de haven. Het BAM-tracé daarentegen impliceert diverse complexe constructieplaatsen. Er moet gebouwd worden op de linkeroever, bij het Oosterweelknooppunt, er moeten verhoogde viaducten gebouwd worden en er zijn interferenties nodig met de R1. Dat zorgt voor problemen met het transport op die snelwegen.

De heer Ivo Lemmens: Voor de financiële analyse hebben we dezelfde uitgangspunten en modellering ge-

hanteerd zoals we dat in de evaluatiestudie deden. Dat garandeert dat alle financiële indicatoren voor dezelfde tracés kunnen worden vergeleken. De basiscomponenten in de financiële studie zijn de investeringskosten, de eenmalige kost dus, de jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten en de tolinkomsten.

Voor de basisvariant in het Arup-sum-tracé wordt de investeringskost geschat op 2 miljard 184 miljoen euro, wat 118 miljoen euro lager ligt dan voor het BAM-tracé. Belangrijkste verschil in dat verband schuilt in het ontbreken van het Oosterweelknooppunt dat goed is voor 34,7 miljoen euro en de minderkost van 83 miljoen euro voor wegeniswerken. Ook de jaarlijkse onderhoudskosten liggen in het Arup-sum-plan aanzienlijk lager: 27,7 miljoen euro tegenover 33,2 miljoen euro voor het BAM-tracé, een verschil van 5,5 miljoen euro per jaar. De tolinkomsten hangen af van een identiek systeem in beide tracés. Het verschil daar hangt volledig af van het verschil in de gegenereerde verkeersstromen. Er zouden geen tolheffingen in de Kennedytunnel komen en een verbod op vrachtwagens daar, maar het Arup-sum-tracé sluit meer noordelijk aan bij Ekeren, wat langere reistijden meebrengt dan de kortere BAM-route. Met een berekening via verkeersmodellen hebben we berekend dat er ongeveer 5000 vrachtwagens minder in het model zitten dan bij het BAM-tracé. Op jaarbasis missen we daar 42 miljoen euro aan tolinkomsten in het referentiejaar 2020 ten opzichte van het BAM-tracé.

De heer Jacques Timmerman: Dan bekijken we de vergelijking van beide tracés via speAR-diagram. De verschillen zijn duidelijk. Voor het Arup-sum-tracé zijn er positieve scores op het vlak van duurzame indicatoren zoals milieu, mobiliteit en mens en omgeving. Negatieve scores zijn er vooral op timing, wat vrij normaal is, aangezien de studies veel later opgestart zijn dan voor BAM. Ook voor de financiële elementen geldt dat de link van minder vrachtwagens op het wegennet een positieve invloed heeft op de duurzame indicatoren. De technische haalbaarheid van het basis-Arup-sum-tracé was goed.

Ook bij het BAM-tracé was de technische haalbaarheid goed, net als de scores voor mobiliteit. Bij financiële haalbaarheid en scores zoals milieu lag dat moeilijker. Vooral inzake geluid en bepaalde aspecten zoals de R1 vormden een probleem, samen met de zeer moeilijke score bij de indicator mens en leefomgeving, integratie in het stedelijk gebied.

We onderzochten vervolgens ook welke verfijningen en verbetering nog mogelijk waren.

De heer Ian Gardner: We hebben het schema omschreven. We maakten ons bij een eerste vergelijking met het BAM-tracé in eerste instantie zorgen over het feit dat het best mogelijke gebruik moest worden gemaakt van de potentiële routes doorheen of langs Antwerpen en over de Schelde. Het door ons gehanteerde model gaat ook uit van een nieuwe bijkomende Scheldeverbinding, maar het lijkt erop dat we de Liefkenshoektunnel optimaal kunnen inschakelen en dat het gebruik van de Kennedytunnel geoptimaliseerd kan worden. Door één type voertuigen daar weg te halen, zullen andere voertuigen die vrijgekomen ruimte ongetwijfeld innemen. De vrachtwagens worden dus vervangen door personenvervoer.

Door een intelligente benadering van de verkeersmobiliteitsbeperkingen wilden wij verdere verkeersproblemen vermijden. Zo hebben we de proportie vrachtwagens die gebruik maken van de verschillende routes onder de loep genomen. 73 percent maakt gebruik van de nieuwe Schelde-overbrugging en 23 percent de Liefkenshoektunnel. De Kennedytunnel blijft dan vrij van vrachtwagens. Een meer intelligent schema kan een beter evenwicht garanderen waarbij 30 tot 40 percent elk van de drie verschillende routes gebruiken. Dat noemde we een verfijnd model. Om die beperking weg te werken hebben we ook mogelijke verbeteringen bekeken.

Welke motivatie lag aan de basis van onze manier van denken? Met het oog op de internationale bewegingen van voertuigen die op deze manier Antwerpen doorkruisen, dan merken we dat er twee dominante stromen zijn. Het leek pervers alle vrachtwagens te verplichten een volledige lus te maken rond het centrum van Antwerpen en de R1 om naar de andere richtingen te rijden. Dat zou alleen maar bijdragen aan nog meer vervuiling en grotere verkeersbewegingen en –problemen op de Ring, en dat voor heel wat voertuigen die alleen maar naar Duitsland willen of naar het oosten van Nederland.

De heer Jacques Timmerman: De doorstroming hebben we getoetst op beide tracés, met of zonder verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel. Dat was mede ingegeven door het feit dat de brandweerdiensten van Antwerpen expliciet lieten weten dat het verbod zeker niet uit veiligheidsoverwegingen is ontstaan. Er zijn intussen duidelijk aantoonbare positieve resultaten met snelheidsreducties. Daarom is nagegaan hoe het zit met de doorstroming op de beide tracés voor de route vanuit Duitsland over Antwerpen naar het westen.

Zonder vrachtwagenverbod geven de twee stromen van oost naar west, van de E19 naar de E34 of van de E313 naar de E17, een duidelijke ontlasting op de R1. 80 percent van het zware verkeer en 40 percent van het personenverkeer verloopt over Antwerpen. De vraag die ons bezighield was hoe dat optimaal kan gebeuren. De studie gaat dan ook over een derde Scheldekruising. We hopen dat een eenvoudige schematische voorstelling als deze een beter inzicht kan bieden in ons onderzoek. Toch moeten we met het oog op een totaaloplossing ook in gedachten houden dat na 2030 alle tracés opnieuw aan congestie onderhevig zijn, voor zover de verkeersstromen de volgende 20 jaar jaarlijks blijven toenemen aan een ratio van 3 tot 4 percent. Met het Arup-sum-tracé lijkt het dat op dat moment dan betere oplossingen mogelijk zijn, zonder dat er vandaag noodzakelijkerwijs ingrepen voor moeten gebeuren.

Ander voordeel van het behouden van een doorstroming van vrachtwagens in de Kennedytunnel en een ontlasting van de R1, blijkt een duidelijk beter effect op de luchtkwaliteit en verbetering van de fijnstofpercentages in het verfijnd model, vergeleken met het basistracé van Arup-sum. Dat verschil is in groen aangegeven op de schema's.

De heer Ivo Lemmens: Als we opnieuw het financieel plaatje bekijken voor het verfijnd Arup-sum-tracé, dan zien we het grootste verschil in de tolinkomsten. De Kennedytunnel zou dan wel tolinkomsten opleveren uit vrachtvervoer, maar niet uit personenverkeer. Dat moet duidelijk zijn. In de andere tunnels geldt de tol ook voor het personenverkeer. Dat brengt de tolinkomsten op jaarbasis in de buurt of net iets lager dan in het BAM-tracé voor een vergelijkbaar jaar. In investeringskost is er quasi geen verschil tussen het conform en het verfijnd model, omdat het om dezelfde infrastructuurcomponenten gaat. In het verfijnd tracé komt er ongeveer 28 miljoen euro bij. Dat vloeit voort uit bijkomende werken aan de Kennedytunnel en uit verfijning van het ATM (Automatic Traffic Management).

De drie componenten samen - investeringskost, onderhoudskost en tolinkomsten – binnen het kader van projectrendement, vergeleken met het BAM-tracé, leveren voor het Arup-sum-tracé 4,76 percent projectrendement na belasting. Met het verfijnd model zou dat op 6,07 percent liggen. Voor het BAM-tracé komen we op 5,89 percent. Als doelrendement hanteerden we 4 percent voor indexering, of 6,08 na indexering. Dat vindt u allemaal terug in de grafiek ter zake.

De heer Ian Gardner: Om de diverse kenmerken van het tracé samen te vatten, bekijken we eerst het conforme tracé van Arup sum. Dat houdt een verbod van vrachtvervoer in de Kennedytunnel in. Technisch gezien is het Arup sum-tracé even leefbaar als het BAM-tracé. Het is gewoon eenvoudiger met betrekking tot een aantal technische indicatoren. DE realisatie ervan ligt eenvoudiger. Het Arup-sum-tracé neemt in die zin enige voorsprong op het BAM-tracé.

Voor wat mobiliteit en verkeersveiligheid betreft, zijn er subtiele verschillen tussen beide tracés. Het Arup-sum-tracé verwezenlijkt bepaalde aspecten op een andere manier, maar is even leefbaar. Het BAM-tracé biedt kortere reismogelijkheden op sommige routes, bijvoorbeeld voor wie van het westen naar Duitsland gaat. Het Arup-sum-tracé verlaagt dan weer het volume doorgaand verkeer en verkeer naar het stadscentrum. Het BAM-tracé heeft een grotere impact qua constructie op transport.

Mens en leefomgeving genieten bij het Arup-sum-tracé heel wat voordelen in vergelijking met het BAM-tracé. Het centrum van Antwerpen wordt vrijgemaakt, wat mogelijkheden open laat voor de toekomst.

Inzake timing en uitvoerbaarheid loopt het Arup-sum-tracé enigszins achterop in de huidige vorm. We zijn er echter van overtuigd dat het Arup-sum-tracé op een snellere vooruitgang kan bogen en een kortere bouwperiode vraagt. De achterstand inzake goedkeuringsprocedures en dies meer, kan het echter niet meer goedmaken.

Op leefmilieueffecten scoort het Arup-sum-tracé duidelijk beter. De negatieve milieu-impact wordt beperkt doordat het om een ondergrondse verkeersstroom gaat. Er is minder impact tijdens de bouwfase. Een belangrijke factor is ook dat de ecologie van de rivier niet wordt beïnvloed zoals bij het BAM-tracé.

Het Arup-sum-tracé is minder duur om te bouwen, maar er moet wel nieuwe grond worden aangekocht, wat niet het geval is bij het BAM-tracé. Dat laatste zou ook iets hogere inkomsten garanderen. Er spelen zodoende diverse elementen een rol inzake financiële haalbaarheid. Het is moeilijk dat van elkaar te scheiden.

Het verfijnde tracé heeft exact dezelfde geometrische vorm als het conformiteitsmodel. Dat betekent dat het technische gedeelte niet verandert. Ook de timing en de aspecten inzake mens en leefomgeving blijven gelijk.

De grote verandering schuilt in mobiliteit en verkeersveiligheidsaspecten. Het feit dat heel wat verkeer louter doorgaand verkeer is, wordt verder vergemakkelijkt door de verfijning. Ook de milieu-impact wordt nog verbeterd doordat de R1 minder druk bereden zal worden dankzij de andere routes. Dat impliceert meteen ook betere financiële prestaties omdat er een niet-flexibele aanpak wordt gehanteerd ten overstaan van het tracé in tolheffing en dies meer.

Samenvattend is het Arup-sum-tracé technisch volkomen haalbaar en het biedt een aantal technisch goed uitvoerbare mogelijkheden. Het staat voor een sterke verbetering van de mobiliteit en een duidelijke toename van de verkeersveiligheid. Het is beter financieel haalbaar dan het BAM-tracé en is veel minder complex en storend tijdens de bouwfase. Het Arup-sum-tracé garandeert bovendien dat het centrum van Antwerpen wordt vrijgehouden en blijft flexibel voor de toekomst. Mogelijke aanpassingen of ontwikkelingen van de R1 in de toekomst worden er ook mee losgekoppeld van de behoeften die er nu bestaan. Dat is allemaal niet het geval in het BAM-tracé. Dat koppelt verhoogde snelwegen aan de ringweg en dat is onomkeerbaar.

Ik besluit met enkele korte puntjes die al zijn aangehaald in de inleiding. Het werk dat we hebben voorgesteld behelst een onafhankelijke technische studie, gebaseerd op de beschreven indicatoren. Wij zijn consulterende ingenieurs en planners en hebben geen enkel ander belang dan de best mogelijke optie aan te reiken. We zijn ons ervan bewust dat het gebied van Ekeren en het tracé met de aansluiting op de A12 als een negatief element zou kunnen worden beschouwd. We hebben alle mogelijke verbindingen op de A12 in het westen, in het havengebied behouden. Over hoe dat gebied beter kan werken, moet nog een grondige discussie worden gevoerd. Door dat al te doen zal de milieu-impact op Ekeren wel geminimaliseerd worden, aangezien er geen wegenwerken zullen zijn aan hun kant van de A12. In de toekomst zullen die wijken ten noordoosten van Antwerpen ook voordeel halen uit de efficiënte verbindingen. Als ze bijvoorbeeld naar het zuidwesten willen reizen, kunnen ze gebruik maken van een gemakkelijke toegang tot het wegennetwerk en de snelwegen.

De heer Jacques Timmerman: De grote uitdaging ligt dus in het studiegebied, in het hart en de longen van Antwerpen en de keuzes die daarvoor gemaakt worden. Technische haalbaarheid en betaalbaarheid zijn aangetoond en op het vlak van milieu en mobiliteit zijn de meest duurzame resultaten een feit.

Gisteren las ik in De Tijd nog dat een van de belangrijkste spelers van stedelijke ontwikkeling in Antwerpen stelde dat, als men het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil invullen qua wooneenheden, dan 60 percent van die oplossing in stedelijke gebieden moet krijgen. De beoogde locatie komt daarvoor perfect in aanmerking.

Gelet op communicatie van de voorbije weken, achten we het zinvol nog bepaalde elementen te verduidelijken omdat ze in de studies noch in het openbaar niet altijd even correct zijn weergegeven. Dat is nog een eufemisme.

Zo is er in het Arup-sum-tracé wel degelijk een ADR-concept uitgewerkt in samenspraak met de brandweer. Er zijn drie mogelijkheden: de Liefkenshoektunnel, Oosterweelsteenweg en het knooppunt Luythagen en de Vosseschijnstraat. Dat laatste geeft een verbeterde toegang tot de haven, een verminderd gebruik van de moeilijk berijdbare Oosterweelsteenweg en is een flexibel ontwerp dat nog niets vastlegt voor verdere verfijning. De geboorde tunnel is een moderne bouwtechniek met aanvaardbare zettingen voor Seveso-bedrijven. De diameter is al elders uitgevoerd en de tunnel zelf voldoet volledig aan de Europese richtlijnen. Het is één leefbaar traject dat de veiligheid bevordert door zijn eenvoud.

Het Oosterweelknooppunt dan. Een analyse van de bereikbaarheid van de haven aan de hand van de meest recente tellingen wijst uit dat de Noorderlaan dubbel zoveel verkeer heeft als de Scheldelaan. De Oosterweelsteenweg is bovendien moeilijk berijdbaar. Daarom zien wij een beter antwoord in de aansluiting op de A12 voor de aansluiting en de ontwikkeling van de haven zelf.

Voor het Arup-sum-tracé loopt het verkeer aan de Scheldelaan via de Liefkenshoektunnel naar de R2 en via de Oosterweelsteenweg naar het knooppunt Luythagen en A12. Dat geeft een ontsluiting voor de haven op verschillende manieren. Het biedt ook een nieuwe knooppunt in Luythagen, een verbeterde toegang tot de haven en het Oosterweelknooppunt valt weg zonder dat dit van enige invloed zou zijn op ontsluiting van de stad en toekomstige ontwikkelingen. Het veroorzaakt evenmin sluipverkeer.

Het Arup-sum-tracé is een totaaloplossing en volgt integraal het verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum. Het is in doelstelling identiek aan BAM en geeft gelijkwaardige resultaten voor het gedeelte buiten de

Scheldekruising. Het principe van scheiding van verkeersstromen wordt gerespecteerd op de R1 en wordt opgenomen in de analyse van de studie. Het aansluitingspunt van de nieuwe Scheldekruising bepaalt flexibiliteit van het ontwerp op lange termijn. Voor het BAM-tracé moeten we vaststellen dat aansluiting van het dubbel dek via Merksem-Deurne een verplichte oplossing vraagt met de stedelijke ringweg en een complexe combinatie met de scheiding van zwaar transport en personenwagens. Dat is met het ARUP sum-tracé niet het geval.

Tot zover een eerste toelichting en verduidelijking van de communicatie naar aanleiding van de studies. We besluiten met een bijzonder korte videopresentatie van de diverse aspecten waaruit nogmaals blijkt dat ons tracé scoort in zijn eenvoud en de technische mogelijkheden, die qua efficiëntie en kostprijsbepalend zullen zijn. Bovenal geeft het de stad en de haven een nieuwe dimensie. De synchronisatie van de drie tunnels en de doelstellingen van de stad en de haven zitten erin vervat.

IV. BESPREKING

1. Tussenkomst van de heer Bart De Wever

De heer Bart De Wever: Mijn eerste vraag betreft de Linkeroever. Ik heb gehoord dat er een aansluiting op de E34 komt met een tolplein. Dat is ook zo met het BAM-tracé. Ik zie dat men in het BAM-tracé werkt met een afgezonken tunnel. Hier werkt men met een geboorde tunnel. Ik ben geen technicus maar ik vraag me wel af hoe dit identiek kan zijn want dat is toch een heel andere procedure. In afgeleide orde daarvan vraag ik mij af of het echt mogelijk is dat, zoals men beweert, er op Linkeroever een snelle start van de werken kan zijn. Je kunt toch niet met de bouwvergunning die is aangevraagd voor een afgezonken tunnel werken aan een geboorde tunnel? In afgeleide orde vraag ik me ook af wat het effect is van het Arup-Sum-tracé (A-S-tracé) op het natuurgebied Blokkersdijk op Linkeroever en dus ook op de lengte van de monding van die tunnel, zowel op Linkeroever als in het noorden, waar de tunnel bovenkomt. Men zegt dat de tunnel tot 20 meter diep onder het grondniveau gaat. Hoe lang is dan de monding van die tunnel? Wat betekent dat voor de snelheid van het zware verkeer dat uit de tunnel rijdt? In hoeverre wordt die snelheid verminderd door de hellingsgraad? Ook daarover bestaat Europese wetgeving, met betrekking tot de minima en de maxima. Worden die gehaald in dit model?

U laat de Oosterweelknoop vallen. U focust nogal sterk op het havenverkeer. Dat zou niet nodig zijn omdat het toch noordelijk gericht is. Maar u hebt niets gezegd over het stadsverkeer. U weet dat de stad grote plannen heeft om voort te doen met de heraanleg van de Leien, maar ook van de kaaien, die vandaag een belangrijke noord-zuidas zijn. De essentie van die plannen is het verkeersarm maken, zeker van de kaaien. Is dat nog mogelijk? Wat gebeurt er met het verkeer dat zich vandaag een weg zoekt door de stad? Veel automobilisten en Antwerpenaren proberen de ring rond te maken door door de stad te rijden. Krijg je dat verkeer nog weg? Zijn die plannen hierdoor niet gehypothekeerd? Hoe zit dat precies?

U formuleert een kritiek op het BAM-tracé door te zeggen dat uw voorstel veel beter is voor de noordelijke ontwikkeling van de stad. De Lange Wapper zou een barrière vormen. Ik stel vast dat de Lange Wapper al over een natuurlijke barrière loopt. Die brug loopt toch grotendeels over water? Werpt hij dan werkelijk, zoals u beweert, een barrière op voor de expansie naar het noorden?

Ik wist niet dat er al een advies van de brandweer was. Kan dat openbaar worden gemaakt? Wie heeft er vanuit de brandweer advies gegeven? Wat staat daar precies in? In dezelfde slide lees ik – en ik weet niet of dat uit datzelfde advies komt – dat de condities aanvaardbaar zijn voor de Sevesobedrijven waar u onderdoor zult boren. Is dat zo? Zijn er precedentes? U hebt een mooie slide laten zien met alle mogelijke brede tunnels die in de wereld gebouwd zijn en die men aan het bouwen is. Is er een van die tunnels onder Sevesobedrijven geboord? Is dat al ooit gedaan? Zo ja, dan zou ik dat graag weten. Wat zijn dan de zettingen die voor dat soort werk aanvaardbaar zijn?

Voor wat betreft het verfijnd tracé bewonder ik het voluntarisme. In de eerste studie die de Vlaamse Regering vroeg aan Arup-Sum werd niet gevraagd naar een alternatief tracé. U hebt het uit de goedheid van uw hart toch gedaan. De Vlaamse Regering stelde dat er aan een aantal voorwaarden moet worden voldaan. Uit de goedheid van uw hart stelt u nog eens een ander tracé voor, dat ook aan die voorwaarden niet voldoet. Het

moet zijn dat de Vlaamse Regering het echt niet goed begrepen heeft en dat er elke keer weer nieuwe voorstellen komen.

In dit verfijnde tracé – het voorstel dat u duidelijk verkiest – zullen er nog vrachtwagens door de Kennedytunnel rijden. Wat betekent dat dan voor de doorstroming van het personenvervoer? Hoe wordt dat beïnvloed?

U wenst in het verfijnde tracé ook tol te heffen, zij het alleen op de vrachtwagens. Kan dat wel, conform de Europese wetgeving? Kun je in de Kennedytunnel, die volledig afgeschreven is en niet meer conform is voor alle verkeer, tol heffen? Zo ja, hoe zal dat technisch uitgewerkt worden? Komt er een tolplein? Zal dat eventueel elektronisch kunnen? Hoe ziet u dat, met al dat internationale verkeer dat dagelijks de tunnel gebruikt? Wat betekent dat bijvoorbeeld voor het ADR-verkeer, dat vandaag niet door de Kennedytunnel mag rijden? Hebt u een systeem om dat te scheiden en af te leiden naar de tunnel?

In de BAM-tunnel bestaat de mogelijkheid om het fietsverkeer door te laten. Welke mogelijkheden biedt het Arup-Sumtracé op dat vlak?

Tot slot heb ik nog een vraag over de financiële raming. U spreekt over 2,5 miljard euro, wat dus goedkoper is dan het BAM-tracé. Maar dat is natuurlijk maar een eerste raming. De eerste raming voor de Lange Wapper lag op 1,1 miljard euro. Dat is ondertussen opgelopen tot 2,7 miljard euro. Bij ongeveer elk belangrijk infrastructuurwerk in Europa bleek de uiteindelijke kostprijs ongeveer de oorspronkelijke raming maal pi te zijn. Het is een mysterie hoe dat telkens ongeveer blijkt te kloppen. Ik kan u garanderen dat dit voor u niet anders zal zijn. De allereerste financiële raming ligt op 2,5 miljard euro. Durft u er uw hand voor in het vuur te steken dat we, als we hier over vijf of tien jaar opnieuw over een bouwvergunning praten, niet over een veel hoger bedrag zullen spreken?

2. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wens eerst en vooral de sprekers te danken voor hun uitgebreide uiteenzetting. Voor en mij en voor vele anderen was het niet de eerste keer: we hebben de uiteenzetting immers al eens gezien in de Antwerpse gemeenteraad.

Eén zaak wordt mij wel steeds meer duidelijk: het wordt het natuurlijke BAM-tracé of niets voor de Antwerpenaren. We zien hier bij de voorstelling van het verfijnde Arup-Sumtracé immers dat men opnieuw buiten de lijntjes kleurt. Men gaat opnieuw voorbij aan de randvoorwaarden zoals die zijn gesteld en herbevestigd door de Vlaamse Regering. De regering heeft heel nadrukkelijk gesteld dat er geen vracht in de Kennedytunnel zal worden geduld en dat er ook geen algemene tolheffing zal worden geduld.

Dan zwijg ik nog over andere problematische punten, zoals het verdwijnen van de Oosterweelknooppunten. Diverse partijen hebben er altijd op gehamerd dat dit cruciaal is voor de afwikkeling van het verkeer in het havengebied, maar ook in het stedelijke gebied. Zonder het Oosterweelknooppunt zal er immers heel wat sluipverkeer gegenereerd worden, ook in het noorden van Antwerpen. Verder zou ook de nieuwe fietstunnel geschrapt worden en is er sprake van heel wat tijdverlies. Op die punten kom ik straks nog terug.

Wat de totale investeringskost betreft, blijft u de vergelijking maken tussen Arup-Sum, die op 2,583 miljard euro zitten, en de totale investeringskost van 2,7 miljard euro die voorzien wordt door BAM. Daarbij gaat u echter telkens voorbij aan de inmiddels gekende cijfers van de contractsluiting met de aannemersgroep. Die contractsluiting staat op 2,2 miljard euro. Waarom blijft u rekening houden met het achterhaalde cijfer van 2,7 miljard euro?

Mijn tweede vraag betreft de timing. Volgens het rapport zouden de verschillende procedures binnen drie jaar volledig kunnen zijn afgerond en zouden de werken in 2013 kunnen starten. Dat lijkt me zeer voorbarig. We zien vaak dat de vele procedures vijf tot zeven jaar in beslag nemen. Ik vraag me dan ook af waar deze raming vandaan komt. Het is mogelijk dat te veel van Engelse of Londense modellen is uitgegaan. In Vlaanderen lijkt dit me een wat moeilijker zaak.

Mijn volgende vraag betreft de stedelijke ringweg en de Groene Singel. Ik heb net gehoord dat de BAM voor de verplichte oplossing in verband met de stedelijke ringweg heeft moeten kiezen. Betekent dit dat Arup-Sum

de stedelijke ringweg overbodig vindt en die plannen niet wenst uit te voeren? In mijn ogen is het rapport op dat vlak onduidelijk.

Ik zou iedereen eraan willen herinneren dat dit cruciaal is voor het Masterplan Antwerpen en voor alle andere ontwikkelingen rond Antwerpen. Ik denk in dit verband onder meer aan de kaaien, die een volledig nieuw gelaat krijgen, en aan de Leien, die voor de helft zijn heraangelegd. In verband met het Operaplein moeten nu een aantal cruciale keuzes worden gemaakt.

De projecten in verband met de Groene Singel staan of vallen met de stedelijke ringweg. Zonder de stedelijke ringweg is het niet mogelijk de kaaien of de Leien niet verkeersarm, verkeersluw of verkeersvrij te maken of om het doorgaand verkeer te beperken. Ik vraag me af op welke wijze Arup-Sum dit gestalte wil geven.

Ik heb ook nog een vraag over het boren onder Sevesobedrijven. Volgens Arup-Sum gaat het om betrouwbare zettingen. Is er al contact opgenomen met verzekeraars die dit risico zouden kunnen verzekeren? Zo ja, om hoeveel verzekeraars gaat het dan? Ik betwijfel of dit mogelijk is. Zijn er al contacten met de Sevesobedrijven zelf geweest? Ik vraag me af hoe zij hierop reageren. Over de mogelijkheid dit alles te verzekeren, gaan in elk geval verschillende geruchten de ronde.

Mijn volgende vraag betreft de reeds door de heer De Wever aangehaalde effecten van de keuze voor een boortunnel in plaats van een gezonken tunnel voor Linkeroever. Volgens Arup-Sum zijn er lichte verschillen. Het zal misschien noodzakelijk zijn de tunnel iets dieper te leggen. Volgens mij kunnen die lichte verschillen aanzienlijke gevolgen hebben voor natuurgebieden.

Ik denk ook dat de gevolgen van een aangesneden doorwatering voor de Blokkersdijk aanzienlijk zouden zijn. Moet hiervoor geen nieuwe MER-studie worden uitgevoerd? Vorige keer heeft Arup-Sum verklaard dat de bestaande MER-studie volstaat. Ik merk aan de vragen van de andere Vlaamse volksvertegenwoordigers dat dit gevoel leeft. Ik stel de vraag dan ook formeel. Hoe kan dit zonder nieuwe vertragingen worden uitgevoerd?

Daarmee zijn we bij het Oosterweelknooppunt aanbeland. Is hierover inmiddels al overleg gevoerd met de haven? Tijdens de vorige presentatie, voor de Antwerpse gemeenteraad, heeft Arup-Sum nadrukkelijk verklaard dat dit nog moest gebeuren. Tegelijkertijd zou worden onderzocht hoe we met de Frans Tijsmanstunnel kunnen omgaan. Het havenbestuur heeft in het verleden steeds verklaard dat het schrappen van het Oosterweelknooppunt met een verdubbeling van de capaciteit van de Frans Tijsmanstunnel moet samengaan. Ik merk hier dat de aanpassingen aan die tunnel op de lange baan worden geschoven. Dat is blijkbaar een probleem voor een volgende generatie. Het is niet de bedoeling dat onmiddellijk op te lossen. Mij lijkt dit problematisch.

Het sluipverkeer in het noorden van Antwerpen is hieraan verbonden. We mogen dit niet onderschatten. Elke wagen of vrachtwagen die er niet langs het Oosterweelknooppunt afkan, zal een andere weg vinden. Die zal gebruik maken van het bovengronds tracé en van het netwerk aan kleinere wegen op het Eilandje, zoals dat nu wordt genoemd. Zijn de mogelijke gevolgen op het sluipverkeer in het noorden van Antwerpen bestudeerd?

Ik heb eveneens een vraag over de bodem van de Schelde. Ik heb vernomen dat daar sinds 1960 een gasleiding van Distrigas ligt. Jammer genoeg blijkt die leiding net in de boortunnel uit te komen. Die tunnel zou daar eigenlijk dwars doorheen gaan.

Hebt u dat meegenomen? Ik merk daar weinig van op de slides. Als er inderdaad een oude opgevlude betonnen gasleiding van Distrigas ligt, wat zijn dan de kosten om die te ruimen? Zijn die kosten opgenomen in de door u voorziene investeringskosten?

Ik heb nog een cruciale vraag over het verfijnde Arup-Sum-tracé. Er wordt constant gesproken over een betere score op leefmilieu en verkeersveiligheid. Dat komt zowel in de SPeAR-diagrammen als in het puntensysteem naar voren. Dat doet ons allen een hoopvol gevoel krijgen. Maar als men de studie heel nadrukkelijk en diepgaand bestudeert, is er sprake van het aanpassen van de ontwerpsnelheid van 90 naar 70 kilometer per uur. Mijn eurocent is dan redelijk snel gevallen, en zo weet ik meteen waar de besparing op leefmilieu en verkeersveiligheid vandaan komt. Klopt het dat u de ontwerpsnelheid van 90 kilometer per uur, zoals voorzien in het natuurlijke tracé, aanpast naar 70 kilometer per uur? Wat zou dat betekenen voor het naar boven gaan van vrachtverkeer in de tunnel? Ik heb me immers laten vertellen dat men met een vermindering tot gemakkelijk 30 procent zou te maken krijgen. Dan moet u zelf de berekening maar maken wat dat betekent. Een rudimen-

taire berekening van min 30 procent op 70 kilometer per uur brengt mij bij 40 tot 50 kilometer per uur aanloopsnelheid van vrachtverkeer en snelheid bij het verlaten van de tunnel op Linkeroever bijvoorbeeld. Graag had ik daar meer duidelijkheid over.

Ik heb nog een vraag over tol in de Kennedytunnel. Als ik me niet vergis, staat op pagina 216 van het uitgebreide studierapport dat er ook een tol van 50 eurocent zou worden ingevoerd voor personenwagens. Hoe rijmt u dat met het uitgangspunt van de Vlaamse Regering van geen algemene tolheffing voor vrachtwagens en personenverkeer in de Kennedytunnel?

We krijgen opnieuw het verhaal van de vrachtwagens die worden toegelaten in de Kennedytunnel. Welke investeringen zullen noodzakelijk zijn om de Kennedytunnel, die over een paar jaar niet meer conform de Europese richtlijn zal zijn, opnieuw conform te maken zodat Europa er nog vrachtverkeer in zal dulden? Wat is de verwachte kostprijs? Is die meegenomen in de voorziene investeringskosten?

U zegt dat in uw model de onderhoudsprijs merkelijk lager zou zijn dan bij het model van het natuurlijk tracé. Ik maak een vergelijking tussen de Kennedytunnel en het viaduct van Merksem. We zien dat de onderhoudskosten voor de Kennedytunnel vele malen hoger liggen dan die voor het viaduct van Merksem bij navraag bij AWV. De jaarlijkse onderhoudskosten voor de Kennedytunnel zouden maar liefst 1,730 miljoen euro bedragen. Voor het viaduct van Merksem zouden die 100.000 euro bedragen. Dat is een merkbaar verschil, namelijk een zeventiende. Hoe rijmt u dat met de door u geschatte kosten die volledig de omgekeerde richting uitgaan?

3. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik wil u nogmaals bedanken omdat u deze vergadering op deze manier laat doorgaan. Ik was in het begin van de vergadering een beetje kritisch omwille van het feit dat u ook mensen hebt uitgenodigd die ik niet had gevraagd. Ik vond dat we de mensen van Arup-Sum vandaag moesten horen, al was het maar omdat we die mensen kort voor het scheiden van het vorige parlement een keer hebben mogen ontvangen en zij ook na de verkiezingen in het Antwerpse hun programma hebben mogen presenteren. Ik denk dat de nieuwe parlementariërs die met aandacht en interesse dit dossier zullen opvolgen, minstens mogen weten wat Arup-Sum te vertellen heeft, zeker gelet op het feit dat op 18 oktober in het Antwerpse hierover een referendum zal worden georganiseerd.

Ik ben ook blij dat ik de stemmen van de heer De Wever, mevrouw De Ridder en de burgemeester van Antwerpen heb gehoord. Daarmee krijgt u gelijk: dit is een verlenging van de Antwerpse gemeenteraad. Dat mag wel eens want Antwerpen is de belangrijkste stad van Vlaanderen. (*Opmerkingen*)

Ik blijf daarbij. Alles wat in Antwerpen gebeurt, straalt af op ons mooie gewest. Het is goed dat de Antwerpenaar en de Vlaming weten hoe de verschillende partijen hierover denken. De heer De Wever heeft vandaag – bewust of onbewust, ik vermoed bewust – stelling gekozen. Hij blijkt geen fan te zijn van de voorstellen van Arup-Sum, getuige zijn kritische vragen aan het studieconcern. Ik neem daarvan akte. Dat maakt het debat duidelijker. Van mevrouw De Ridder wisten we al lang dat ze een tegenstander is van de tunnelvariant en blijft geloven in de Lange Wapperbrug. Ik ben bereid om te luisteren naar andere partijen om hun standpunt in deze zaak te leren kennen, al was het maar omdat de Vlaming en de Antwerpenaar daar alle belang bij hebben.

Mijn partij is geen tegenstander van de tunnelvariant zoals Arup-Sum die voorstelt. We hadden in het verleden al heel wat kritische bedenkingen bij de Lange Wapper en die blijven we hebben. Arup-Sum heeft vandaag nogmaals duidelijk gemaakt dat hun tunnel zowel op het vlak van prijs, als verkeersafwikkeling, milieu, volksgezondheid en stadsontwikkeling het meest kansen biedt, meer dan de BAM.

Ik wil vandaag ook een beetje advocaat van de duivel spelen, al was het maar omdat ik gisteren aanwezig mocht zijn op een vergadering van de districtsraad van Ekeren. Daar werd op een heel andere manier gereageerd. Wat de prijs betreft, zijn alle elementen in rekening genomen. De verkeersbegeleiding zit daarin vervat, neem ik aan. Dat is een van de sterke punten van het alternatief van Arup-Sum.

Om de Liefkenshoektunnel beter te kunnen benutten, moet hij een betere aansluiting vinden op de E17, dat hebben wij altijd al verdedigd. Zitten de kosten van de verbreding of de verbetering van de Tijlmanstunnel

ook in die prijs? De fijnstoffilters op Linkeroever zullen noodzakelijk zijn. In de tunnelmonden in Luithagen of Ekeren zitten die in uw voorstel inbegrepen. De sterkte van uw tunnel is natuurlijk dat hij minder fijn stof gaat verspreiden. We vrezen dat er in de tunnelmonden wel nog fijn stof zal worden verspreid. U gaat daar filters voor plaatsen en die zitten in de kosten inbegrepen.

De inwoners van Rozemaai en Schoonbroek hebben gisteren heel duidelijk gemaakt dat ze bang zijn voor geluidsoverlast wanneer u de tunnel op hun hoogte laat bovenkomen. U hebt geluidsschermen beloofd. Zijn de kosten daarvoor in uw berekening vervat?

U hebt me daarnet weer enigszins gerustgesteld op het vlak van de veiligheid. De Antwerpse brandweer kan leven met zo'n lange tunnel, mits aan de voorwaarden van de Tunnelrichtlijn wordt voldaan. Het graven onder een Sevesobedrijf zoals Atofina zou voor u geen probleem zijn. U wijst op de samenstelling van de Boomse klei en op de diepte van de graafwerken. Ik ben dus wat gerustgesteld, maar hoe hard kunt u dat verhaal maken? Ook BAM gaat ter hoogte van Atofina in de grond moeten en ook trillingsrisico's veroorzaken. Ik wil op dat punt geen enkele onduidelijkheid laten bestaan.

De mensen uit Ekeren hebben mij nog een vraag over ruimtelijke ordening overgemaakt. U gaat in Luithagen boven de grond komen en dat is ook op de plannen te zien. De oorspronkelijke tunnelmond, die meer in westelijke richting lag, is verlegd zodat Ekeren en omgeving meer zullen worden gespaard. Maar u zult in Luithagen bepaalde bedrijven moeten onteigenen, laten onteigenen of minstens bedrijfsgronden tijdelijk moeten gebruiken. Zijn de kosten van die onteigeningen en het tijdelijk gebruik – het gaat onder meer over Nova Natie en over Ford Holland – meegerekend?

Voor het overige meen ik dat u een sterk en verdedigbaar voorstel hebt, dat de Antwerpenaar – en zeker de mensen van Deurne, Merksem, Luchtbal, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Linkeroever en het Eilandje – zal interesseren. Het ruimtebeslag in jullie voorstel is veel interessanter dan in het voorstel van de BAM en Noriant.

De heer De Wever vraagt of zo'n viaduct wel een barrière zal vormen voor de Antwerpenaren. Ik denk van wel. Zo'n viaduct zal in de eerste plaats een visuele barrière zijn, maar op dit moment is het tussen Merksem en Deurne en de kern van de stad al een fysieke barrière. Het BAM-voorstel zal dat nog versterken. Het interessante aan jullie voorstel is – en jullie hebben dat vandaag misschien iets te weinig benadrukt – dat het viaduct dat nu Antwerpen van Deurne en Merksem scheidt, zou kunnen worden gesupprimeerd of op een andere manier zou kunnen worden geconcipieerd, waardoor de fysieke eenheid van die twee deelgemeenten met de kernstad zou worden herbevestigd. Misschien kunnen de bezoekers dit straks op de heel primaire maquette bekijken. Ik zal er zeker niet rond dansen, dat laat ik over aan mensen van andere partijen. Ik dans niet rond maquettes.

De heer De Wever en mevrouw De Ridder hebben ook gevraagd naar de lokale noord-zuidverbinding. Wij als Antwerpenaren, zijn daarover allemaal bekommerd. Ik vind daar in uw voorstel, net zoals in dat van de BAM, niet onmiddellijk iets over. Wij Antwerpenaren kunnen de Leien niet meer gebruiken, zoals we dat vroeger deden, om ons te verplaatsen van noord naar zuid. Ook de kaaien kunnen we niet meer gebruiken. Om van Merksem bijvoorbeeld naar Hoboken te rijden, nemen we de ring. Op dat moment zijn we overbodige verkeersgebruikers. Wij zouden graag hebben dat er een singelverbinding komt om het noord-zuidverkeer af te handelen, en die mag in de zate van de ring worden aangelegd.

Ik vind uw voorstel heel interessant. Na uw eerste komst naar het Vlaams Parlement hebt u een nieuw product gemaakt met mooiere en betere foto's en plannen. Mijnheer de voorzitter, het zou misschien nuttig zijn om een afdruk van die hernieuwde studie te krijgen.

De voorzitter: Deze studie staat al op de website van het Vlaams Parlement. We zullen even bekijken of het mogelijk is om een exemplaar te bezorgen aan wie geïnteresseerd is.

De heer Jan Penris: De kleuren zijn vaak heel belangrijk.

De voorzitter: Dat klopt, maar het parlement moet ook besparen.

4. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, als ik het goed voorheb, ben ik de eerste niet-Antwerpenaar die een vraag durft te stellen. Ik ga niets over tracés vragen, want ik zou het niet durven om daar als West-Vlaming uitspraken over te doen.

Het is goed dat we hier iedereen horen. Vanzelfsprekend gaan de betrokkenen hun eigen studie als de beste voorstellen, en straks zal Noriant waarschijnlijk hetzelfde doen. Het is zeker niet de bedoeling, maar men zou zich de vraag kunnen stellen of er nog een onafhankelijke studie moet komen om de twee te vergelijken. Ik vind de vergelijking die men maakt nogal moeilijk om mee om te gaan, maar men kan niets anders verwachten.

Ik ben de voorbije periode bijzonder geïnteresseerd geweest in de prijszetting. Men maakt hier een prijsvergelijking van de werken zelf. Mijnheer de voorzitter, u weet ook dat we voor het ene project zijn gestart aan zeer lage cijfers en het eindigt voorlopig met het cijfer dat in de tabellen is opgenomen. De vraag is welke garantie kan worden gegeven dat de cijfers die hier gegeven worden, correct zullen zijn. Het zou waarschijnlijk de eerste keer zijn dat bij openbare werken de cijfers van een studiebureau correct zijn. Voor de geloofwaardigheid is het essentieel dat appels met appels worden vergeleken, anders zijn we niet goed bezig.

Ik zou wel eens een gedetailleerde prijsvergelijking willen zien. Ik vraag dat, omdat we dat als parlementsleden ook wel eens zouden kunnen voorleggen aan het Rekenhof. Het Rekenhof heeft de voorbije periode de financiële haalbaarheid en de risicoberekening gemaakt van de studie van de concurrent. Deze tabellen, cijfers en onderbouwing zouden ook de toets van het Rekenhof, als onafhankelijk orgaan, kunnen ondergaan.

Met tracés bemoei ik me niet, maar de financiële haalbaarheid is een cruciaal punt, want de factuur zal wel op een of andere manier hier terecht komen. Ik vind dat men zich in Antwerpen kan uitspreken over tracés, maar als het over het algemeen budget gaat, moet de hele volksvertegenwoordiging – ook de niet-Antwerpenaars – daar inzicht in hebben. Is het mogelijk om de gegevens te laten toetsen door het Rekenhof?

Men praat hier enkel over de prijsvergelijking van de werken zelf. De investeringskost is misschien moeilijk te becijferen, maar ik heb de indruk dat er in de voorstellen van Arup-Sum een aantal elementen zitten die een maatschappelijke toegevoegde waarde zullen creëren. Mijnheer de voorzitter, met de commissie bevoegd voor Openbare Werken zijn we vorig jaar in Boston de Big Dig gaan bekijken en we kennen ook het project in Madrid. Daar heeft met toegevoegde waarde gecreëerd door een tunnel. We moeten ook zeggen dat men langs bruggen ook toegevoegde waarde kan creëren. Een van de prachtigste voorbeelden is Lissabon, waar de omgeving van de grote brug een zekere ontwikkeling heeft gekend.

Is men in staat om in de prijszetting een oordeel te geven over de maatschappelijke toegevoegde waarde en de financiële mogelijkheden van beide projecten? Het is een project dat er meer dan honderd jaar zal staan, dus het is belangrijk dat men niet enkel op de werken zelf afgaat, maar het globale plaatje bekijkt.

Als men bij de verkeersstromen zegt dat de maximumsnelheid 70 kilometer per uur is, maar bij het BAM-voorstel is die limiet er niet, maakt dat de vergelijking moeilijk. De maximumsnelheid zal een politieke beslissing zijn, maar ik vind dat we een simulatie moeten maken waarbij beide gelijk zijn. Heeft men in de prijszetting appels met appels vergeleken? Kunnen we daar een dieper inzicht in krijgen, zodat het Rekenhof dat op een onafhankelijke manier tegen het licht kan houden?

5. Tussenkost van de heer Ludwig Caluwé

De heer Ludwig Caluwé: Ook ik zou de sprekers willen bedanken voor hun uiteenzetting.

Ik zou willen beginnen met een meer algemene opmerking, die voortgaat op wat de burgemeester bij de start heeft gezegd. Arup-Sum heeft toch wel een eigenaardige manier van werken. Eerst had u van de Vlaamse Regering de opdracht gekregen om een vergelijking te maken tussen het tracé van stRaten-generaal en dat van BAM, het natuurlijke tracé. Tijdens die studie kwam u tot de conclusie dat het tracé van stRaten-generaal technisch moeilijk uitvoerbaar was: bocht, geboorde tunnel, bocht en dan weer bovengronds aan het Oosterweelknooppunt. U hebt dan op eigen houtje een alternatief uitgewerkt, het zogenaamde vierde tracé, ook al

had men u dat niet gevraagd.

Ik heb goed geluisterd naar de burgemeester. De stad Antwerpen had gevraagd om het vierde tracé uit te werken in functie van de randvoorwaarden die de Vlaamse Regering naar voren had gebracht. Dat betekent dat er om veiligheidsredenen geen vrachtverkeer door de Kennedytunnel zou rijden en dat er om maatschappelijke redenen geen tol zou worden geheven voor personenwagens in de Kennedytunnel.

Nu bent u bij uw studie over het vierde tracé in vergelijking met het BAM-tracé opnieuw tot de conclusie moeten komen dat het financieel niet haalbaar is. U hebt dat niet uitdrukkelijk herhaald. Het staat echter wel duidelijk in uw studie. Het A-S-tracé is niet haalbaar zonder de correcties die u nadien doorvoert. Het zou bovendien zelfs meer files creëren dan wanneer men het minimale zou doen. Het staat zo in de studie. De heer de Kort zal straks verder ingaan op de hele mobiliteitsproblematiek.

Opnieuw hebt u op eigen houtje een alternatief ontwikkeld en voorziet u toch in vrachtverkeer door de Kennedytunnel en, hoewel dat niet duidelijk is, vraagt u toch tol voor personenwagens. In uw studie staat dat u 50 cent vraagt voor personenwagens die door de Kennedytunnel rijden. Op andere pagina's lees ik dat u geen tol vraagt voor personenwagens. Mijn vraag is dan ook wat de basis is van al uw berekeningen. Houden de mobiliteitsberekeningen met betrekking tot het verfijnde tracé rekening met tol in de Kennedytunnel, of niet?

Een volgend element in uw verfijnde tracé werd daarnet ook al aangehaald. U voorziet, hoewel u dat bij deze presentatie niet herhaalt, in een maximumsnelheid over de hele ring van 70 kilometer per uur. Hebt u die dan gebruikt voor de verschillende elementen in uw mobiliteitsrekening? Bij de vergelijking van de effecten op het leefmilieu en het geluid met die van het andere tracé moet men het wel over hetzelfde hebben. Men moet dan net zo goed nagaan wat de impact is van die maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op het BAM-tracé, wat het gevolg is voor de mobiliteit, het geluid, het milieu en wat er gebeurt als men toch vrachtverkeer zou toelaten in de Kennedytunnel. Pas dan is er een eerlijke vergelijking mogelijk. Nu worden appels met peren vergeleken.

Dan heb ik een aantal opmerkingen en vragen over de tunnel die voorkomt in zowel het niet-conforme als het conforme tracé. Gelukkig vindt deze hoorzitting plaats na een vakantieperiode, zodat we ons goed hebben kunnen documenteren, alles grondig hebben kunnen lezen en op het internet hebben kunnen zoeken naar allerlei studies met betrekking tot tunnels en bruggen.

Ik heb vastgesteld dat Arup in 2007 ook een vergelijking heeft gemaakt tussen de aanleg van een tunnel en de aanleg van een brug over de Hudson ten noorden van New York. Het ging over de zogenaamde Tappan Zee. In die studie stelde Arup voor een brug aan te leggen. U stelde geen tunnel te willen, omdat u vond dat de hellingsgraad van 3 procent over een lange afstand te veel gevaren voor het verkeer zou opleveren. Ook stelde u dat het erg noodzakelijk is te voorzien in goede ventilatiesystemen. Minstens om de 3 kilometer zou er een ventilatieschacht moeten worden aangelegd. Deze tunnel is echter langer dan 3 kilometer en er wordt geen ventilatieschacht aangelegd om de 3 kilometer. Waarom werd dat daar wel voorgesteld en hier niet?

In de tunnel die u nu voorstelt, is er sprake van een heel lange afstand met een hellingsgraad van 3 procent, maar ook over stukken van 4 en zelfs 5 procent. Kunt u dan zeggen dat dit veilig is? Mevrouw De Ridder heeft daarnet al de vraag gesteld. Welk effect heeft dat wanneer een vrachtwagen op het diepste punt, onder het Leopolddok, komt en dan opnieuw naar boven moet rijden? Welk snelheidsverlies lijdt een vrachtwagen op die afstand? Welke effecten heeft dat op de totale verkeersveiligheid?

U bent van plan die tunnel aan te leggen onder enkele Sevesobedrijven. Ik weet dat er in Engeland sprake zou zijn van een tunnel naast een dergelijk bedrijf, maar bestaat er ergens ter wereld een geboorde tunnel onder een Sevesobedrijf? U zegt dat die zetting aanvaardbaar is, maar goed, dit is een studie. Denkt u dat een aannemer uiteindelijk het risico zal nemen om dat ook daadwerkelijk te doen?

Dan is er nog een element met betrekking tot de veiligheid. In het BAM-ontwerp wordt voorzien in veiligheidsdeuren om de 50 meter tussen de twee kokers. U plant die slechts om de 100 meter. Waarom is dat zo?

Ten slotte voorziet u in uw ontwerp in een veiligheidsschacht, zodat er brandweerwagens en dergelijke tot op grote diepte zouden kunnen rijden. Bestaat er ergens ter wereld een model dat zo functioneert, of is dat iets dat u zelf hebt uitgevonden? Hoe moet dat functioneren? Kan dat in de twee richtingen? Kunnen de voertuigen elkaar kruisen? Hoe moeten die hulpverleningswagens weg?

Dan heb ik een aantal vragen over de financiering. De heer Decaluwe heeft daar ook al een aantal terechte vragen over gesteld. In uw voorstel moeten een hele reeks bedrijven minstens tijdelijk plaats ruimen, en enkele ook definitief. We hebben het over meer dan 1000 werknemers. Ik neem aan dat de betrokken bedrijven een integrale schadeloosstelling zullen krijgen. In het BAM-tracé zou er enkel voor de Sint-Jozefschool – hoewel dat belangrijk is – een andere vestiging moeten worden gevonden. Als men deze tunnel aanlegt, zal er voor een hele reeks bedrijven een andere vestiging moeten worden gevonden. Is de kostprijs daarvan berekend in uw voorstel of bent u gewoon uitgegaan van algemene onteigeningskosten? Die kosten dekken immers helemaal niet de totaalschade die dit oplevert voor die bedrijven.

U blijft stellen dat een tunnel qua onderhoud goedkoper zou zijn dan een brug. U moet dat toch eens nader verantwoorden. In de modellen die u gebruikt, zegt u nog altijd dat het onderhoud van het BAM-tracé zou gaan over 32 miljoen euro per jaar. Maar in het momenteel voorliggende contract zouden de onderhoudskosten 10 miljoen euro minder bedragen en dus een 20 miljoen euro per jaar met zich meebrengen. Moet men dat reële cijfer daar niet in aanbrengen in plaats van het theoretische?

Kunt u mij uitleggen wat er veranderd is met betrekking tot de tolnkomsten die men voorziet voor het BAM-tracé? Als u dat vergelijkt met het conforme Arup-Sumtracé op pagina 127 van uw studie, zegt u dat die inkomsten 176 miljoen euro zouden bedragen. 100 pagina's verder, waar u het vergelijkt met het niet-conforme Arup-Sumtracé, zou daar opeens 9 miljoen euro vanaf zijn gegaan. Daar komt u uit op 167 miljoen euro. Finaal komt u dan tot het besluit dat het niet-conforme tracé net iets financierbaarder is dan het BAM-tracé. Waar komt dat verschil vandaan?

Voor het BAM-tracé en het niet-conforme Arup-Sumtracé geeft u qua 'worst case' ongeveer een gelijk bedrag dat er zou kunnen bijkomen. Maar we maken hier toch een vergelijking tussen een sterk uitgewerkt voorstel waarvoor een aannemersbedrijf een contract heeft afgesloten en een ontwerp dat nog op de tekentafel ligt en waar nog veel onzekerheden inzitten. Er kan nog veel gebeuren. We hebben zelf al vragen gesteld met betrekking tot de financiering. Er is nu al geweten dat er een leiding in de bovenste kleilaag ligt die men zal moeten wegwerken. Is daarmee rekening gehouden? Aangezien hier nog een grotere onzekerheid heerst, moet men het bedrag voor de 'worst case' dan niet hoger zetten?

Tot slot heb ik nog twee vragen over de aanlegbaarheid. Zal het Sint-Annabos in uw voorstel worden gevrijwaard? Of zult u het bij de aanleg ook grotendeels moeten rooien om de bouwput te maken voor de geboorde tunnel?

U zegt in uw voorstel dat u ervan uitgaat dat het, als de beslissing valt, binnen de drie jaar kan worden uitgevoerd. Wij zijn nu al meer dan tien jaar bezig. Kunt u aangeven volgens welke procedures men erin zal slagen om dat binnen de drie jaar aan te leggen?

De voorzitter: Mag ik u vragen om de vragen die al door de voorgaande sprekers gesteld zijn, niet meer te herhalen? Er worden veel technische vragen gesteld. We zullen na de vragenronde het studie bureau de kans geven om intern te overleggen. Ik zie heel wat vragen die gebundeld kunnen worden.

6. Tussenkomen van de heer Dirk de Kort

De heer Dirk de Kort: Ik wil even focussen op het mobiliteitsprobleem, dat aan de basis ligt van het Masterplan. Alle Antwerpenaren, uit Antwerpen en de omgeving, verwachten hiervan minder files op de autosnelwegen, en minder sluipverkeer op de aangrenzende wegen. Dat zijn de twee mobiliteitsproblemen die moeten worden aangepakt.

In verband met het Europees hoofdwegennet zijn er twee keuzes: het sluiten van de kleine ring of het kiezen voor de peervorm. Die laatste optie betekent dat het hoofdwegennet langer zal worden. Ik hoop dat deskundigen, zoals de mensen van het Vlaams Verkeerscentrum, over dat laatste meer duidelijkheid kunnen verschaffen.

In de aanloop naar de verkiezingen kreeg ik in de debatten het gevoel dat men stelt dat er moet worden gekozen tussen een tunnel of een brug. Om het mobiliteitsprobleem van de regio op te lossen moet eerst die keuze

worden gemaakt. Een eenvoudige keuze kan niet zomaar worden gemaakt, want er moet tezelfdertijd een oplossing komen voor het sluipverkeer in de rand, ten noorden en ten zuidoosten van Antwerpen. Dat is ook het uitgangspunt van het Masterplan. We weten dat er allerlei projecten inzake openbaar vervoer zijn uitgewerkt, en ook dat er aanpassingen aan de bruggen over het Albertkanaal en verbeteringen aan het wegnnet, onder meer aan de Bredabaan in Merksem, zijn gepland. Het Masterplan is een en ondeelbaar.

Er is iets in de studie wat niet duidelijk is. Heeft Arup-Sum ook studiewerk verricht over het aangrenzende wegnnet? Er wordt gesteld dat er geen enkel probleem met sluipverkeer is. Is dat een onderbouwde stelling? Toen het BAM-tracé werd voorgesteld, werd een antwoord geboden voor problemen met het lokale verkeer en het verkeer van en naar de haven, want dat verkeer zou worden afgeleid naar het Oosterweelknooppunt. Als dat Oosterweelknooppunt niet wordt gerealiseerd, zal ten noorden van Antwerpen sluipverkeer blijven bestaan. En hoe moet het dan met de problematiek van de bruggen over het Albertkanaal?

7. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens: Ik dank de mensen van Arup-Sum voor de heldere toelichting waarin een aantal van onze vragen zijn beantwoord.

Ik beperk me tot vragen die nog niet zijn gesteld. Een eerste vraag gaat over de timing. Het sterdiagram waarin de resultaten van het BAM-voorstel en het Arup-Sumvoorstel worden weergegeven, toont aan dat het Arup-Sumalternatief één groot nadeel heeft: de timing. Als dat alternatief wordt gerealiseerd, zullen de werken immers later worden opgeleverd. Dit is mijn vraag: wat gebeurt er als de Raad van State straks het advies van de auditeur volgt en stelt dat het GRUP niet kan worden gerealiseerd omdat het MER niet op een onafhankelijke manier zou zijn opgeleverd? Wat zou dat betekenen voor de timing van het geheel? Betekent dit dan dat de timing volledig wegvalt en dat voor de bepaling van de timing beide alternatieven gelijk aan de start verschijnen? Of blijft in dat geval nog altijd een voordeel betreffende timing voor het BAM-alternatief bestaan?

Naast de bouwwerken bestaat er ook zoiets als overlasturen. Wat betekenen de twee alternatieven voor de hinder die de Antwerpenaar of de weggebruiker of al wie zich bedient van de infrastructuur in en om Antwerpen zal mogen ondervinden? Ik kan mij voorstellen dat de weggebruiker minder last zal hebben van boren onder de grond dan van een gelijktijdige of parallelle aanleg van een Lange Wapperviaduct en een stedelijke ringweg. Als ik het rapport van de BAM mag geloven, zijn we, als al die werken parallel en aansluitend worden uitgevoerd, vertrokken voor minstens tien jaar. Kunt u een beeld geven van de hinder van de werken? Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat het Arup-Sum-tracé tijdens de aanlegfase veel minder verkeershinder zal te-wegbrengen dan het veel complexere BAM-alternatief.

In uw afwijkende alternatief laat u toch vrachtverkeer toe in de Kennedytunnel. Het valt mij op dat u in uw eerste onderzoek naar de drie alternatieven zonder vrachtverkeer in de Kennedytunnel tot de vaststelling kwam dat de Kennedytunnel oververzadigd bleef. De files aan de Kennedytunnel blijven daarin wat ze zijn. De Kennedytunnel blijft boven het verzadigingspunt steken. Uit deze studies blijkt dat dit te maken lijkt te hebben met het effect op de modal shift. Het vrachtverkeer dat u weghaalt van de zuidelijke ringweg, wordt ingevuld door personenverkeer, dat voor een groot stuk wordt weggezogen van het openbaar vervoer en andere modi. Klopt dat? Heeft het verbieden van vrachtverkeer in de Kennedytunnel inderdaad een negatief effect op de modal split van het verkeer in en rond Antwerpen? Zo ja, is de randvoorwaarde die de regering had opgelegd – geen vrachtverkeer in de Kennedytunnel – dan geen aanfluiting van de doelstellingen van het masterplan zelf: we moesten multimodaal ontwikkelen en op zijn minst ook het langzame verkeer en het openbaar vervoer alle kansen geven?

Mijn derde vraag gaat over het Luithagenknooppunt. Ik heb begrepen dat er gisteren wat commotie was bij de mensen van Ekeren. Ik denk dat die ongerustheid terecht is. Wat gaat dat allemaal betekenen als dat Oosterweelknooppunt wordt aangelegd en als het havenverkeer en de tunnel zullen aansluiten op het knooppunt E19-A12? Wat gaat dat voor Ekeren betekenen voor zowel de geluidshinder als de luchtkwaliteit? Langs de ene kant zul je dan misschien meer trafiek dat in het BAM-alternatief zuidelijker blijft, naar daar afleiden. Langs de andere kant verschuift toch ook een deel van die verbindingen naar westelijke richting. Zo zal misschien de geluids- en luchtvervuilingsoverlast voor Ekeren netto verminderen in vergelijking met de huidige verbinding. Ik had graag wat meer toelichting gehad bij het netto-effect van de Luithagenknoop op de geluids- en fijnstofbelasting voor Ekeren.

Mijn laatste vraag gaat over de kostprijs van het geheel. Ik heb verscheidene collega's horen vragen of wel alle kosten berekend zijn. Ik heb de vorige keer al gevraagd wat er gebeurt met de baten die niet werden gemonetariseerd. Ik herinner mij uit de Horvatstudie dat een van de grote, niet becijferde kosten van de aanleg van het Lange Wapperviaduct de minwaarde is op de potentiële vastgoedwaarde van het Eilandje. Als ik mij niet vergis had Horvat dat op 400 miljoen euro geschat. Dat is wel van een andere grootteorde dan eventuele kostenposten die nu niet zijn verrekend.

Hebben jullie een poging met betrekking tot de monetarisering? Lijkt het u zinvol om ook dergelijke maatschappelijke baten die één alternatief heeft ten opzichte van een ander, in geld uit te drukken en mee op te nemen in de balans? Ik kan hetzelfde vragen met betrekking tot de baten ten gevolge van de verminderde luchtvervuiling en de verbeterde gezondheidssituatie in het verfijnde Arup-Sumtracé. U laat zien dat er vooral rond de zuidelijke ringweg, de R1, een betekenisvolle verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidshinder optreedt voor de stedelijke agglomeratie in Antwerpen. Is die verbetering van die grootteorde dat het interessant is om ook die gezondheidsbaten in geld uit te drukken en mee op te nemen in de balans?

8. Tussenkost van de heer Ivan Sabbe

De heer Ivan Sabbe: Ik wil het heel concreet over de cijfers en de begroting hebben. Er is een opvallend klein verschil tussen de begrotingen voor de beide trajecten. Voor zo'n groot project is het zeer verrassend dat het verschil in kostprijs tussen de twee, die toch totaal andere technieken gebruiken, zo klein is. We weten bijvoorbeeld dat de brug van het BAM-traject zeer experimenteel is. In de hele wereld is nog maar één keer zo'n brug gebouwd, maar dat was op een granietbodemp, en niet op klei. Daartegenover staat nu een traject met tunnels. Daarbij gaat het dus om technieken die men wel al kent en zijn er bestaande voorbeelden waarop men zich kan baseren.

Als we dit bedrag van ongeveer 3 miljard euro – ik spreek dan over het begrote bedrag, niet over de finale kost – tegenover de Vlaamse begroting plaatsen, spreken we over 13 tot 15 procent. Uit eerdere ervaringen met openbare aanbestedingen, zelfs met pps-projecten, weten we dat de finale kost gemakkelijk het dubbele kan bedragen. Dan spreken we dus over een kostprijs ten belope van 30 procent van de Vlaamse begroting.

Wat zullen nu precies de opbrengsten zijn van de tol? Waar gaat men de tol heffen? Hoeveel zal hij bedragen? Welk terugverdieneffect heeft men bij deze investering voor ogen?

Ik ben zeer verrast over de IRR-berekening. In het bedrijfsleven is een goede investering een investering van 20 procent. Ik zie hier een bedrag van 5 à 6 procent. In bedrijfstermen is dat een lamentabele investering.

Wat mijns inziens ontbreekt in dit project, alsook in het BAM-project, is een antwoord op de vraag wat men gaat doen met de E17. Hoe krijg je de voertuigen die al vanaf Sint-Niklaas in verkeersellende terecht komen, op een ordentelijke en snelle manier aan de uiteindelijke ontdubbeling? Ontdubbeling heeft immers pas zin als ze ontstaat vanaf het punt waar de ellende begint.

Tot zover mijn vragen, die ik graag heel concreet, met cijfers en duidelijke actiepunten, beantwoord zou zien.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, het is de taak van de twee verslaggevers om te kijken of alle gestelde vragen ook beantwoord worden. Als verslaggever van de BAM-rapportage heb ik daar zelf altijd garant voor gestaan. Ik denk echter niet dat het voor de mensen van Arup-Sum mogelijk is om in het korte tijdsbestek dat ze straks krijgen, alle vragen zo gedetailleerd te beantwoorden.

De heer Ivan Sabbe: We hebben het altijd over goed Vlaams bestuur. Als we een investering doen, mogen we ook weten wat de terugverdienermijn en de baten van die investering zijn.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, ik heb geen probleem met uw vragen. Ik geef hier enkel een technische toelichting. Indien een vraag vandaag niet kan worden beantwoord, zal het antwoord misschien aan het verslag worden toegevoegd.

U zou trouwens de verslagen van de twaalf voortgangsrapportages en alle hieraan toegevoegde stukken eens

moeten lezen. Die documenten bieden een vrij goed inzicht in de huidige problemen. Hetzelfde geldt trouwens voor andere vragen die misschien nog zullen worden gesteld. Iedereen mag hier vragen wat hij wil. De antwoorden op bepaalde vragen zijn echter in de stukken van de voorbije legislatuur die het nummer 268 dragen, terug te vinden.

9. Tussenkost van mevrouw Mieke Vogels

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer de voorzitter, ik wil hier geen hele rist bijkomende technische vragen stellen. Ik zal me beperken tot een paar vragen die in de loop van mijn betoog aan bod zullen komen.

De heer De Wever heeft daarnet de toon gezet. Hij heeft heel veel moeilijke vragen gesteld en daarmee bewezen dat hij de slimste mens ter wereld is. De heer Penris heeft hieruit afgeleid dat de heer De Wever tegen het alternatief van Arup-Sum is. Ik hoop dat de slimste mens ter wereld zijn verstand zal gebruiken terwijl hij naar de antwoorden op zijn vragen luistert. Ik hoop ook dat die antwoorden hem zullen kunnen overtuigen. Het voorliggend voorstel verdient op een ernstige manier te worden bekeken.

Er zijn hier heel wat nieuwe volksvertegenwoordigers aanwezig. Ik hoop dat zij dit alternatief met de nodige openheid en zonder vooroordelen zullen benaderen en dat ze hun verstand zullen gebruiken. Dit is belangrijk omdat we het meest toekomstgerichte alternatief moeten kiezen. Dit alternatief moet het beste zijn voor de verkeersafwikkeling en voor de levenskwaliteit in Antwerpen.

Enkele mensen hebben verklaard dat naar aanleiding van dit alternatief in Ekeren enige ongerustheid is ontstaan. Het lijkt me onmogelijk een omelet te bakken zonder eieren te breken. Indien in Ekeren problemen zouden ontstaan, moeten die worden geminimaliseerd. De vraag blijft wat het beste is voor de levenskwaliteit in heel Antwerpen.

Dit is zeer belangrijk omdat in het verleden al een aantal foute beslissingen zijn genomen. De mensen van Arup-Sum hebben al verwezen naar de brug die momenteel de Stedelijke Ringweg met de autosnelwegen naar het noorden verbinden. Het gaat hier om de brug aan het Sportpaleis en om het viaduct bij Merkssem en Luchtbal. Een andere, hier nog niet aangehaalde vergissing betreft de aansluiting van de E34 en de Stedelijke Ringweg. Van het rond punt in Wommelgem loopt een viaduct door het Rivierenhof naar de Stedelijke Ringweg.

Deze stad lijkt wel een hartpatiënt met steeds opnieuw dichtslibbende aders. Steeds weer worden letterlijk en figuurlijk overbruggingen aangelegd. Ten gevolge hiervan worden de zuurstof en de levensruimte van de stad steeds geringer. Die overbruggingen zullen steeds talrijker worden.

Het voorstel van Arup-Sum stelt ons in staat om met een open geest over een alternatief na te denken. Het gaat hier niet om een overbrugging, maar om een ondertunneling. Dit maakt het mogelijk de stad weer ruimte en zuurstof te geven. Op die manier wordt het voor de stad weer mogelijk te groeien en leefbaar te blijven.

Ik heb daarnet al naar de twee bestaande bruggen verwezen. Momenteel hebben 100.000 mensen last van het fijn stof en van het lawaai. De door de Vlaamse Regering opgestelde geluidskaarten tonen duidelijk aan dat de leefkwaliteit in die wijken absoluut niet goed is. Met het oog op de toekomst is het niet verantwoord hier nog een bijkomende overbrugging aan te leggen.

Ik snap een aantal voorgaande sprekers in feite niet. De heer Caluwé heeft de mensen van Arup-Sum creativiteit verweten. Ze doen meer dan hen is gevraagd. Volgens mij moeten we daar blij om zijn. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

De voorzitter: Mevrouw Vogels, u verwijst voortdurend naar collega's, maar het is de bedoeling dat u vragen stelt aan de mensen van Arup-Sum die vandaag een toelichting geven. Als de commissie vindt dat we daar achteraf onder elkaar over in discussie moeten gaan, heb ik daar geen probleem mee.

Mevrouw Mieke Vogels: Er zijn heel veel vragen gesteld die de mensen achter de tafel onmogelijk kunnen beantwoorden. De vragen die zijn gesteld, zetten eigenlijk de teneur en zeggen op een oneigenlijke manier welk tracé de mensen kiezen. Als de heer Caluwé vragen begint te stellen over de helling van een brug ergens

in de Verenigde Staten en een selectieve lezing doet van dit rapport, moet ik de mogelijkheid hebben om dit aan te klagen.

De heer Ludwig Caluwé: Mevrouw Vogels, hebt u het rapport gelezen?

Mevrouw Mieke Vogels: Ik heb het rapport gelezen, maar ik heb niet de rapporten gelezen die Arup-Sum heeft gemaakt over de Verenigde Staten. Op de duur maak je het zo ingewikkeld dat niemand door de bomen het bos nog ziet.

Mijnheer de voorzitter, ik vind deze uiteenzetting een zeer goede basis. Ik ben ervan overtuigd dat er op de redelijke technische vragen een antwoord zal komen. Ik roep op om, wanneer men een antwoord heeft op die vragen, met een onbevooroordeelde geest een beslissing te nemen in het belang van Antwerpen, die goed is voor de 21e eeuw en die niet terugblijkt naar de tijd toen we alleen nog maar met overbruggingen werkten.

De heer Bart De Wever: Ik heb niet graag dat iemand anders in mijn plaats standpunten kenbaar maakt die ik zelf niet kenbaar heb gemaakt. Ik excuseer me bij mevrouw Vogels dat ik de moeite heb gedaan om hier kritische vragen te stellen. Dat is de gewoonte in onze fractie. Die heeft dat altijd gedaan, en in het BAM-dossier op een bijzonder kritische manier. Ik kijk naar de voorzitter die de vader van de voortgangsreportage is. Wij hebben de BAM altijd zeer kritisch benaderd. Als je geen vragen meer mag stellen en als uit die vragen onmiddellijk wordt afgeleid dat je tegen bent, dan weet ik het niet meer. Onze fractie heeft altijd zijn werk gedaan. Wij hebben niet allerlei drogargumenten, zoals fijn stof, ingeroepen, wij hebben geen betogingen gehouden, wij zijn niet met gehandicapte kinderen naar de Grote Markt van Antwerpen gegaan. Wij hebben deze commissie altijd kritisch opgevolgd en we zullen op basis van de antwoorden wie wij zeker verwachten, ons standpunt bepalen. Mevrouw Vogels, u hoeft mijn woordvoerder niet te spelen en zeker geen standpunten te uiten die ik niet heb vertolkt.

De heer Ludwig Caluwé: Ik heb eenzelfde opmerking als de heer De Wever. Wij hebben in het verleden telkens zeer kritisch het BAM-dossier gevolgd. Wij vinden dat we op een kritische manier ook dit verhaal moeten bekijken en dat we alle mogelijke vragen tijdig moeten stellen om op alles voorbereid te zijn.

Ik wil ten aanzien van mevrouw Vogels opmerken dat we hier te maken hebben met de problematiek van de stedelijkheid tussen de stad en Merksem-Deurne. Wij zijn al lang bezig met het BAM-dossier. Ook toen u in de regering zat, ging heel de discussie over het tracé ten aanzien van Zwijndrecht. Door de mensen op het lokale niveau werden daar belangrijke dingen naar voren gebracht en daar heeft zelfs uw partij grote verdiensten in. Men is via een goede dialoog gekomen tot een ander tracé. U was op dat ogenblik de Antwerpse minister in de regering. Ik betreur dat u op dat moment niet in de regering hebt aangebracht dat er hier een probleem van stedelijkheid zou zijn. Mocht dat toen zijn gebeurd, dan zou er misschien op dat punt een ander resultaat geboekt kunnen zijn.

10. Tussenkoms van de heer Peter Reekmans

De heer Peter Reekmans: Wij zijn zeer kritisch als het op studiewerk aankomt, en terecht. Recent hebben we kunnen vaststellen dat een fusie van drie grote studie bureaus in Vlaanderen erin geslaagd is om zich voor 50 percent of bijna 300 miljoen euro te misrekenen.

Ik wil niet beweren dat Arup-Sum zich in die mate zal misrekenen. Ik hoop van niet. Op pagina 300 van de vervolgstudie echter wordt reeds gewag gemaakt van een bijkomende studie. Ik vind dat gevaarlijk. Zware afwijkingen in de kostprijs moeten onmiddellijk worden bestudeerd. Maar er staat uitdrukkelijk dat men pas over een bijkomende studie zal beslissen als het tracé gekozen is.

Bij de BAM bedragen de studiekosten 124,9 miljoen euro en bij Arup-Sum 182,5. Dat is maar liefst één derde meer. Ik dacht dat de studie over de brug moeilijker was dan die over een ondergrondse oplossing. Waar komen die hogere kosten vandaan? Bovendien spreekt u van nog een bijkomende studie als voor dit tracé wordt gekozen. Dat is een pertinente vraag aangezien hier veel belastinggeld mee gemoeid is.

Op de begrotingspost 'diversen' van de BAM wordt gesproken over 132,4 miljoen euro en bij AS over 133,4. Wat omvat deze post?

11. Tussenkost van de heer Lode Vereeck

De heer Lode Vereeck: LDD dankt de sprekers voor de mooie studie en de uitleg.

Ik ben geen technicus en begrijp niet alle aspecten, zoals de langsdoorsnede en de dwarsdoorsnede. Al die gekleurde streepjes, zijn dat bruggen en wegen? Ligt het ontwikkelde gebied daaronder? Of is het een te ontwikkelen gebied onder de grond? Liggen die wegen gewoon op de grond?

Ik heb de SPeAR-diagrammen goed bekeken. We zien daarin bijna dezelfde resultaten op het vlak van milieu. Over het traject van 6 kilometer wordt weinig verteld. Op een traject van 6 kilometer rijden ongeveer 140.000 auto's op de ring. Als er 25.000 vrachtwagens en auto's dat langere traject gaan nemen, hebben we het over 150.000 extra kilometer per dag of 42 miljoen extra kilometer per dag, wat ongeveer op 8 miljoen liter brandstof komt en op 8 miljoen euro extra economische kosten per jaar. Daar is toch rekening mee gehouden neem ik aan? Wat is de economische kost voor vrachtwagens en privéauto's in termen van extra brandstofverbruik? Welke termijn heeft men in de studie gehanteerd? Als we dat zouden afschrijven op dertig jaar, zitten we al op een economische kost van 240 miljoen euro. Economische kosten betekenen ook tolheffing, kilometerheffing en verkeersbelasting. Dit kleine voorbeeld doet me vermoeden dat de twee voorstellen, omwille van die 6 kilometer, enorm verschillen betreffende de economische kosten. Ik kan me niet inbeelden dat er op het vlak van milieu zo veel voordeel te halen valt. Die 6 kilometer extra of die 150 kilometer extra per dag of die 42 miljoen kilometer extra per jaar door de mensen die uw langere tracé nemen, moet toch behoorlijk wat extra uitstoot van fijn stof en andere opleveren. Welke termijn hebt u gebruikt om de milieu- en economische kosten te berekenen?

De voorzitter: We nemen een korte pauze zodat de mensen van het studiebureau de gelegenheid hebben om een aantal antwoorden te formuleren.

12. Antwoorden van het studiebureau ARUP-SUM

De heer Jacques Timmerman: Ik wil graag het woord geven aan Ian Gardner om geen twijfel te laten bestaan over de onafhankelijkheid van deze studie. Deze studie is besteld door de Vlaamse Regering op basis van een duidelijk bestek dat door ons heel scrupuleus is gevolgd. Ze is begeleid door een begeleidingscommissie met deskundige ambtenaren. Dit is ook zo in het vervolgtraject gebeurd. Zowel Arup als Sum hebben in het verleden meermaals aangetoond dat ze totaal onafhankelijk kunnen denken van zowel een private als een publieke opdrachtgever.

De heer Ian Gardner: Ik probeer enkele vragen te beantwoorden door ze te groeperen.

Er is nogal wat gepraat over die 70 kilometer per uur. Dat is misschien een klein misverstand. Het voorstel van Arup-Sum is eigenlijk 90 kilometer per uur, wat de ontwerpsnelheid is. De verkeerssnelheid wordt natuurlijk beïnvloed door de nabijheid van kruisingen en door het feit dat bestuurders moeten veranderen van rijvak. Daar moet je soms rekening mee houden. Je moet ook rekening houden met de hellingen waarop je rijdt want ook die zullen de snelheid beïnvloeden.

Je moet proberen de verkeersstroom te optimaliseren door het kiezen van een bepaald traject. Soms heb je een betere doorstroming als je een lagere snelheid aanhoudt dan de ontwerpsnelheid en als je de verkeersstroom controleert. Er zijn nogal wat plaatsen op de wereld waar aan traffic management wordt gedaan. Wanneer je kijkt naar het totale volume van het verkeer, dan probeer je dat op een gecontroleerde manier in beweging te houden. Je kunt de snelheid reduceren van 90 naar 70 of 60 of 50, maar het is beter om van 90 geleidelijk aan naar beneden te gaan. In het Verenigd Koninkrijk en in Nederland vind je hiervan voorbeelden. Het verkeer wordt in beweging gehouden door de ontwerpsnelheid in bepaalde omstandigheden, rekening houdend met het verkeersvolume en het weer, naar 70 of zelfs 50 te brengen. Zo blijft het verkeer beter in beweging.

Er werd ook gevraagd waarom men de ene keer zegt dat een tunnel een betere keuze is en dan weer een brug. Ik heb er zelf geen probleem mee. Het is een goede illustratie van het feit dat er een juiste oplossing is voor

juiste omstandigheden. Ik verkoop geen tunnels, ik verkoop geen bruggen. Ik probeer goede oplossingen te vinden voor specifieke omstandigheden.

Er zijn omstandigheden waarbij we trots zijn op een mooi ontwerp van een brug en op andere momenten zijn we blij met een goed tunnelontwerp. Het hangt af van wat de juiste oplossing is voor de juiste omstandigheden.

Er was een vraag over de tolpleinen en in welke mate onze plannen gebruik kunnen maken van bestaande BAM-voorstellen, voornamelijk voor de westkant van het plan. Op dit plan kunt u het traject zien dat we hebben ontwikkeld. Er werden nogal wat zaken overgenomen uit de BAM-voorstellen voor de E17. Dat verbeteringswerk kan geometrisch als identiek worden beschouwd voor de twee projecten.

Ik kan niet zomaar zeggen dat dezelfde milieuelementen zullen spelen, daarvoor ben ik geen expert. Maar het is wel duidelijk dat we initieel een aantal gelijkaardige keuzes hebben gemaakt.

Er werd gevraagd waarom we hier een tolplein moeten hebben. We hebben dat behouden omdat we ons willen schikken naar het BAM-plan om goed te kunnen vergelijken. Er is natuurlijk moderne technologie waardoor men voertuigen kan belasten zonder een uitgewerkt tolplein, maar er is dan ook een zeker verlies. We hebben dus het tolplein behouden, waardoor voertuigen die daar passeren op dezelfde manier worden behandeld als in het BAM-plan. Het is geometrisch hetzelfde, maar het zit wat lager, dus in ons plan moet men wat sneller naar beneden om onder de rivier te komen, dus is het technisch enigszins anders.

Men kan algemeen stellen dat er zeer goede vragen zijn gesteld en er moeten kritische vragen worden gesteld. De vragen zijn terecht. Ons plan is het resultaat van slechts drie maanden werk en het moet nog verder worden uitgewerkt. Er is al heel wat meer werk gebeurd voor het BAM-plan. Als we zeggen dat die twee nu dezelfde status hebben, kan dat niet. Er moet nog meer geïnvesteerd worden om dezelfde gedetailleerde plannen uit te tekenen voor het Arup-Sum-project.

De toegevoegde waarde voor de samenleving is interessant. We hebben er uitvoerig over gesproken en we zijn tot de conclusie gekomen dat we zes criteria moeten vergelijken, maar we mogen die criteria niet dubbel in rekening brengen. We moeten kijken naar milieu, de impact op stadsplanning en men kan winnen op kosten, maar men mag dat niet dubbel berekenen. Dat hebben we dus niet gedaan. We hebben geprobeerd om het eenvoudig voor te stellen, maar het kan in de praktijk heel moeilijk zijn als men bijvoorbeeld geen rekening houdt met de belasting voor de stad. Daar zit dus een debat aan vast, maar we hebben dat niet meegerekend in het algemene cijfer.

Er wordt nogal wat gediscussieerd over welk recht we hebben om met nieuwe opties naar voren te komen, in plaats van ons te houden aan de oorspronkelijke opdracht. We hebben eigenlijk maar één fysisch plan voorgesteld, met één bepaald traject. Bij het plannen en het voortzetten van de fasen hebben we gezegd dat het moeilijk was om voor de drie vorige plannen een optimale oplossing te vinden. We hebben nog niet gezegd wie wat moet doen om een oplossing te vinden, maar we hebben een aantal vragen gesteld en bepaalde beperkingen van het oorspronkelijke plan weggenomen. Het is natuurlijk een studie, we proberen niets te verkopen. We zeggen gewoon dat, als men het Oosterweelknooppunt wegneemt, er bepaalde dingen veranderen en er bepaalde voordelen zijn. We hebben nagegaan welke veranderingen dat met zich meebrengt en wat de voordelen en de nadelen zijn.

Er is geen volledig sluitend antwoord. We hebben een model uitgewerkt met dezelfde transportcriteria en dezelfde beperkingen en limieten als het BAM-plan. Het gaat uit van dezelfde parameters.

We hebben gekeken naar bepaalde van die beperkingen en hoe we die konden wegwerken. We zeggen niet dat ze moeten worden weggewerkt. We vragen ons enkel af wat er gebeurt als men bepaalde beperkingen, problemen wegwerkt, zoals bij de Kennedytunnel. Men kan dan keuzes maken. Als men een beslissing neemt, zal men kijken naar opties, verkeersopties en beslissen over de juiste opties. Wat duidelijk is als men een model ontwikkelt, is dat als men één soort voertuig uit de Kennedytunnel haalt, andere voertuigen die ruimte invullen. Als er niets gebeurt, is een oversaturatie van de Kennedytunnel het gevolg. Als bepaalde voertuigen, zoals vrachtwagens, geweerd worden, dan komen er meer auto's. Men moet beperken wat mensen zouden willen doen in die Kennedytunnel. Dat moet gebeuren via een traffic management approach. Men moet niet verwachten dat mensen zo lief zullen zijn de Kennedytunnel niet meer te gebruiken. Men moet informatie in real time verstrekken, zodat bestuurders de juiste keuze kunnen maken. Dat kan men het verkeer op een construc-

tieve manier managen. Als men Antwerpen via het oosten binnenrijdt en men de informatie krijgt dat de ene keuze anderhalf uur en de andere 40 minuten kost, dan neemt men toch een weloverwogen beslissing. Soms is het beter de snelheid te reduceren tot 40 kilometer per uur om het verkeer aan de gang te houden. Maar dan moet er een interactie zijn tussen de bestuurders van de wagen en het traffic management systeem. Het is geen spitstechnologie. En er zijn meerdere oplossingen mogelijk. Een toepassing via het BAM-schema is ook mogelijk natuurlijk. Ook in ons plan wordt daarin voorzien.

Een interessante vraag was die over pollutie en de duur van een rit. Er zijn verschillende manieren om te vervuilen. Er is een verband met de afstand die men aflegt. Het is echter ook interessant te kijken hoelang men stilstaat op een dergelijk traject. Voertuigen worden ontworpen om op een bepaalde efficiënte manier om te gaan met snelheid. Het kan dan ook interessanter zijn om wat verder te rijden, en niet stil te staan.

De heer Jacques Timmerman: Iemand heeft een vraag gesteld over het Oosterweelknooppunt en het effect op de kaaien en de Leien. Op basis van de verkeersmodellen moet ik u bevestigen dat het weghalen of weghouden van het Oosterweelknooppunt geen effect heeft op de ontwikkelingen op de kaaien en de Leien.

Er zijn dus geen indicaties van congestie in het model zonder Oosterweelknooppunt. Ik wil nog even herhalen dat het Oosterweelknooppunt een noodzaak is in het tracé met de Lange Wapperbrug, omwille van de aantakking van de Lange Wapper op het viaduct van het Sportpaleis en het gedeeltelijk sluiten van de Groenendaallaan. Het sluipverkeer moet misschien daar ook even onder de loep worden genomen. Hoe dan ook geven de verkeersmodellen bij het weghalen van het Oosterweelknooppunt en het toevoegen van een ontsluiting ten noorden zeker een positieve resultante voor alle noordelijke deelgemeenten en districten.

Dan was er de koppigheid met betrekking tot het bekijken en herbekijken van de Kennedytunnel. Het is inderdaad zo dat we daar steeds op terugkomen. Dat is misschien een kenmerk van een onderzoeker die vaststelt dat, zoals de heer Gardner heeft gezegd, als de vrachtwagens worden weggehaald uit de Kennedytunnel, de wagens dat in het model meteen opvullen en er opnieuw congestie ontstaat. Als onderzoeker proberen we dan te zoeken naar oplossingen. Uit de contacten met de brandweer blijkt bovendien dat er vanuit veiligheidsoogpunt geen aanleiding is om vrachtwagens weg te houden. We stellen bovendien vast dat de bevoegde Europees Commissaris bijzonder positief staat tegenover een benadering van een tolsysteem voor vrachtwagens. Dat is trouwens het enige waarvoor Europa bevoegd is qua regelgeving. We stellen dus bovendien vast dat ter zake een positieve mogelijkheid bestaat. Als onderzoekers blijven we dan uiteraard kijken naar potentiële mogelijkheden.

Wat de R1 en de stedelijke ringweg betreft, is duidelijkheid gevraagd over de scheiding van doorgaand verkeer en lokaal verkeer. Ook daar hebben we binnen ons team tijdens het onderzoek meermaals bij stilgestaan, samen ook met de begeleidingscommissie. We hebben ook meermaals gevraagd aan de BAM om ons uit te leggen hoe ze de koppeling doet. Ik wil voordien nog even duidelijkheid geven over het theoretisch model dat in het verkeersmodel is opgenomen. De verkeersmodellen van de BAM en Arup-Sum zijn, op basis van de scheiding van het verkeer op de R1 en over de hele regio Antwerpen, identiek. Dat maakt het mogelijk om de duidelijke verschillen tussen een Schelde kruising door een brug en een kruising door een tunnel in beeld te krijgen. Zo ook zijn we ervan overtuigd dat, op basis van eenzelfde concept, de R1 op verschillende ruimtelijke manieren voort kan worden ontwikkeld.

Dat is net het punt van de problematiek van de R1: daar geeft geen enkel van de tracés een antwoord op. Als men het zwaar transport met verbod in de Kennedytunnel door de derde nieuwe Schelde kruising wil voeren, dan betekent dit dat die dubbeldeksbrug met twee maal drie rijvakken voor 70 à 80 percent beladen is met zware vrachtwagens.

Die zware vrachtwagens moeten op voorhand worden voorgesorteerd, ten noorden en ten zuiden van dit traject. Voor de objectiviteit wil ik even in herinnering brengen dat Kontich een paar maanden geleden het voorsorteren net omwille van de onveiligheid heeft afgevoerd. Dat is net het probleem: hoe gaat men zwaar transport scheiden van wagens op zo'n kort stuk, en bovendien ter hoogte van de R1 het doorgaand verkeer van het lokaal verkeer scheiden?

We moeten daarbij bedenken dat er op de R1 voor verkeer dat uit de Kennedytunnel komt aankoppelingen nodig zijn op de A12, op de E19 uit Brussel, op een aantal op- en afritten, binnen een zeer kleine ruimte. Dat is een probleem waarop geen antwoord is gekomen. Het is ook niet opgenomen in de bouwvergunning.

Vandaar onze voorzichtige waarschuwing: als men goed en aandachtig kijkt naar de reeds twee maal negen rijvakken op de aansluiting aan het Sportpaleis, dan zal de cascade van ontwikkelingen zich voortzetten. Die kunnen onmogelijk anders worden doorgetrokken dan met minimaal twee maal zes rijvakken. Die komen dan opnieuw aan de Kennedytunnel toe. Daar zetten we vraagtekens bij.

Als we dit voorzichtigheids halve en op een objectieve wijze durven doortrekken, dan kan dit niet anders dan door het bijkomend innemen van ruimte. Dan komen we tot de verschrikkelijke vaststelling dat er wellicht niet langer sprake zal zijn van een stad aan de stroom, maar van een stad aan de ring, en dat de ring qua oppervlakte groter zal zijn dan het binnenstedelijk gebied. Als onderzoekers vinden we dat toch wel bedenkelijk.

Voor de R1 zijn de modellen identiek. Wij zijn ervan overtuigd dat de problematiek van de Schelde kruising ruimtelijk op verschillende manieren kan worden uitgewerkt, zo ook voor de R1. Het sluipverkeer rond de R1 in deze modellen is noch in het BAM-tracé, noch in het Arup-Sumtracé aanwezig in de zuidelijke zone, enkel ter hoogte van de Kennedytunnel. Als men daar de vrachtwagens weghaalt, is er bijkomende toevoer van wagens die de vrijgekomen ruimte opnieuw opvullen.

Een ander element dat het onderzoek voedt, is de vraag aan BAM hoe men finaal het vrachtwagentransport kan verbieden. Hoe kan dat verbod worden waargemaakt in zo'n grote regio? Daar is geen antwoord op gekomen, vandaar onze aanzet tot verfijning.

De heer Ian Gardner: Omdat we onder een grote raffinaderij door moeten, moeten we denken aan Seveso. Er bestaan wel identieke voorbeelden in de buurt van raffinaderijen. Horizontaal tunnelen in een gecontroleerde bodemsituatie met een goed boorschild is een veilige aanpak. De moderne tunnelmachines worden heel nauwkeurig gecontroleerd. Het volumeverlies wordt berekend in de tunnel, en dat bepaalt of er enige beweging meetbaar is in de grond boven het boorschild. Als je dat goed doet, kun je dat met vertrouwen doen.

Als je van de ene grondsoort naar een andere overgaat in de buurt van grote opslagplaatsen of pijpleidingen, kan het technisch moeilijker worden. Maar als je meters onder de grond in goede Boomse klei kunt boren, heb je niet zo'n groot probleem.

De heer Jacques Timmerman: De Boomse klei op de plek waar men gaat boren is van een bijzonder hoogwaardige kwaliteit. De boorkoppen zijn vandaag zo uitgerust dat zij zettingen tot een minimum kunnen reduceren. Zij vullen de omhullende kap bij de boring onmiddellijk met bentoniet aan. Bezettingen van 20 millimeter over 100 meter zijn binnen de aanvaardbare normen vastgesteld. Voor bovengrondse structuren zijn deze zettingen van 2 millimeter zeker geen abnormale situatie, integendeel. Als je klimatologische en thermische bewegingen in rekening brengt, is dit meer dan vergelijkbaar.

De moeilijke zones zijn die waar we in leem terechtkomen: op Linkeroever en bij de A12. Maar daar zitten we gedeeltelijk al in een open situatie. De aanzet van de boring is in elk geval niet in de zone van de bedrijven die genoemd zijn.

Mocht dat nodig blijken bij de verdere ontwikkeling van de studie, zijn er compenserende maatregelen mogelijk, zoals ook gebeurd is bij het boren onder de stad voor de verdere ontwikkeling van het Centraal Station. In de kostenraming is in bijkomende horizontale en verticale grondinjectionen voorzien om eventuele zettingen op te vangen. Deze maatregelen werden ook gebruikt bij de Liefkenshoektunnel en het Diabolo project, dat op dit ogenblik in uitvoering is.

Wat de Tijlmanstunnel betreft, is het juist dat die opnieuw moet worden bekeken in het licht van het plan MER voor de haven in 2030. Dat geldt voor beide tracés, en valt buiten de evaluatie van de analyse voor de derde nieuwe Schelde kruising.

Wat is de impact voor Ekeren? Inzake luchtkwaliteit zijn geen merkbare verschillen met de actuele toestand te verwachten. Er zal een lichte toename van geluid merkbaar zijn, maar dat probleem kan met behulp van mitigerende maatregelen perfect worden weggewerkt, bijvoorbeeld met de vloerplaat die ook is voorgesteld voor de herlocatie van een aantal concessies. We zijn ervan overtuigd dat de voordelen voor Ekeren na de ontsluiting hoger zullen zijn. De verbinding van Ekeren en de omliggende gemeenten met Brussel en Gent zou snel kunnen worden gemaakt.

U begrijpt dat we niet kunnen ingaan op de vraag over de timing en de Raad van State. We stellen ons wel

vragen over de bouwaanvraag van het BAM-tracé. In het dossier zijn een aantal missing links niet opgenomen. Er moet aandacht worden besteed aan de gevolgen voor de cascade waarover ik het al eerder had.

Uit het onderzoek is gebleken dat de realisatie van beide tracés vier of vijf jaar zal duren. De werfhinder voor de aanleg van de tunnel zal voor de hele regio duidelijk kleiner zijn dan die voor de aanleg van het bovengrondse tracé.

Blokkersdijk kwam in een aantal opmerkingen aan bod. Wellicht staat daarover een vergissing in ons rapport, maar de aanleg van het Arup-Sumtracé heeft duidelijk geen impact op de situatie daar. Wat de impact van de uitbouw van de werf en de plaats waar de tunnel wordt geboord op het Sint-Annabos betreft, is een debat onder de deskundigen van Arup-Sum gaande, maar 30 percent – dat is het minimum – tot 50 percent – dat is het maximum – van het bos zal moeten wijken. Heraanplanting achteraf is uiteraard mogelijk.

De heer Ivo Lemmens: Een algemene vraag is wel of kan worden ingeschat of de prognoses van de investeringskosten juist zijn. Methodologisch hebben we 55 kostencomponenten uitgewerkt. Die componenten zijn nog verder uitgesplitst volgens technische criteria. De engineers van Arup-Sum hebben daar dan cijfers op geplakt en het internationale referentiekader van kostprijzen gebruikt om ramingen uit te werken. Dat alles gebeurde aan de hand van het prijspeil van januari 2009. In het financiële schema is rekening gehouden met een evolutie in de komende jaren. Er is in een jaarlijkse indexering voorzien.

Dat is allemaal variabel gemaakt zodat wij ook in de uiteindelijke rendementsberekeningen rekening houden met de mogelijkheid dat het Arup-Sum-tracé later zou worden aangelegd. Die indexering is mee verrekend in de uiteindelijke investeringskost.

Er zijn vragen over de 2,7 miljard euro die wij hebben gebruikt als basisinvesteringskost ten opzichte van de genoemde 2,2 miljard euro van het Noriant-BAFO. In die 2,7 miljard euro zitten een aantal kostencomponenten zoals de onteigenings- en studiekosten die niet in de 2,2 miljard euro begrepen zijn. We moeten eerst ongeveer 400 miljoen euro van de 2,7 miljard euro aftrekken om een vergelijkbare basis te hebben. Dan vergelijken we nog 2,3 miljard euro met 2,2 miljard euro. Op dat niveau hebben we iets meer dan 100 miljoen euro meer in onze inschatting voor het BAM-tracé. Toch blijven we bij onze 2,3 miljard euro. Dat heeft meerdere redenen. Wij zetten de kostenbasis op een cost to complete of een outturn cost. Dat wil zeggen dat wij niet geloven dat er geen enkele meerkost zou komen op basis van het bedrag van vandaag. Wij bekijken het als een cost to complete in alle elementen.

Wij hebben de prijs per januari 2009 genomen. Wij weten dat er sindsdien misschien allerlei indexen zijn gedaald. Wij kennen niet precies het juiste peilpunt van de 2,2 miljard euro. Daar kan ook een verschil zijn opgetreden door het spel van de indexen. Wij besluiten dus dat de 2,7 miljard euro de vergelijkbare basis is.

Als we kijken naar de verhouding tussen het basisbedrag en de worst case, dan blijkt dat de financiële berekeningen van rendement en financiële haalbaarheid vertrekken vanuit de basisvariant. De worst case, de inschatting van mogelijke meerkosten en risico's, is indicatief. Het is goed om die verschillen te kennen. Maar de basisvariant van 2,7 miljard euro wordt gebruikt om de rendementen met elkaar te vergelijken.

Enkele detailvragen betreffen de vraag of bepaalde componenten al dan niet zijn meegenomen. Er is inderdaad in de detailberekeningen ongeveer 3 miljoen euro opgenomen in de kostenraming voor het verwijderen en verplaatsen van ondergrondse leidingen. Daar is al gedeeltelijk rekening mee gehouden.

Er was ook een vraag over de tolheffing in de Kennedytunnel. Voor alle duidelijkheid: in bepaalde moduleringen heeft men simulaties uitgevoerd waarbij een halve eurocent werd toegepast. In het financieel model van de verfiende Arup-Sum-berekening passen wij 0 euro tolheffing toe voor personenwagens.

Het Automatic Traffic Management is voor 13,4 miljoen euro opgenomen. De Tijsmanstunnel niet. Kosten van geluidsschermen en dergelijke middelen zijn wel mee opgenomen in de schattingen. De maatschappelijke kosten en baten hebben wij al toegelicht.

Er was nog een belangrijke vraag over de behandeling van de concessies. Dat kan men uitsplitsen in een aantal elementen. Het eerste is de waarde van het te onteigenen land waar de concessie zich bevindt. Wij hebben geschat dat er 24,5 miljoen euro investeringskost, die is opgenomen in het totale model, naar de onteigening gaat van een aantal hectare die waarschijnlijk betrokken zijn minus 8,5 hectare die kunnen worden gerecupe-

reerd. Dat geeft een bepaald saldo onteigeningskost, die mee in het model zit. Andere kosten, zoals de eigen investeringen van de bedrijven, zijn op een bepaald moment informatief ingeschat op 80 miljoen euro. Die zijn niet opgenomen in de totale investeringskost. Ook eventuele minwaarden, verliezen en dergelijke, zijn niet in de calculaties opgenomen.

Er zijn een heel aantal zaken die nu onzeker zijn, maar er zijn ook nog mogelijkheden om via fasering in de tijd en herlocatie van de bedrijven de verliezen te beperken. Maar naast die mogelijke minwaarde is ook elke mogelijke meerwaarde inzake gebiedsontwikkeling of stedelijke ontwikkeling of een mogelijke toename van die berekende 2,8 miljoen vierkante meter niet opgenomen in het financiële model.

De heer Jacques Timmerman: Voor wie al dan niet gelooft dat een brug en een aansluiting van 120 meter breed een verschil maakt in stedelijke ontwikkeling, wil ik wijzen op het aantal vierkante meter dat niet kan worden gebouwd als men de Lange Wapper zou inplanten. Het verschil is 2,8 miljoen vierkante meter oppervlakte die op die manier niet ontwikkeld kan worden. Wij zijn tot vandaag zo correct gebleven om de financiële analyse op te maken zonder de maatschappelijke baten. Maar het gaat hier wel over 2,8 miljoen vierkante meter, met een voorzichtige inschatting van een meerwaarde van 100 of 200 euro per vierkante meter. Dan kom je in de buurt van hallucinante bedragen. Dat staat dan nog los van de stedelijke leefbaarheid in dat gebied. Ook dat moet nog een antwoord krijgen binnen het kader van het ruimtelijke structuurplan Antwerpen.

De heer Ian Gardner: Een project als dit kun je financieel aantrekkelijk maken door mooie voorspellingen te maken van de jaarlijkse verkeersaan groei. Als je stelt dat het verkeer alsm aar zal toenemen, kun je het thematisch voorstellen dat je alsm aar meer opbrengst zult krijgen.

Momenteel is een van de grote uitdagingen voor dergelijke projecten: wil de bevolking wel een voortdurende aan groei van het verkeer? Zullen die trends zich voortzetten? Er moeten een aantal maatschappelijke, politieke en financiële beslissingen worden genomen, en daarbij moet rekening worden gehouden met de opbrengst van zo'n project. Je moet je ook afvragen of de aan groei van vracht- en personenvervoer nog zal worden aangemoedigd. We hebben een statisch model gebruikt, maar daar moet je mee uitkijken. Je weet immers niet of tendensen gegarandeerd kunnen worden. Als er geen toename is van het verkeer, heb je ook geen toename van je opbrengsten, en dat zal natuurlijk gevolgen hebben voor de financiering van het project.

13. Replieken van de leden

De heer Carl Decaluwe: Is men bereid om de gedetailleerde kostprijsberekening eens te onderwerpen aan een inzage van het Rekenhof? Het is belangrijk, ook voor ons als parlementaire niet-technici, om die cijfers op een zo objectief mogelijke manier te kunnen vergelijken.

De voorzitter: Ik stel voor dat we de komende dagen bekijken hoe we dat op een rijtje kunnen zetten. De bereidheid om alle cijfers vrij te geven, moet dan wel van beide partijen komen.

Ik heb zonet hierover al informeel overleg gehad met raadsheer Desomer van het Rekenhof. Hij vond het een interessante suggestie, maar zei ook dat er nog enig overleg over zal moeten plaatsvinden om te weten op basis van welke criteria men welke gegevens ter beschikking stelt. Dat hangt in eerste instantie af van de beide partijen zelf.

De heer Ludwig Caluwé: Er zijn nog een hele reeks vragen en interventies waar nog geen antwoord op is gegeven, maar daarnaast heb ik al een aantal opmerkingen op de antwoorden die men heeft geformuleerd.

Mijn opmerking over de studie in verband met de kruising van de Hudson had niets te maken met de vraag of altijd voor een tunnel of voor een brug moet worden gekozen. Ik had het enkel over de argumentatie in die studie om niet voor een tunnel te kiezen.

De argumentatie om daar niet voor een tunnel te kiezen, houdt onder meer in dat de hellingsgraad over een lange afstand 3 percent zou bedragen. In deze tunnel zou de hellingsgraad minstens 3 percent en op sommige stukken zelfs 4 of 5 percent bedragen. Ik zou hier graag een antwoord op krijgen.

In die studie wordt niet voor een tunnel gepleit omdat dan om de 3 kilometer een ventilatieschacht zou moeten

worden aangelegd. Deze tunnel is meer dan 4 kilometer lang. Er is echter nergens sprake van een ventilatieschacht. Ik vraag me nog steeds af waarom hier geen ventilatieschacht moet worden aangelegd.

Ik vind het nog steeds problematisch dat in verband met verschillende onderwerpen verschillende parameters worden gehanteerd. Daarnet is over een beperking tot 70 kilometer per uur gesproken. Technisch gezien, is de infrastructuur in functie van een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur aangelegd. Arup-Sum wil nu voor een beperking tot 70 kilometer per uur kiezen. Er is kunnen maatschappelijke argumenten zijn om die keuze te maken. Indien twee voorstellen worden vergeleken, moeten steeds dezelfde parameters worden gebruikt. Het zou beter zijn voor de luchtkwaliteit en voor het geluid het vrachtwagenverkeer aan 70 kilometer per uur in plaats van aan 90 kilometer per uur te laten rijden.

Een eerlijke afweging kan enkel plaatsvinden indien met betrekking tot beide modellen dezelfde parameters worden gebruikt. Nu staat op verschillende plaatsen in de studie, onder meer op pagina 243, te lezen dat het verfijnde tracé, in vergelijking met het scenario van de BAM, in een verbetering van de lokale luchtkwaliteit langs de zuidelijke kant van de stedelijke ringweg, in Antwerpen-Zuid en in Berchem, zal resulteren. Die verbetering kan worden toegeschreven aan de verminderde voertuigemissie, die het gevolg is van een snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur. Op dat ogenblik worden in feite appels met peren vergeleken. Indien ook voor het tracé van de BAM een snelheidsbeperking tot 79 kilometer per uur in rekening zou worden gebracht, zou het om een eerlijke studie gaan. Dit is in dit geval niet gebeurd.

Hetzelfde geldt voor de verkeersmodellen. Indien ik het goed heb begrepen, gebruikt Arup-Sum de gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum. Die gegevens gaan uit van een stedelijke ringweg met tweemaal twee rijvakken. Op basis van die verkeersmodellen trekt Arup-Sum bepaalde conclusies met betrekking tot de filevorming en de doorstroming.

Enmaal het om de stedelijkheidsproblematiek gaat, komt de stedelijke ringweg weer ter sprake. De vraag is of het verfijnde tracé van tweemaal twee rijstroken uitgaat. Indien het hier ook om tweemaal twee rijstroken gaat, moet het viaduct van Merksem worden verbreed. Dit houdt geen tweemaal negen rijstroken, maar toch wel tweemaal zes rijstroken in. Dit is eveneens een vergroting van de barrière die vandaag al bestaat. Een evaluatie van het aspect stedelijkheid moet hier rekening mee houden. Dat is niet gebeurd.

Ook met betrekking tot de financierbaarheid wil ik een soortgelijke opmerking maken. Arup-Sum houdt in feite geen rekening met een tol voor personenwagens. In het verkeersmodel dat in de studie is opgenomen, wordt hier echter wel rekening mee gehouden. Is die tolheffing ook op andere plaatsen in rekening gebracht?

Op basis van dezelfde parameters inzake snelheid, tol en dergelijke moet een eerlijke vergelijking tussen de verschillende elementen worden gemaakt. We mogen niet als het goed is een bepaalde parameter en als het niet goed een heel andere parameter gebruiken. Ik heb de indruk dat dit in deze studie is gebeurd.

Mevrouw Annick De Ridder: De verklaring die u geeft waarom u blijft spreken over 2,7 miljard voor BAM en niet over 2,2 miljard, is dat u ervan overtuigd bent dat er meerwerken kunnen opduiken. Ik stel me de vraag waarom u dat niet toepast op uw eigen cijfers. U kunt er ook van uitgaan dat de 2,5 miljard die uzelf raamt, ook onderhevig zal zijn aan bepaalde meerkosten die erbij moeten worden gerekend. Dat zou de eerlijkheid ten goede komen.

Als ik het goed begrijp, schrapt u de stedelijke ringweg van de kalender of u staat er zeer afwijzend tegenover. U zegt heel duidelijk dat bij het BAM-tracé men verplicht is om in de stedelijke ringweg te voorzien. U ziet dat niet zitten want dan zit men met een significant hoger aantal rijstroken. U ziet niet in hoe de aansluiting kan worden gemaakt op het bovenlokaal verkeer. Ik zou willen dat u eens een onderzoek voert naar de stedelijke leefbaarheid.

Ik blijf nog op mijn honger zitten wat betreft het aspect dat ik heb aangehaald, namelijk dat we proberen om een aantal verkeersstromen in Antwerpen anders te sturen. We proberen om van de Leien en de kaaien minder doorvoerassen te maken voor lokaal en zeker bovenlokaal verkeer. Dat kan enkel indien er een stedelijke ringweg wordt gerealiseerd. Ik had graag een geheelstudie die ook dat omvat. Als u zegt dat de stedelijke ringweg u niet interesseert, houd er dan rekening mee dat u een heleboel beslissingen in Antwerpen op losse schroeven zet en dat men ten aanzien van de kaaien, de Leien, de stedelijke ringweg en de Groene Singel alles zal moeten herbekijken, want dat verkeer moet ergens naartoe.

U zegt dat er voor de Tijsmanstunnel een probleem is voor na 2030, zowel in het geval van het BAM-tracé als het verfijnde tracé van Arup-Sum. Mag ik erop wijzen dat het havenbestuur heel nadrukkelijk heeft gezegd dat het Oosterweelknooppunt schrappen alleen kan op basis van een viertal alternatieve voorwaarden. Een ervan was de verdubbeling van de Tijsmanstunnel. De haven heeft er niet bij gezegd dat dat in 2030 of 2040 kon gebeuren. De haven zegt dat wanneer de Oosterweelverbinding wordt geschrapt, de Tijsmanstunnel onmiddellijk moet worden verdubbeld omdat men anders blijft zitten met een bottleneck naar de Liefkenshoektunnel. Ik had graag een antwoord dat liefst verfijnder is dan dat er bij beide tracés een probleem is in 2030. Dat is net het verschil tussen een tracé met een Oosterweelverbinding en één zonder.

Ik heb een vraag over de 3 miljoen euro waarin is voorzien voor ondergrondse leidingen. Dat klinkt nogal vaag. Bedoelt men met die ondergrondse leidingen heel nadrukkelijk de opgevulde betonnen gasleiding van Distrigas uit 1960? Of moet nog blijken of dat onder die 3 miljoen euro kan vallen? Het lijkt me een aanzienlijke ruimoperatie te zijn. Ik weet niet of dat past in het budget van 3 miljoen.

U zegt dat de snelheid nog altijd 90 kilometer per uur is maar dat, om het verkeer te optimaliseren, men naar 70 zou kunnen gaan. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het verlies aan snelheid in de tunnels. Daarnet werd geopperd dat men niet met een stijgingsgraad van 3 percent maar wel 4 tot 5 percent zal worden geconfronteerd. Wat betekent dat voor het opgaande vrachtverkeer in beide richtingen? Klopt het dat wanneer men naar 70 kilometer per uur gaat, het vrachtverkeer dan amper aan een snelheid van 40 tot 50 kilometer per uur boven zal geraken?

U zegt zeer formeel dat in het verfijnde vierde tracé een tol van 50 eurocent niet langer wordt ingevoerd voor personenwagens. Ik zal heel boud spreken: het verfijnde tracé interesseert mij niet want dat werkt niet binnen de voorwaarden van de Vlaamse Regering. Die voorwaarden zijn herbevestigd. Het is raar dat ik namens de oppositie die stelling moet innemen. Hoe vaak zal de Vlaamse Regering die uitgangspunten nogmaals moeten bevestigen? U zegt dat de tol van 50 eurocent wordt afgevoerd. Dat betekent dat in het niet-verfijnde tracé, dus het vierde tracé, die 50 eurocent nog steeds standhoudt en er sprake is van algemene tolheffing. Volgens ons is dat onaanvaardbaar.

De heer Dirk Van Mechelen: Kunnen we samen met het verslag een berekening krijgen van het grondverzet? We praten over een tunnel van 4,3 kilometer met een diameter van 15,1. Bij de bouwvergunning en het GRUP van de Liefkenshoekspoortunnel en bij de bouw van het Deurganckdok was dat een van de grootste knelpunten. We genereren hier een veelvoud aan grond die moet worden verzet. Ik zou graag de kostprijsberekening daarvan zien en de plaats waar men daarmee blijft.

De heer Jan Penris: We moeten ook nog een Sigmaphan realiseren. We zouden het eventueel daarvoor kunnen aanwenden.

Enkele van mijn vragen zijn niet beantwoord. De heer Caluwé heeft een punt. De luchtfilters vind ik niet terug in het kostenplaatje, maar misschien vergis ik me. Ik zou daar graag duidelijkheid over krijgen.

De bewoners van de Rozemaai- en de Schoonbroekwijk hebben uitdrukkelijk om geluidsschermen gevraagd. Hoe zit het daarmee? De mensen die gisteren in Ekeren uw visie kwamen verdedigen, hebben de schermen beloofd. Zijn die geluidsschermen inderdaad gepland? Wat gaan ze kosten?

Het verkeersbegeleidingssysteem vormt een cruciaal element in uw voorstel. Het is een van uw sterke punten. Wat gaat dat kosten?

De verbreding of verbetering van de Tijsmanstunnel zou niet onmiddellijk moeten worden gerealiseerd. Op dat punt ben ik het niet met u eens. Een argument om te zeggen dat de Oosterweelknoop mogelijkerwijze niet nodig zou zijn, is dat we een betere benutting maken van de Liefkenshoektunnel en zijn aansluiting op de E17. we kunnen de Liefkenshoektunnel pas beter benutten – en het intern havenverkeer op de rechteroever beter naar ginder afleiden – als ook de Tijsmanstunnel wordt verbreed. Daar zult u toch rekening mee moeten houden. Kunt u ons de kostprijs daarvan meedelen?

De heer Ivan Sabbe: Betekent dit dat we nog een uitvoerige kosten-batenanalyse van het traject krijgen? De vraag is klaar: wat gaan we per traject aan tol heffen? Wat zijn de baten? Ik heb gehoord dat men rekening wil houden met de positieve cijfers. Ik weet niet of dat in de huidige economische context wel aangewezen is. We moeten ons baseren op de huidige trafiek en het verleggen daarvan en op een bescheiden groei. We moeten de

inkomsten kennen en het terugverdieneffect voor de overheid en de privé-investeerders.

De heer Bart De Wever: De collega's hebben het al vermeld, sommige vragen werden niet of onvolledig beantwoord. Ik heb mijn vragen afgevinkt en er zijn er enkele overgebleven: onder meer over het fietsverkeer, over het advies van de brandweer en over de hellingsgraden. Ik weet dat de sprekers weinig tijd hadden. Krijgen we nog een schriftelijk antwoord op al die vragen?

De voorzitter: Dat is de taak van de twee verslaggevers. Als verslaggever overliep ik indertijd alle vragen van alle collega's door, tot grote ergernis van de minister en van de BAM.

Er werden hier zeer technische vragen gesteld, bijvoorbeeld over het advies van de brandweer. Het lijkt me verstandig om dat advies toe te voegen aan het verslag.

Dit werd in het verleden regelmatig gedaan. Er werden stukken bij gevraagd aan de BAM of er werd een kwade brief naar de regering gestuurd.

Ik stel voor dat u een lijst maakt van de vragen die niet beantwoord zijn. Ze kunnen dan aan het verslag worden toegevoegd.

De heer Bart De Wever: Een aantal van mijn vragen zijn niet technisch van aard. Ik heb gevraagd of er een advies van de brandweer is. Dat is me nog niet duidelijk en dit is wel geen technische vraag. Ik heb gevraagd of er fietsmogelijkheden zijn. Dat is geen technische vraag.

Ik verwacht gewoon een antwoord op mijn vragen. Ik begrijp wel dat het in dit korte tijdbestek moeilijk is om een volledig antwoord te geven.

14. Bijkomende antwoorden van Arup-Sum en discussie met de leden

De heer Jacques Timmerman: Voor de fietsmogelijkheden is er in een budget voorzien van meer dan 15 miljoen euro. We zullen dit schriftelijk bevestigen.

Wij hebben alle parameters en dezelfde verkeersmodellen opgenomen voor beide tracés. Er is rekening gehouden met het concept van een stedelijke ringweg en scheiding van het doorgaand verkeer. Er is vastgesteld dat er geen congestie is in het model voor het tracé van Arup-Sum zonder Oosterweelknooppunt, geen congestie op de Leien en de kaaien en geen sluipverkeer. De modellen en het rapport kunnen dit staven.

Over de Tijsmanstunnel zal ik u ook schriftelijk uitgebreid inlichten. Wij hebben in de modellen vastgesteld dat voor 2020 geen dubbele Tijsmanstunnel nodig is. Wij hebben dat ook in drie verschillende vergaderingen met het Havenbedrijf zelf besproken en geanalyseerd. Voor de verdere ontwikkeling van de haven naar het noorden en voor de koppeling met de ontwikkelingen op de Linkeroever, is er wel een dubbele Tijsmanstunnel nodig, maar dit komt pas na 2020 volop in beeld.

In de kostprijs zijn er geen luchtfilters opgenomen, wel de klassieke ventilatietechnieken.

We zullen ook schriftelijk ingaan op de geluidshinder in Ekeren.

Voor Automated Traffic Management (ATM) is er voorzien in 13,4 miljoen euro. Uit gesprekken met het verkeerscentrum is gebleken dat er in Antwerpen al heel wat infrastructuur aanwezig is, alleen moet het intelligent-element nog worden toegevoegd en de verruiming buiten de regio voor de aankondiging op afstand.

De heer Ivo Lemmens: Er is ook 15 miljoen euro opgenomen voor geluidsschermen.

Voor de totale tolinkomsten en de terugverdiëntijd verwijs ik naar het rapport. Op pagina 127 en 128 staat de uitsplitsing van de tolinkomsten voor de referentie jaren. In de volgende tabel staan de totale tolinkomsten, de geïndexeerde investeringswaarden en de netto contante waarden. Je kunt hier ook de terugverdiëntijd uit lezen.

De heer Peter Reekmans: Ik hoor citeren uit een gedetailleerde begroting, maar ik heb die niet gekregen. Ik weet niet of parlementsleden die hebben ontvangen samen met de vervolgstudie, maar ik heb die niet.

De heer Jacques Timmerman: De gegevens die we citeren, komen uit de bijlage die ook op de website van

Arup-Sum beschikbaar is.

De heer Dirk Van Mechelen: Mijnheer De Wever, het zou me zeer verbazen als er een brandweerverslag zou zijn, gelet op het feit dat we met BAM heel wat moeilijkheden hebben gehad om afwijkingen te bekomen van een aantal normen van Binnenlandse Zaken. Als dat verslag er niet is, zou ik graag de mailcorrespondentie zien waarin staat dat de brandweer geen problemen maakt met het op lange termijn beschikbaar stellen van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer.

Ik wil ook graag het antwoord kennen van Arup-Sum op de vragen van het havenbestuur. Bij mijn weten waren er, met uitzondering van deze morgen, geen contacten met het havenbedrijf. Arup-Sum heeft nog geen antwoord gegeven op de omvangrijke vragenlijst van het havenbestuur.

De heer Jacques Timmerman: Ik wil even een misverstand wegwerken. Tijdens de drie maanden van de studie hebben we verschillende contacten gehad met de havenskundigen. Het is daarop dat ik alludeer. De bijkomende contacten zijn deze ochtend ook voorgesteld aan onze begeleidingscommissie.

De heer Dirk Van Mechelen: De vraag is of we het antwoord dat u geeft op de vele vragen van het havenbedrijf ook kunnen ontvangen. Het gaat bijvoorbeeld over de discussie over de Oosterweelknoop, de hellingen en de Tjismanstunnel. Ik zou graag weten wat het schriftelijke antwoord aan het havenbedrijf is.

De heer Jacques Timmerman: We zullen desgevallend de werkverslagen van de begeleidingscommissie bezorgen.

De heer Jan Penris: Mijnheer Van Mechelen, dan moeten we ook eerst weten wat de vragen van het havenbedrijf zijn. Ik zetel in de raad van bestuur van het havenbedrijf, maar ik ken die concrete vragen niet. U blijkbaar wel. We moeten dus eerst weten welke vragen het havenbedrijf heeft gesteld, vooraleer we de antwoorden daarop kunnen krijgen.

De heer Dirk Van Mechelen: Ik zou beide aan het verslag toevoegen.

De voorzitter: Die elementen zullen we aan het verslag toevoegen.

De heer Jacques Timmerman: We hebben ook tweemaal een grondig gesprek gehad met de brandweer. Daar zijn ook verslagen van gemaakt en die zijn beschikbaar. Er is uiteraard discussie geweest over een aantal aspecten, bijvoorbeeld de vluchtafstand naar de naastliggende gecompartmenteerde tunnels is vastgesteld op 100 meter. Dat is de helft van de internationale norm die op 250 meter ligt. Als men in Zwitserland rondrijdt en de nieuwe tunnels analyseert, zitten we met 100 meter ruim onder de Zwitserse afstand.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik had graag nog een antwoord op mijn vraag over de gasleiding en over het verlies van 30 percent van de snelheid voor het vrachtverkeer op de helling bij het verlaten van de tunnel.

De heer Ian Gardner: Er is geen enkele reden waarom vrachtwagens zoveel snelheid zouden verliezen. We hebben rekening gehouden met hellingsgraden die heel courant zijn en binnen de aanvaarde normen vallen. De ontwerpsnelheid van 90 kilometer per uur zou ook vrachtwagens moeten toelaten om aan die snelheid te rijden.

We moeten heel duidelijk zijn. Er is geen enkele reden waarom deze vrachtwagens nog zoveel snelheid zouden verliezen. We hebben rekening gehouden met hellingsgraden die eigenlijk heel courant en heel normaal zijn. Ze vallen ook binnen de aanvaarde normen. De ontwerpsnelheid is 90 kilometer per uur. Ze zouden voertuigen, ook vrachtwagens, moeten toelaten om tegen die snelheid te rijden. De snelheid van 70 kilometer per uur heeft helemaal niets te maken met de mogelijkheid van het systeem om een bepaalde snelheid toe te laten. Het systeem laat een snelheid van 90 kilometer per uur toe. De snelheid heeft te maken met wat er gebeurt als men reist tussen verschillende knooppunten, tussen verschillende tolpleinen enzovoort. De gemiddelde ontwerpsnelheid in een tunnel van 4,3 kilometer zal hoger zijn dan de gemiddelde ontwerpsnelheid voor een route langs een groot kruispunt. Dat is net het probleem. Ik kan u ook technische gegevens overmaken over de berekende ontwerpsnelheid voor deze route.

Ik wil nog een algemene opmerking maken. De vragen zijn allemaal waardevol. We hebben hier drie maanden werk in gestoken. Een aantal opmerkingen die nu worden gemaakt, kunnen niet op vijf minuten tijd worden

beantwoord. Daar hebben we heel wat meer tijd voor nodig. Het probleem is natuurlijk dat daar een kostprijs tegenover staat. Het maken van een ontwerp oplossing vergt heel veel tijd.

We kunnen natuurlijk op alle technische vragen ingaan. Die moeten op de een of andere manier worden beantwoord. Het is echter belangrijker om het grotere plaatje te bekijken. De vraag is of het voor Antwerpen beter is te kiezen voor een tunnel of voor een brug. Dat is eigenlijk het fundamentele onderliggende punt. Welke oplossing ook gekozen wordt, ze biedt een aansluiting op het bestaande transportnetwerk. De vraag is niet of we die kunnen bieden, wel wat we voor Antwerpen willen, hoe we willen dat Antwerpen eruit ziet.

Ons werd gevraagd waarom we voor een tunnel kiezen. Dat is niet omdat die de enige technische oplossing is. Een brug is technisch ook mogelijk. De vraag is wel wat wij de beste oplossing vinden voor Antwerpen. Als we alle factoren in rekening brengen, dan is het belangrijk dat het centrum van Antwerpen vrij wordt gehouden voor een flexibele groei. Dan kan men kiezen op welke manier men dat wil doen, voor welke snelheid men opteert, wat de hellingsgraad enzovoort moet zijn. Dat is technisch allemaal mogelijk. De tunneloplossing is technisch mogelijk, net zoals de optie voor de brug. Technisch is er voor de brandweer ook een oplossing mogelijk. Als er een interne ventilatieschacht nodig is, dan kan die in overleg met de hulpdiensten perfect gerealiseerd worden.

Tenzij men twee oplossingen echt tot in detail technisch wil uitwerken, moet men eerst kijken wat de beste oplossing is voor Antwerpen: een brug of een tunnel. Als men kiest voor een tunnel, waarom doet men dat? Hetzelfde geldt voor een brug. Beide zijn mogelijk en haalbaar. Ze kunnen beide een antwoord geven aan de transportvereisten. Beide hebben ze een milieu-impact. Daarvan moet een assessment worden gemaakt. Op dat vlak staat het BAM-tracé verder. Het BAM-tracé heeft gevolgen. We hebben getracht die uit de doeken te doen. Het Arup-Sumtracé heeft een andere impact. Ook die hebben we uit de doeken gedaan.

Als men steeds meer in detail gaat en door de bomen het bos niet meer ziet, dan zal men uiteindelijk alle bladeren van alle bomen moeten tellen om tot een oplossing te kunnen komen. Ik kan hier niet komen vertellen dat onze oplossing de enige is. Het enige wat we hebben geprobeerd, is uit te leggen wat de goede opties zijn en wat de goede alternatieven zijn voor de stad Antwerpen.

V. TOELICHTING DOOR NORIANT

De heer Lode Franken: Mede namens de ruim honderd collega's van Noriant die zich sinds vier jaar met hart en ziel inzetten voor de Oosterweelverbinding en het natuurlijk tracé, dank ik u voor de mogelijkheid die u ons biedt om hier ons project toe te lichten.

Waar situeert Noriant zich binnen de projectorganisatie van de Oosterweelverbinding? Het Vlaamse Gewest heeft zes jaar geleden aan BAM de realisatie toevertrouwd van het Masterplan Antwerpen. BAM heeft op haar beurt de tracéstudie voor de Oosterweelverbinding opgedragen aan SAM, een tijdelijke handelsvereniging van drie grote studiebureaus. Op basis van die studie is een tracé vastgelegd, zijn de GRUP-grenzen bepaald, is een bestek opgesteld met een bijhorend programma van eisen en is een referentieontwerp gemaakt. Tevens werd er een Kwaliteitskamer opgericht met deskundigen inzake architectuur en urbanisatie om het ambitieniveau te bewaken – het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering wilden, terecht, alleen het allerbeste.

De strenge selectie- en aanbestedingsprocedure heeft geleid tot de aanduiding van Noriant als voorkeursbieder op 1 januari van vorig jaar. Noriant is een tijdelijke handelsvereniging van acht bedrijven met een sterk Vlaams karakter en bevat de meest competente bedrijven van Vlaanderen in de benodigde disciplines van civiele waterbouw, staalbouw, wegebouw en elektromechanica. De bedrijven uit dit consortium hebben de voorbije decennia al tal van grote projecten met succes gerealiseerd, in binnen- en buitenland. Vanwege het groot belang dat in het bestek gehecht is aan architectuur en urbanisatie heeft Noriant een architectuur- en urbanisatieteam samengesteld. Ook daarbij is resoluut gekozen voor kwaliteit van eigen bodem. Voor het eigenlijke studiewerk is een beroep gedaan op de ter zake competente grote studiebureaus Greisch en Haskoning, alsook op TNO, een afdeling van de Technische Universiteit Delft en een wereldautoriteit op het vlak van tunnelveiligheid.

De aanduiding van Noriant als voorkeursbieder is gebeurd op basis van het aanbestedingsontwerp, samen goed

voor 1700 documenten en tekeningen. Een aantal typische beelden daarvan is inmiddels bekend - denk maar aan de iconische Lange Wapperbrug met haar twee pijlers boven de dokken ten noorden van Antwerpen. Op basis daarvan is dan weer het bouwaanvraagdossier opgesteld, eveneens goed voor ruim 450 andere documenten en tekeningen. Dit bouwaanvraagdossier is in mei van dit jaar, na groen licht van de Vlaamse Regering, ingediend. Intussen hadden BAM en Noriant begin maart een deelakkoord gesloten over de prijs voor de realisatie en het onderhoud van het door Noriant aangeboden ontwerp.

De aanbestedingsprocedure liet Noriant tot voor kort niet toe om te communiceren. Noriant heeft zich daar consequent aan gehouden – zij het vaak met ingehouden ergernis over wat zelfverklaarde specialisten soms meenden te moeten verkondigen.

Wij hebben ervoor gekozen om geen louter technisch verhaal te brengen. Wel een verhaal van een visie, een eerlijk verhaal van en door mensen van hier die de "koekestad" en haar omgeving grondig kennen en dagelijks ervaren, een eenvoudig en natuurlijk verhaal voor een complexe problematiek, kortom een verhaal dat eenieder die het goed meent met Antwerpen als grootste stad van Vlaanderen en als motor van de Vlaamse economie, zal herkennen en begrijpen.

Ik geef graag het woord aan het architectuur- en urbanisatieteam, hier vertegenwoordigd door voorzitter Paul Robbrecht en door coördinator Chris Poulissen.

De heer Chris Poulissen: Als een van de ontwerpers van de Oosterweelverbinding wil ik u uitdrukkelijk danken dat wij u hier te woord mogen staan. Het is de eerste keer dat wij ons ontwerp mogen uitleggen. Ik ben ook blij dat een aantal leden van het stadsbestuur aanwezig zijn, want ook zij hebben nog geen toelichting gekregen van de ontwerpers van het dossier, dat ondertussen al enkele maanden geleden is ingediend.

Het verbaast ons als ontwerpers zeer dat de studie van daarnet het Arup-Sum-tracé vergeleek met het BAM-tracé en niet met het Noriant-ontwerp, dat uiteindelijk het onderwerp is van een bouwaanvraag. Ik wil benadrukken dat er een fundamenteel verschil is tussen het Noriant-ontwerp en het BAM-tracé. Het Noriant-ontwerp is natuurlijk gebaseerd op het BAM-tracé maar is veel verder uitgewerkt en er zijn kwaliteiten gerealistiseerd die in het BAM-tracé nog niet voorkwamen. Het verbaast mij dat ik dat vandaag moet zeggen terwijl de bouwaanvraag al maanden geleden is ingediend.

Het Noriant-ontwerp is geen mobiliteitsontwerp, het is een stedenbouwkundig ontwerp waarbij mobiliteit een fundamentele rol speelt om dat tot een goed einde te brengen. Fundamenteel bij ons ontwerp is de Oosterweelverbinding: een project dat voor de volgende eeuwen de toekomst van Antwerpen zal bepalen. Verkeerscijfers en verkeersstromen zijn vergankelijk en zullen evolueren met de tijd. De stedenbouwkundige uitspraken van vandaag worden gedaan, zullen blijven voortbestaan in de toekomst van Antwerpen. Daarom moeten we ons als ontwerpers baseren op andere elementen dan zuivere verkeerscijfers. We baseren ons onder andere op natuurlijke wetmatigheden: het natuurlijk tracé van de ring rond Antwerpen. We moeten ons baseren op de natuurlijke groei, het natuurlijk bestaan en de natuurlijke ontwikkeling van de stad.

De dagelijkse taferelen op de ring rond Antwerpen zijn ook de niet-Antwerpenaars bekend. Onze stad maakt de laatste decennia een interne en externe groei mee waardoor er een hogere densiteit en mobiliteit ontstaat die de leefbaarheid in vraag stelt, waar oplossingen moeten voor gezocht worden die te maken hebben met ontwikkeling en vooral hiërarchie – dingen die vergankelijk zijn en dingen die eeuwig zullen blijven bestaan.

Vandaag heeft Antwerpen een niet-gesloten ring maar op Mappy zien we toch een verdikte lijn die aangeeft dat de ring wel gesloten is. En de Antwerpenaar kent die lijn: bij het minste probleem op de ring wordt die lijn in beide richtingen gehanteerd. Het is aan agressieve as, centraal door het stedelijk weefsel, de leefomgeving van Antwerpen. Een andere mogelijkheid om de ring te sluiten is via de Leien. Dat is al wat lastiger door de heraanleg van de Leien om de welbekende reden: leefbaarheid in het centrum van de stad. Er is nog een andere mogelijkheid: de kaaien. Ook die weg kent de Antwerpenaar van noord naar zuid. Nochtans heeft de stad zeer waardevolle plannen om ook daar de leefbaarheid te verhogen.

Ook het tafereel ten noorden van Antwerpen is bekend, met links Metropolis, recht voor ons het knooppunt van de Groenendaallaan richting ring. Als de ring geblokkeerd is – ook een dagelijks tafereel – en er nog een ongeval gebeurt, of het nu vóór de Waaslandtunnel is, op de Linker- of Rechteroever of op de ring, dan is er een totale blokkering van het stadscentrum, ook op locaties waar men totaal geen file zou verwachten en op het eerste zicht niets aan de hand kan zijn.

Wat zijn onze houvasten als ontwerpers om onze stad een toekomst te bieden? Er zijn natuurlijke wetmatigheden: hoe overkomt ons dat? Hoe doen anderen, dat, in andere steden? Kunnen we iets leren uit de geschiedenis?

De natuur gaat over overleven. Alles wat we terugvinden in de natuur, zijn structuren, texturen, kleuren die altijd te maken hebben met overleven. Die overleving gaat steeds door en is op het eerste zicht niet vergankelijk, ze stuurt zich wat bij maar gaat al eeuwen door. En die patronen vinden we terug. Als we dicht bij de natuur blijven en we vertalen ze naar menselijke constructies, dan vinden we ook daar wetmatigheden terug gebaseerd op materialen en structuren die zeer dicht bij de natuur aansluiten. Het Pantheon in Rome staat er al 2000 jaar, qua constructie en materiaalgebruik zeer dicht bij de natuur en is niet milieubelastend. Het zal er ongetwijfeld nog 2000 jaar staan.

Hebben steden ook wetmatigheden? In Rome vinden we een ronde, gesloten ring die een cirkelvorm benadert en binnen die ring vinden we ook nog cirkelvormige aders, die blijkbaar te maken hebben met de groei van die stad. Er zijn nog andere, grotere en kleinere, steden, waarbij blijkbaar telkens een soort ringvorm op een natuurlijke wijze naar voren komt. Zo bijvoorbeeld Parijs. Maar er is ook de ring rond Brussel. Ongetwijfeld zal er ooit discussie zijn geweest over een groengebied in het zuiden van Brussel en heeft men besloten die ring niet cirkelvormig te sluiten. Vandaag rijden we door het Zoniënwoud en vragen ons af hoe het mogelijk is dat daar wegen zijn gekomen.

Belangrijk is dus het onderscheid tussen geschiedenis en alles wat evolueert. De technologie evolueert. Paard en kar zijn er vandaag niet meer. Fijn stof is er vandaag maar is dat er ook nog binnen tien of vijftig jaar? Het is nog maar zeer de vraag of binnen vijftig jaar nog een eigen auto zullen hebben – ik denk van niet. Anderzijds vinden we in de stad lijnen en structuren die al eeuwen bestaan en nog eeuwen zal blijven voortbestaan.

Op een kaart van meer dan 150 jaar geleden vinden we sporen en spoorwegemplacements centraal in de stad. Als u toen zou gezegd hebben dat die zouden vervangen worden door een park, zou men u ongetwijfeld gek hebben verklaard. Vandaag is dat een van de meest waardevolle plekken van potentie waar je stedelijke kwaliteit kan realiseren. De stad heeft een beleid om dat soort dingen te doen en dat is werkelijk geweldig en maakt van Antwerpen een andere stad.

Op een kaart van Antwerpen uit 1650 vinden we de ringvormige beweging op Rechteroever maar ook op Linkeroever ontstaat stilaan een cirkelvormige beweging, vanuit het overleven van die stad. Die bewegingen vinden we niet alleen centraal maar in de fortengordels rondom. Centraal in het stadscentrum vinden we die agressieve assen die toch maar een cirkel willen zoeken. Ik weet dat men nu plannen aan het maken is om kruispunten aan de Krijgsbaan te ondertunnelen, niet toevallig weer volgens die cirkelbewegingen, wat volgens mij als ontwerper onaanvaardbaar is.

Als we inzoomen op de centrale aders, is er een tweede element van belang: niet alleen het al dan niet gesloten zijn van de ring maar vooral, en minstens even belangrijk, de op- en afritten die de ring toegankelijk maken. Ten zuiden van Antwerpen zien we een zeer gelijkmatige spreiding van die op- en afritten en net daar zitten die agressieve verbindingen: zowel op de Zuidoever als van Linker- naar Rechteroever ontstaan die assen. Dat is dus een tweede punt: waar bevinden zich de op- en afrittencomplexen om een evenwichtige spreiding te krijgen?

En op een mooie dag zegt een zekere TV SAM – een van de belangrijkste studie bureaus van België: dit moet nu de sluiting van de ring worden. En toevallig of niet: het lijkt op een cirkel. Wat er nog bij komt, is een nieuw op- en afrittencomplex, met een min of meer gelijkwaardige spreiding rond Antwerpen. Door die gelijkmatige verdeling, zullen de agressieve assen automatisch uit het stadsweefsel verdwijnen ontstaat potentie voor een kwalitatieve binnenstedelijke ontwikkeling.

Een fundamenteel punt is de kwaliteit van de afsluiting van de doorgang van de Waaslandtunnel richting Knokke. Men kan niet meer rechtstreeks vanuit het centrum van de stad de snelweg op. De Waaslandtunnel wordt herleid tot een puur lokale tunnel.

Bij de Oosterweelknoop wil ik toch opmerken dat in het ontwerp van Noriant het grootste deel van de vijver van het Noordkasteel behouden blijft als historisch element. Een klein gedeelte rechtsboven wordt ingenomen door de Oosterweelknoop. We zoomen even in op die knoop en de verbinding naar de Groenendaallaan. De

ontsluiting verloopt vandaag via de kaaïen of de Leien, via de Waaslandtunnel of naar de Groenendaallaan. Antwerpenaren kennen de mogelijkheden maar al te goed. Toch is er ter hoogte van de Metropolis linksaf naar de Groenendaallaan al gevaarlijk transportverkeer, met 200 vrachtwagens per dag, of één elke drie minuten. Het gaat om petrochemische transporten. Antwerpen is de tweede petrochemische cluster ter wereld na Houston.

De stad is met zeer goede binnenstedelijke projecten bezig: de Waaslandtunnel lokaal maken, de kaaïen en de Leien duidelijk downgraden en dan is er nog een project voor het afsluiten van de IJzerlaan om meer kwalitatieve stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Als dan blijkt dat men nergens meer heen kan, dan moet er afgeleid worden naar de Groenendaallaan, zowel vanuit het westen als het oosten. Dat behelst niet enkel stadsverkeer, maar ook het enorme aantal voertuigen die anders de Waaslandtunnel in gaan. Er is één punt waar de stad gesloten kan worden richting Groenendaallaan. Ik begrijp als Antwerpenaar dan ook niet goed hoe men dat denkt te ontsluiten.

Daar komt het Oosterweelverkerscomplex op de proppen. Wat doet dat? Enerzijds laat het toe dat al het zuidelijke transport vanuit de haven – de verticale as door de haven is een moeilijke link – zijn weg vindt via het Oosterweelknooppunt. Wie vanuit het zuiden rechtstreeks op het Oosterweelknooppunt kan, zal allicht ook niet meer zoeken naar een route door de stedelijke omgeving. Anderzijds zoekt ook al het stedelijke verkeer een uitweg. Dat kan dan via het Oosterweelcomplex of richting tunnel. De brug is gratis, de tunnel is betalend. De ontsluiting naar Merksem en Deurne zal veel meer ruimte krijgen om het Groenendaalknooppunt te benutten. Het vrachtverkeer daar zal aanzienlijk afnemen.

Wat is daarvan dan het gevolg? Een barrière. Ik vind een vergelijking met de viaducten aan het Sportpaleis niet opgaan. Het gaat in dit geval om een overspanning van 600 meter op twee pilonen. Dat klinkt ongelooflijk, maar in de derde dimensie zal dat interlokaal verkeer van vrachtwagens en auto's zijn weg vinden richting noord, Sportpaleis of tunnel boven het water en niet boven de stad. Het lokale verkeer kan daar ongehinderd onderdoor zonder geconfronteerd te worden met een lange file van vrachtwagens die aanschuiven op de Groenendaallaan naar Oosterweelverkeersknooppunt. Functioneel zorgt dit ervoor dat men richting noord de stad kan uitbreiden vanuit de zogenaamde layers, de derde dimensie. De twee pilonen staan op de enige twee assen waar men de stad in rijdt. Dat accentueert als stedenbouwkundige referentie de toegang tot en uitgang van de stad. De brug ligt ook precies op de historische omwalling, de Brialmont-omwalling, daterend uit 1650.

Inzake de ontsluiting van de linker- en rechteroever, bestaan vandaag al de voetgangerstunnel en de Waaslandtunnel. Die laatste moet een evenwichtige binnenstedelijke ontsluiting van beide oevers garanderen. Een volgende stap houdt in dat de stad twee tunnels krijgt om verder te ontsluiten van het lokale naar het interlokale niveau en omgekeerd. Dat betekent dat de Kennedytunnel ook door de Antwerpenaar wordt gebruikt, naast het gebruik voor interlokaal verkeer en internationaal transport. Hetzelfde gebeurt in het noorden. De nieuwe tunnel door het Oosterweelverkeersknooppunt zorgt voor een tweede ontsluiting van de stad voor de Antwerpenaar.

Dan is er nog de Groene Singel, waarover veel is gezegd, maar waarover nog absoluut geen duidelijkheid lijkt te bestaan. Met de Oosterweelverbinding is Antwerpen namelijk nog iet helemaal gered. De Groene Singel behelst het tweede deel van de stad. Het is een zeer specifiek project, dat is voorzien in de strategische kaart en goedgekeurd door de stad Antwerpen. Er is gemengd verkeer op de ring rond Antwerpen. Wie van Wilrijk naar Borgerhout wil of van Hoboken naar Berchem, moet via de snelweg, dat tegen zowat 100 kilometer per uur. Dat verkeer wordt vermengd met internationaal verkeer, zoals de vele Nederlanders met caravan aan 80 kilometer per uur. Zo worden weefbewegingen teweeggebracht aan verschillende snelheden. Dat heeft zijn effect qua veiligheid en heeft ook rechtsreeks te maken met capaciteit. Aan de kant van de stad ligt dan de Singel, waar kruispunten ondertunneld zijn en er een soort van snelweg ligt met twee keer twee rijvakken en vlot verkeer kan. Het concept van de Groene Singel houdt in dat het internationaal of interlokaal verkeer en het lokaal verkeer van elkaar gescheiden worden. Het is moeilijk een plek te vinden waar er slechts twee keer drie rijvakken liggen. Meestal is de ring veel breder en zijn de vijf rijvakken minstens zo breed als de vijf rijvakken die getekend staan.

Een volgende stap is dat het lokaal verkeer niet langer de Singel moet gebruiken. Die zone kan dan aan de stad gegeven worden. Zowel aan de kant van de snelweg als aan de kant van de Singel komt zo ruimte vrij die vandaag onbestemde ruimte en kijkgroen omvat. Ze is niet functioneel bruikbaar. Dat kan samengebracht worden en tot kwalitatieve stedelijke ruimte. Stad Antwerpen werkt eraan om tot een uitzonderlijke kwaliteit

rond de stad te komen. Op een plan met de Groene Singel zien we centraal de snelweg en aan beide kanten de stedelijke ring. Ter hoogte van het Sportpaleis zijn dan extra rijstroken nodig door dat Groene Singelproject, om de opsplitsing te kunnen maken. In het dossier is vooropgesteld dat links en rechts van het viaduct extra rijstroken worden aangelegd. Ik benadruk hier dat er geen enkel verband bestaat tussen de Oosterweelverbinding en de stedelijke ringweg. Er is wel een verband met de beide in het kader van de leefkwaliteit van de stad en de mogelijkheden tot ontwikkeling van de binnenstad. Noriant kan zodoende zelfs de stedelijke ringweg uit de offerte schrappen en de Oosterweelverbinding bouwen.

Vandaag een discussie voeren en stellen dat het er door de Oosterweelverbinding 120 meter breed wordt, klopt niet. De kern van de zaak schuilt in het feit dat er op dit ogenblik wel degelijk een gigantisch probleem is voor de stad. De aanwezigheid van de constructie zelf is het knelpunt en niet de breedte. We raden de Vlaamse Regering aan dit dan ook niet binnen de GRUP-lijnen te zien, maar verder open te trekken door ambitieuzer te denken over een kwalitatieve ontwikkeling van de constructie zodat de omgeving niet langer er de ballast van moet dragen.

Een ander aspect dat de kop opsteekt in het licht van het cirkelvormig maken van de ring rond Antwerpen, is het ontstaan van een fietscircuit. In de tunnel is een fietstunnel voorzien met een breedte van 4 meter die de verbinding maakt tussen linker- en rechteroever. Dat sluit perfect aan bij het concept van de Groene Singel en de uitzonderlijke groenzone die op Linkeroever gerealiseerd zal worden.

Er zal ook een automatische, natuurlijke scheiding zijn van het professioneel verkeer in de haven, het maritiem verkeer, en de pleziervaart. Dat behoort tot het aspect kwaliteit van de stedelijke leefomgeving.

Ik was niet van plan verwijzingen te maken naar een ander tracé, maar dat is nodig om te illustreren dat er wel degelijk sprake is van compactheid. Het bijbouwen en dus verder asfalteren en meer kilometers realiseren tussen een tracé dat afwijkt van de meest compacte vorm, is niet alleen 30 percent of 6 kilometer meer rond de stad, maar er rijden ook vrachtwagens op, er is fijnstofproductie. Omrijden rond de stad heeft consequenties.

San Francisco is nauwelijks groter dan Antwerpen, maar de allure van hun Golden Gate-brug maakt dat iedereen denkt dat het een miljoenenstad is. Het zijn kunstwerken op zich die inspireren en intrigeren. Toch heeft de Kennedytunnel, een meesterwerk in die tijd, nooit op een postkaart geprikt. We zijn te bescheiden, we zijn “maar” Antwerpen. Toch heeft de heer Eiffel in Porto, een klein stadje, een brug gebouwd midden in de stad, net als in Nijmegen de brug een nationaal monument is geworden. Frankrijk gebruikt zijn bruggen zelfs als visitekaartje. Als er dan toch een brug is, dan moet die een kunstwerk zijn, een uitdrukking van cultuur vandaag en de knowhow van een volk, die de fierheid en identiteit van een stad uitdrukt. Ook op die manier kan een brug dan benut worden.

Een brug doet nog meer. Het is een referentiepunt en maakt de stad leesbaar, gestructureerd. Oriëntatie vormt in een stad een element van kwaliteit. De grote opdracht bestaat erin te bewijzen dat het BAM-tracé zo geweldig is. Noriant heeft alle middelen ingezet om alle complexe aspecten en elementen samen te brengen tot één kwalitatief concept. Ze zijn ervan uitgegaan dat dit moest gebeuren met lokale mensen, met kennis van de stad. Het project moest maximaal van Antwerpen zijn.

De grote uitdaging is de reusachtige infrastructuur te integreren in een bestaand landschap. De layer moet als bindmiddel fungeren met de stedelijke context en behelst meer dan 50 percent van het ontwerp. Daar zit de concentratie en verantwoordelijkheid van de ontwerpers en dat moet zorgen voor acceptatie en appreciatie van het concept. Daar komt de Oosterweelverbinding op de proppen. Er zijn dagelijks spanningen geweest tussen mensen die binnen het lastenboek wilden blijven en ontwerpers die liefst buiten die lijntjes wilden kleuren. Er werd voor gewaarschuwd dat zo'n infrastructuur onmiskenbaar geconfronteerd wordt met bestaand leven, dat heel divers blijkt. In bepaalde situaties zelfs extreem. Het gaat door een uitzonderlijk natuurgebied, door een uitzonderlijk stedelijk weefsel. De ontwerpers kozen er evenwel voor om het ontwerp van de Oosterweelverbinding aan te grijpen als een kans om de bestaande lokale situaties te upgraden naar aanleiding van het project. Ze willen er het maximum uithalen.

Dan zien we op Linkeroever het Sint-Annabos: Noriant en de Oosterweel kan het echter zonder het Sint-Annabos stellen. De kostprijs ligt dan iets hoger en daarover moet dan misschien de gemeenschap zelf ook oordelen. Met de mensen van Natuur en Bos, de stad Antwerpen, de provincie en het Vlaams Gewest hebben we echter boom per boom geselecteerd. Er is immers vraag naar een meer duurzaam bos dan wat er nu is. Kern van de zaak was dat iedereen zich verheugde over de duurzame resultaten. Op het Eilandje loopt nog de

discussie dat de Lange Wapper een barrière vormt voor alles. Het is mogelijk dat daar nog niet alle opportuniteiten benut zijn. Er is nog dialoog mogelijk, want de brug is werkelijk afgestemd op zijn omgeving. Daar hebben, we ons voor ingezet. Omgekeerd dient zich dan ook een mooie kans om de omgeving ook af te stemmen op de brug.

Bij het Sportpaleis hebben we zelf een vraagteken geplaatst. De Groene Singel, waarvan eerder sprake, eindigt niet met de stelling dat de Oosterweelverbinding daar stopt. De oefening over Groene Singel, stedelijke ringweg en Oosterweelverbinding moet gemaakt worden zodat het één geheel wordt. Bij de overlap laait de discussie op en wordt verwarring gezaaid.

Linkeroever profiteert van de Oosterweelverbinding. Hoe bewijst men dat? In eerste instantie hebben we bij het ontwerpen van de infrastructuur erop toegezien dat alles zo compact mogelijk is. Elke vierkante meter wordt bij elkaar gedrukt, in tegenstelling tot de hele voetbalvelden die nu onbenut tussen de snelwegen liggen als men naar Linkeroever rijdt. De vierkante meters die gewonnen worden, worden teruggegeven aan de natuur of aan stedelijke ontwikkeling, tot en met KMO-zones. Een ander element in de upgrade van de omgeving, is het akoestische. Het volledige tracé is akoestisch geïsoleerd. Het beperken van het geluid in die omgeving, vormt een positief punt.

Een volgend punt behelst het feit dat bij knoop Noord, met bovenaan de Schelde en dan de ingang van de tunnel, de hele knoop in het landschap is ingedrukt en omwald met talluds. In de omgeving kan men niets zien van die knoop, met uitzondering van één fly-over. Ook dat is een upgrade van de natuur. De Waaslandtunnel loopt dood en men kan niet meer door richting Knokke. Het maken van een ecoverbinding tussen de natuurgebieden omvat een constructie van meer dan 27 meter breed met een fiets- en voetpad en herstelt een historische as tussen

Zwijldrecht en Linkeroever. Er worden nog andere ecoverbindingen gelegd, bijvoorbeeld tussen Palingbeek en Laarbeek, met fiets- en voetgangersverbindingen. De ecoverbinding zal een volledig houten constructie zijn, die niet allen voor het lokale, maar tevens voor de passant, het interlokale verkeer een referentiepunt moet worden. Dat men door een natuurgebied rijdt, wordt al uitgedrukt in het ontwerp zelf.

De fietsverbinding door de tunnel en het creëren van fietsverbindingen op Linkeroever op en rond de Oosterweelverbinding staan vast. De detaillering ervan is afgestemd op de gebruiker en niet op de grootschalige infrastructuur.

Bovenop dat alles konden de ontwerpers het niet laten toch even buiten de lijntjes te kleuren. Om de kwaliteiten van de bestaande natuur en het ontwerp van de Oosterweel extra te versterken gaven ze aan het af te bouwen, grenzen te stellen en op een bepaalde manier te ontwikkelen. Er ontstaat zo een Scheldepark op Linkeroever van scheldeoever tot scheldeoever, zo dicht bij het stadscentrum en een van de grootste nieuwe parken in Vlaanderen.

Bij het Oosterweelknooppunt hebben we dezelfde technieken van een landschappelijk concept gehanteerd. Het knooppunt is dan ook volledig ingebed en niet zichtbaar vanuit de omgeving. Wat men wel ziet, is een opstijgende lijn van de brug. Het is volledig omwald met talluds en aangeplant met bomen. Ook aan de akoestische overlast voor Linkeroever is gedacht. Die wordt geminimaliseerd door akoestische schermen zoals berekend in een studie ter zake. Het Oosterweelverkeersknooppunt vormt zelfs een barrière voor de havenoverlast op Linkeroever.

De tunnel tussen de twee oevers is geboord, het is een gezonken tunnel. Het was een waar gevecht om op Linkeroever de landschappelijke kwaliteit te realiseren en het verkeersknooppunt zo hoog mogelijk te krijgen. We zijn er amper in geslaagd om dat conform alle normen te doen en met een tunnel die net onder de Scheldebodem ligt. Dan zeggen de verkeersdeskundigen en ingenieurs dat alles weer omlaag moet. Het verschil tussen de twee tunnels is 19 meter en het is niet meteen de bovenkant van de tunnel die van belang is. Het is vooral de pas van 43 meter die belangrijk is. We hebben geworsteld om dat er op Linkeroever in te krijgen.

Hoe wordt die constructie dan gebouwd? De elementen worden aan land gebouwd en dan aangeleverd over het water. Ze zakken naar beneden in een gebaggerde sleuf. Daarop wordt 2 meter zand gelegd.

Ook qua veiligheid is het concept eenvoudig. Twee van de drie rijvakken in de tunnel zijn in principe gevuld met vrachtwagens, ook met brandbare of ontplofbare stoffen. Als zich brand of ontploffingen voordoen, dan gaan we ervan uit dat er een fietstunnel en nog een nooddunnel opzij voorhanden zijn. Elke 50 meter zit daarin

een deur naar een gang die in overdruk staat en waar dus geen rook kan in doordringen. In de andere tunnelkoker kunnen de hulpdiensten dan ter plaatse komen zonder gehinderd te worden door de stroom mensen die geëvacueerd worden. Dat principe werkt in twee richtingen.

De oefening op Linkeroever is ook gemaakt voor Rechteroever. Ook daar moesten we binnen de lijntjes kleuren en is er dus nog maar een aanzet van de stedenbouwkundige omgeving. Er zijn geluidsstudies gemaakt door het eigen studiebureau. Opmerkelijk is dat het geluid zich vooral situeert in de omgeving van het Sportpaleis en richting Ekeren en dat de brug bijna onzichtbaar is. 's Nachts is dat al helemaal het geval. Alleen het geluid binnen de brug en binnen de koker, die zo is geconcipeerd dat hij maximaal akoestisch absorbeert, blijkt nog storend.

Ondanks het feit dat alles al binnen de normen blijft, gaan wij stedenbouwkundig nog een stap verder en maken we een plan waarin potentiële stedelijke functies worden opgenomen, die min of meer binnenstedelijk belastend kunnen zijn en daar dan gegroepeerd kunnen worden.

Het fijnstofprobleem is belangrijk en internationaal maar heeft niets te maken met de het tracé van de Oosterweelverbinding. Een oplossing daarvoor moet worden gezocht in de stedenbouw, in technologie, maar vooral met een wijziging van de cultuur rond mobiliteit.

Als we dan toch een grafiek consulteren, dan eentje waarin de brug mee in rekening is gebracht. Op die tekening, van Arup-Sum, vinden we de brug niet terug, terwijl het toch de grafiek is die de fijnstofproblematiek behandelt, in casu die met de brug. Het is uiteraard belangrijk dat er vandaag een problematisch hoge concentratie is van fijn stof ter hoogte van het Sportpaleis, en verder richting Ekeren. Dat zal de eerste vijf jaar niet worden opgelost. Daarom ook is het van uiterst prioritair belang dat er snel beslissingen worden genomen inzake de Oosterweelverbinding, omdat dan het geconcentreerde verkeer dan gespreid wordt en het fijnstofprobleem geneutraliseerd kan worden.

Waarom is er geen fijn stof bij de brug? We bevinden ons met de brug boven water. Er zijn bepaalde afstanden nodig voor fijn stof, en de brug bevindt zich ook niet op het maaiveld, maar minstens 15 tot 25 meter erboven. De wind zorgt voor een gelijkmatige verspreiding van het fijn stof. Concentratie kan dus niet meer.

Aan de actiegroepen wil ik nog een dankwoord meegeven omdat wij als ontwerpers die gevochten hebben voor meer groen rond de Oosterweelverbinding, dat niet alleen hadden gekund. Samen zijn we erin geslaagd 275.000 bomen en andere aanplantingen te laten plaatsen. Dat is 324 keer de oppervlakte van de Groenplaats die wordt aangeplant op en rond de Oosterweelverbinding.

Ik hoop dat het duidelijk is geworden dat het natuurlijk tracé te maken heeft met eenvoud, met compactheid en met zo weinig mogelijk extra asfalt, met een zo efficiënt mogelijke verkeersafwikkeling en een optimaal gebruik van de bestaande asfalt.

Een tweede te onthouden punt is oriëntatie. Een stad heeft behoefte aan structuur, herkenbaarheid en dus oriëntatie. Daar krijgen we de Lange Wapperbrug als cadeau bij. Die helpt bij het beleven van onze stad.

Ten derde is er het respect voor de geschiedenis, maar ook voor de toekomst. We werken op basis van de natuurlijke groei van de stad met een structuur die binnenstedelijke projecten mogelijk maakt maar ook potentieel biedt voor uitbreiding in de toekomst.

Evenwichtige ontsluiting en een evenwichtige verdeling van het verkeer zijn sleutelwoorden. De natuur houdt niet van concentraties. Het zal de leefbaarheid van de stad ten goede komen dat er een zeer gelijkmatig verdeelde ontsluiting van de stad. Ik hoop ook ten eerste dat de Groene Singel er ooit komt, en dat men de Lange Wapper aangrijpt om aan het Sportpaleis al een eerste aanzet te geven om dat project waar te maken. Hopelijk wordt de stad dan omgeven door waardevol groen op termijn, met als basis het groen van de Oosterweelverbinding, het reusachtige park op Linkeroever en het concept van de Groene Singel en de stedelijke ringweg.

Ik hoop dat u meer inzicht kreeg in de manier waarop men de Oosterweel moet inschatten: het gaat niet louter om mobiliteit, maar vooral om stedenbouw op lange termijn.

De heer Lode Franken: Samenvattend komt duidelijk het volgende naar voren.

Ten eerste, een Oosterweelverbinding zonder verkeersknooppunt ter hoogte van het Noordkasteel is ondenkbaar. De ontsluiting en de bereikbaarheid van de stad en van de haven zijn gewoonweg niet mogelijk zonder dit cruciaal op- en afrittencomplex.

Ten tweede, de Scheldekruising dient te gebeuren op de gebruikelijke wijze, dat wil zeggen met een gezonden tunnel met rechthoekige doorsnede. Dit om evidente verkeerstechnische redenen en gewoonweg omwille van de veiligheid.

Ten derde, het project Groene Singel, als wezenlijk onderdeel van het Masterplan Antwerpen, kan alleen worden gerealiseerd als er een volwaardige stedelijke ringweg wordt aangelegd in de zone die zich uitstrekt van de Groenendaallaan tot de Kennedytunnel.

Verder benadruk ik graag wat voldoende duidelijk blijkt uit het eerste en tweede rapport van Arup-Sum. Het natuurlijk tracé is het enige dat voldoet aan alle randvoorwaarden zoals gesteld door dit parlement en andere beleidsmakers en dat financieel haalbaar is. Bovendien is het natuurlijk tracé het enige dat onmiddellijk kan starten en dat in 2015 zal leiden tot de oplossing van het steeds maar prangender wordende mobiliteitsprobleem van Antwerpen als belangrijke economische regio van Vlaanderen. Dat Noriant onmiddellijk kan starten, impliceert dat meteen duizenden nieuwe jobs kunnen worden gecreëerd.

Uiteraard heeft de kritiek die actiegroepen hebben geuit op het natuurlijke tracé, ons niet onberoerd gelaten. Als de kritiek ontdaan wordt van zijn demagogie, stemmingmakerij, communicatietrucs en doorzichtige spelletjes om de discussie te verleggen van inhoud naar verpakking en van de huidige realiteit naar futuristische dagdromerij, dan blijven er een aantal inhoudelijke knelpunten over.

Noriant tracht om op een volwassen en verantwoorde manier met deze uitdagingen om te gaan. De fijnstofproblematiek is een vrij recent onderkende problematiek die een algemeen karakter heeft en derhalve ook breed maatschappelijk dient te worden aangepakt. In elk geval speelt dit gegeven niet in de discussie brug versus lange tunnel: het tweede rapport van Arup-Sum is hierin duidelijk en stelt dat het natuurlijk tracé de vergelijking met het vierde tracé moeiteloos doorstaat. Wij hebben, gezien het algemeen karakter van de fijnstofproblematiek, nagegaan welke maatregelen binnen het project Oosterweelverbinding kunnen genomen worden, zoals de aanplanting van bijkomend antifijnstofgroen en de bouwaanvraag houdt daar ook rekening mee.

Wat de geluidsproblematiek betreft is wijzen alle studies uit dat door de maatregelen die in het ontwerp van Noriant voorzien zijn, de geluidsoverlast algemeen zal dalen ten opzichte van nu. Ook hier is het tweede rapport van Arup-Sum duidelijk: het stelt dat het Natuurlijk Tracé vergelijkbaar is met het vierde tracé. En dan is er niet eens rekening gehouden met alle maatregelen waarin Noriant voorzien heeft inzake geluidschermen.

De stedenbouwkundige kritiek op de barrièrewerking van de zone Sportpaleis - Lobroekdok - Schijnpoort is eveneens een discussiepunt dat niet zo zeer gebonden is aan de tegenstelling brug versus lange tunnel, dan wel aan de aanleg van de stedelijke ringweg als absolute voorwaarde voor de realisatie van de Groene Singel. Noriant heeft hier, zoals architect Chris Poulissen daarnet al zei, gezocht naar de beste oplossing, uiteraard binnen het kader van het bestek. Wij konden en mochten niet buiten de lijnen kleuren, op gevaar van als niet-conform te worden geëlimineerd. Om die reden werd de bouwaanvraag ook zo ingediend. En behalve de stedenbouwkundige aspecten is die bouwaanvraag ook volledig conform aan het eisenpakket van het bestek.

Gezien de aanhoudende stedenbouwkundige kritiek heeft Noriant met zijn stedenbouwkundigen en architecten het initiatief genomen om een theoretisch denkoefening 'out of the box' te maken. Daarbij wordt het bestekskader even opzij gezet, om niet remmend te werken op de creativiteit. Deze oefening is nog volop aan de gang. De ideeën die opborrelen zijn verbazend, vernieuwend, verrassend en verstrekkend. Maar de zorgvuldigheid inzake technische haalbaarheid, fasering, planning en prijsraming vergt nog enige tijd. Voor alle duidelijkheid: dit is geen wijziging die Noriant aanbrengt aan zijn ontwerp. Dit is enkel een denkoefening om te zien wat mogelijk is buiten het bestekskader.

Noriant heeft, afgezien van de wijze waarop de kritiek door sommigen gemediatiseerd wordt, er – ere wie ere toekomt – geen moeite mee om te stellen dat het mede dankzij de actiegroepen is dat er over een aantal knelpunten dieper nagedacht wordt.

Noriant is graag bereid om samen met alle betrokken partijen – het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering, de provincie Antwerpen, de stad Antwerpen, BAM en alle andere mensen van goede wil – na te gaan hoe overleg over de zone Sportpaleis-Lobroekdok-Schijnpoort optimaal en snel kan georganiseerd worden. Wij richten bij deze formeel een oproep aan al deze betrokkenen en in het bijzonder aan het college van Burgemeester en Schepenen en aan de Gemeenteraad van de Stad Antwerpen. Wij reiken een hand, wij werpen er geen want dat recht is alleen voorbehouden aan Brabo.

VI. BESPREKING

1. Tussenkoms van mevrouw Mieke Vogels

Mevrouw Mieke Vogels: Voor alle duidelijkheid, ik ben een mens van goede wil. Ik vond uw conclusies zeer ferm, maar in tegenstelling tot bij de vorige uiteenzetting waren ze niet echt gebaseerd op wat we ervoor hadden gezien. Dat had meer te maken met een stedenbouwkundige visie, waar ik ook blij mee ben, maar ik heb geen onderbouwde harde gegevens gezien, zoals in de vorige presentatie, die moesten leiden tot uw conclusie.

U verwijt sommige actiegroepen meer verpakking dan inhoud te brengen. Als men een en ander van de verpakking ontdoet, zou er wel sprake zijn van een aantal zinnige dingen. Ik vond dit echter ook wel vrij veel verpakking. Als het gaat over het voeren van propaganda, dan moet het me hier toch ook van het hart dat we in Antwerpen, zelfs in de aanloop naar een referendum, nog steeds een publicatie van de BAM krijgen, waarin één partij kan uitleggen welke de beste variant is. Dit maar even als inleiding.

Ik wil toch even ingaan op wat de heer Poulissen hier zo mooi voorstelt. Mijnheer Poulissen, eigenlijk is uw uitgangspunt totaal verkeerd. U gaat uit van wat historisch een verkeerde beslissing is geweest, namelijk het feit dat de ring van Antwerpen geen ring rond Antwerpen is, maar een ring in Antwerpen. Als u het hebt over respect en leefbaarheid en al die mooie projecties, dan gaat het alleen over dat stuk Antwerpen dat binnen de ring ligt. Meer dan de helft van de Antwerpenaren woont buiten die ring. U had het over het verschuiven van wat u de agressieve wegen noemt. Die verkeersstromen zijn trouwens, als het over het centrum van Antwerpen gaat, voor het grootste deel autoverkeer. Het gaat niet over vrachtverkeer. Dat is wel zo aan de Groenedaallaan: dat is iets anders.

Eigenlijk realiseert u in uw voorstel de leefbaarheid van die stadskern door de buitenwijken nog onleefbaarder te maken. U zet een groot vraagteken bij het Sportpaleiscomplex. Dat is nu precies de angel. U hebt het ook aangetoond: het fijn stof en het lawaai daar zijn op dit moment al onhoudbaar en ondraaglijk. De oplossing van Noriant, met een bovengrondse tunnel op die plaats en de aansluiting aan het Sportpaleis, zal die hinder alleen maar vergroten, in tegenstelling tot het voorstel van Arup-Sum. Dat voorstel laat die vrachtwagens niet allemaal via het noorden gaan, maar verdeelt ze over de Kennedytunnel, de Liefkenshoektunnel en de nieuw aan te leggen tunnel.

U stelt dat het fout is te zeggen dat u veel breder gaat ter hoogte van het Sportpaleis, daar de huidige bouw-aanvraag gewoon de vakken op de ring voor het doorgaand verkeer en de stedelijke ringweg betreft. Dat is wat vergezocht. U vergeet erbij te zeggen dat ter hoogte van het Sportpaleis ook in nieuwe op- en afritten voorzien is, waar enorm veel vrachtverkeer op zal komen. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat het Albertkanaal wordt verbreed en dat een aantal bruggen van het Albertkanaal zullen verdwijnen. U weet dat de Vlaamse Regering ook droomt van nieuwe logistieke parken, van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en dergelijke. Heel wat vrachtwagenverkeer dat uit de richting van het Albertkanaal komt, zal door de woonkernen van Merksem en vooral Deurne komen. Dat zal ter hoogte van het Sportpaleis op de Oosterweelverbinding moeten aansluiten. Daar zullen dus opritten moeten worden gemaakt waarbij vrachtwagens zich in een bocht van 180 graden moeten optrekken en een bepaalde hoogte overwinnen. Die vrachtwagens zullen zich door die stedelijke ringweg moeten dringen om op die Oosterweelknoop te belanden.

Ik vond dat vraagteken tekenend. Er is geen antwoord op. Dat is de kern van de zwakte van het probleem. Mijn fundamentele opmerking is dat u vertrekt van een stedelijke ontwikkeling en meer comfort en leefbaarheid voor alles wat binnen de ring ligt en doet alsof er buiten de ring geen stad bestaat en alsof daar geen kwaliteit van leven mogelijk is.

U presenteert allemaal mooie bruggen, mijnheer Poulissen. Ik ben altijd vragende partij geweest voor een

brug over de Schelde. Ik vind dat stedenbouwkundig enorm belangrijk. Waarom is Linkeroever nooit geworden wat men er destijds van droomde? Omdat de barrière van de Schelde ertussen ligt. Uiteraard zijn er tunnels, zoals de voetgangerstunnel. Maar je moet de rechter- en linkeroever van een stad met elkaar verbinden door bruggen. Met dit ontwerp komt er geen brug over de Schelde. Er komt een tunnel onder de Schelde en een brug over de stad. Laat dus niet die bruggen zien van San Francisco en alle andere steden die bruggen over hun stroom hebben, want de Antwerpenaar zal met dit project nog altijd geen brug over zijn stroom hebben. U moet het op een eerlijke manier voorstellen.

U legt het mooi uit. Het zal allemaal kwalitatief veel beter worden: geluidsschermen, allerlei studies over geluidswerende maatregelen. Ik zou die wel eens graag op papier zien. Ik zou ook graag weten of die geluidswerende schermen er enkel komen op de nieuwe infrastructuur die u aanlegt, of dat die ook voorzien zijn voor de huidige bovengrondse verbindingen die de buitenwijken als Deurne en Merksem op dit moment al met verschrikkelijk veel lawaai belasten. Is dat mee in de kost opgenomen?

Als een van uw belangrijkste verkoopselementen geeft u heel mooie beelden van de Groene Singel. Dat is de droom. Zit de aanleg daarvan mee in uw budget? Of komt dat achteraf? Ik ken ook hele mooie voorstellen en beloftes. Het oorspronkelijke voorstel van BAM dat wij ooit hebben goedgekeurd was een totaal ander pakket dan wat er nu overschiet. Als u mij komt zeggen dat Antwerpen die Groene Singel krijgt, bewijs mij dan dat het geld er is en zeg tegen de Antwerpenaar: "In dat jaar zul je de Groene Singel hebben."

2. Tussenkomst van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens: Wat de aansluiting van de Lange Wapper op het viaduct van het Sportpaleis betreft, ben ik verbouwereerd dat men daarbij een groot vraagteken plaatst. Al had ik dat uiteraard ook al in de krant gelezen. Men smeekt de Vlaamse Regering haast om er anders mee om te gaan. Wat verwacht je nu van een stadsbestuur dat straks een advies moet verlenen op een bouwaanvraag waar de foute aansluiting in zit? De burger heeft zich enkel over de foute aansluiting kunnen uitspreken. Verwacht je dan dat het stadsbestuur groen licht geeft voor iets dat uw eigen architectenbureau als ontoereikend, als een draak, beschouwt?

Daarbij vraag ik me af: wat zijn de consequenties voor de procedure die nu loopt rond de bouwaanvraag? Als je nu al bij wijze van spreken aan iedereen duidelijk maakt dat dit een slecht ontwerp is, dat de aansluiting slecht is gebeurd, wat verwacht u dan van het verdere verloop van dit traject? Gaat u er dan van uit dat de overheid netjes verder doet met de procedure? Of wilt u een en ander herbekijken en wat betekent dit dan voor het bestek en de aanbesteding?

U smeekt de Vlaamse overheid om in overleg met BAM en Noriant de aansluiting van het Sportpaleis anders te bekijken en er 'out of the box'-denkoefeningen en dergelijke op los te laten. Bent u zinnens om uw project op dat punt nog te verbeteren voor het referendum in oktober? Gaat de Antwerpenaar zich kunnen uitspreken over een verbeterde BAM-versie of blijft het de BAM-versie waar u zelf grote vraagtekens bij plaatst?

Wij hebben meer inzage gekregen in de inrichting van Linkeroever. Ik denk inderdaad dat er zeer veel moeite is gedaan om via het tegengaan van versnippering de natuurwaarde van het gebied op te krikken. Ik vraag me wel af wat daarvan in het BAFO van Noriant is overgebleven. Ik weet dat er in de projecten is gesnoeid. Men is gezakt van 2,7 miljard euro naar 2,2 miljard euro. Ik had graag van Noriant geweten welke projecten allemaal zijn gesneuveld om dat te realiseren, in het bijzonder welke projecten betreffende boomaanplantingen en de inrichting van de ecoduct en dergelijke. Zitten die 275.000 aanplantingen in dat best and final offer? Ik heb ze in elk geval in de bouwaanvraag niet zien staan. Ik zou zeer graag in Antwerpen een nieuw groengebied van 324 keer met de oppervlakte van de Groenplaats zien ontstaan.

Derde punt: de mensen van Arup-Sum hebben uiteengezet dat de inrichting van Linkeroever even goed mogelijk is als hun project wordt gerealiseerd. Ze stellen dat er wat sneller moet worden gezakt naar het tolplein en dergelijke, maar in wezen is hun project evengoed realiseerbaar. In het rapport van de BAM, dat we maandag hebben gekregen, staat dat de BAM dat betwijfelt; dat de Charles De Costerlaan niet kan worden gesupprimeerd en dergelijke. Kunt u dat toelichten?

Volgens u maakt uw scenario het mogelijk om, wat het onderliggende wegennet betreft, de kaaien en Leien te downplayen om zo op de zuidelijke ringweg het bestemmingsverkeer van het doorgaand verkeer te scheiden.

Arup-Sum stelt dat hun alternatief niet leidt tot extra congestie op het onderliggend wegennet – op de kaaien en Leien dus. Wat is nu op dit punt precies de meerwaarde van uw alternatief, in vergelijking met dat van Arup-Sum?

Een laatste vraag gaat over de lengte van de aan te leggen infrastructuur: 19 kilometer versus 25 kilometer. Het is de enige keer dat u de vergelijking met Arup-Sum hebt durven te maken. U benadrukt dat uw alternatief zorgt voor kleinere omrijbewegingen. Ik vraag me evenwel af wat de opbrengst is van het toelaten van het vrachtverkeer in de Kennedytunnel voor de beperking van de omrijbewegingen. Is die opbrengst niet veel groter dan het voordeel dat wordt gehaald door slechts 19 in plaats van 25 kilometer infrastructuur aan te leggen? We moeten ook op dit vlak out of the box durven denken. Als de beperking van omrijbewegingen toch doorslaggevend is, dan vraag ik me af wat jullie zelf vinden van de randvoorwaarden die de vorige Vlaamse Regering heeft opgelegd en die impliceren dat er geen vrachtverkeer door de Kennedytunnel mag.

3. Tussenkomst van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris: Ik zal het technische debat met Noriant niet voeren. Ik doe dat heel bewust, want ik vind dat dit debat moet worden gevoerd met de mensen van de BAM, die uw opdrachtgevers zijn. U hebt een heel lovenswaardige, wat mij betreft gesmaakte poging gedaan om uw project te verdedigen. Ik heb van uw uiteenzetting genoten, in die mate zelfs dat u bij mij een aantal filosofische bedenkingen hebt losgemaakt.

U hebt me duidelijk gemaakt waarom de Antwerpenaar het moeilijk heeft met de Lange Wapper. Er zijn daarvoor drie redenen aan te voeren, die wortelen in het Antwerpse collectieve onderbewustzijn. Een: de Lange Wapper is een tolverhaal, en met tol heeft de Antwerpenaar het altijd moeilijk gehad.

Uw voorzitter de heer Franken heeft gewezen op de hand die werd weggeworpen. Dat was de hand van de tollenaar die door de verdediger van Antwerpen werd afgehakt om ons van de tol te bevrijden.

De Antwerpenaar heeft het ook altijd moeilijk gehad met de figuur Lange Wapper. Dat is een figuur die ons als kind altijd schrik moest inboezemen. Lange Wapper is een spookfiguur. Wij hebben veel spoken gehad in Antwerpen. We hebben ze allemaal verjaagd, maar er is er een overgebleven: Lange Wapper. Als de kinderen in Antwerpen stout zijn, dan komt Lange Wapper terug. Lange Wapper is vandaag aan het terugkomen, tot grote ergernis van sommige Antwerpenaren.

Uw architect heeft mij zeer goed herinnerd aan nog een ander punt. De Antwerpenaar heeft het ook altijd moeilijk gehad met de Brialmontgordel. Herinnert u zich dat Antwerpen met de Meetingpartij in opstand is gekomen tegen de gevestigde machten op het moment dat de toenmalige overheden Antwerpen wilden omsingelen met de Brialmontgordel? Antwerpen heeft aan de Brialmontgordel geen goede herinneringen. U wilt die gordel met uw project herbevestigen. U hebt op een gegeven ogenblik zelfs toegegeven dat u een scheiding wilt maken tussen de grote en de oude haven, tussen de haven waar het grote havengebeuren zich afspeelt en de haven waar er nu aan pleziervaart zou moeten worden gedaan. Mijn leermeester, professor Suykens, voormalig directeur-generaal van het havenbedrijf en de man die ons havenconomie doceerde, leerde ons altijd dat een haven nooit mag worden losgekoppeld van haar gemeenschap. Er moet een fysieke band blijven bestaan tussen de stad en haar haven. Dat maakt een haven sterk. Dat maakt dat een haven en een havengemeenschap gedragen worden door de stedelijke gemeenschap die daarachter staat. Dat is nog altijd zo in Hamburg en Le Havre en in vele havensteden in de range die wij delen. U zult met uw brug een fysieke barrière opwerpen tussen de stad en de haven. Dat is stedenbouwkundig en ideologisch bijzonder betreurenswaardig.

U zegt dat we oriëntatiepunten moeten creëren. Mag ik als Antwerpenaar zeggen dat ik in mijn stad al genoeg oriëntatiepunten heb? Ik heb de kerk, het kapitaal en de macht: de kathedraal, de Boerentoren en zelfs de Politietoren als het moet. Ik heb geen vierde oriëntatiepunt nodig. Ik vind als Antwerpenaar mijn weg in mijn stad.

Ik stel nog twee vragen van iets technischere aard. De eerste over de Groene Singel. Ik ben een grote voorstander van de aanleg van een ringweg, bij voorkeur binnen de zate van de huidige ring. Ook u bent daar een voorstander van. Maar ik vind het een beetje goedkoop van uwentwege dat dat u noodzaakt om ter hoogte van het Sportpaleis het viaduct te verbreden. Als u inventief genoeg wilt zijn, kunt u een stedelijke ringweg aanleggen zonder op het eind daarvan het viaduct te moeten verbreden. U kunt uw uitgang op gelijkvloerse ma-

nier aanleggen, zonder bijkomende hinder.

U hebt gesproken over een van de elementen die in het debat hoe langer hoe meer opduiken, namelijk dat u gaat zorgen voor de tewerkstelling van duizenden personen. Ik wil u daarin volgen. Ik wil weten hoeveel mensen u met uw project denkt te kunnen tewerkstellen, wat voor mensen dat zijn en waar u ze zult rekruteren.

4. Tussenkoms van de heer Dirk Peeters

De heer Dirk Peeters: Als u het hebt over uw visie op de Groene Singel en de poging om het lokaal en inter-lokaal verkeer te scheiden, dan durf ik daaraan te twijfelen. Zeker wanneer het zware verkeer noordelijk over de Lange Wapper wordt gestuurd want dan denk ik dat er tegelijkertijd opnieuw een aanzuigefect zou kunnen ontstaan op de huidige R1 in relatie met de Singel. U bent wat goedgegelovig wanneer u denkt dat dat de oplossing zou zijn voor het verkeer op de huidige ring rond Antwerpen.

Een belangrijk punt wordt gevormd door de door de Vlaamse Regering opgelegde randvoorwaarden. Als iedereen binnen de lijntjes blijft kleuren, maken we geen vooruitgang. Er zijn nu toch genoeg inzichten. Onder impuls van het voortschrijdende inzicht hoor ik dat er bij jullie out of the box-denkoefeningen zijn.

Ik denk dat daar wel eens de oplossing kan liggen voor bijvoorbeeld de Oosterweelknoop. Ik zou graag van Noriant horen wat hun reactie is op het voorstel van Arup-Sum om het tracé noordelijker te leggen en een aansluiting te maken voor de A12.

Ik geloof niet dat de Lange Wapperbrug, zoals ze nu is ingeplant met de poten op het Eilandje, een baken zal zijn voor een nieuwe stadsontwikkeling. Bij buitenlandse voorbeelden, zoals Londen en Barcelona, waar oude dokgebieden aan een serieuze opleving bezig zijn, zien we dat zij daar geen brug voor nodig hebben. Sterker nog: een brug zou die opleving wel eens kunnen hypothekeren. Op het vlak van stadsontwikkeling moet u mij toch wat meer uitleg geven om mij ervan te overtuigen dat een brug daar een meerwaarde biedt.

5. Tussenkoms van de heer Lode Vereeck

De heer Lode Vereeck: Ik dank de mensen van Noriant voor de zeer leerrijke en boeiende uiteenzetting. Ik heb er geen problemen mee dat u het niet al te technisch hebt gemaakt, maar een meer filosofische benadering hebt gehanteerd.

Ik volg uw filosofische idee dat een brug een kunstwerk en een landmark kan zijn. Dat kan inderdaad een meerwaarde zijn, het kan de skyline van een stad mee bepalen. Daarnaast zegt u dat u door een bepaalde manier van ontwerpen het leven onder de brug aangenamer kunt maken. Ik heb in deze presentatie echter relatief weinig gezien over hoe het leven onder de brug dan concreet kan worden opgewaardeerd.

Verder sluit ik me aan bij mevrouw Vogels en de heer Martens. Ik wil ook wel weten wat er allemaal begroot is inzake die 275.000 bomen en de Groene Singel. Is de Groene Singel mee opgenomen in dat verhaal? Dat is een aspect dat mij daarnet erg gecharmeerd heeft.

6. Tussenkoms van de heer Kris Van Dijck

De heer Kris Van Dijck: Ook ik dank de heren van Noriant. Ik heb het debat in het verleden niet ten gronde gevolgd. Er zijn in deze uiteenzetting een aantal zeer interessante en belangrijke elementen naar voren gebracht.

Noriant spreekt hier over een totaalconcept, niet alleen voor het doorgaande, maar ook voor het stedelijke verkeer, waarbij de stedelijke ringweg in de zate van de huidige ring wordt voorzien. Ik dacht dat die stedelijke ringweg binnen het Oosterweelproject niet helemaal zou worden aangelegd. Ik zou daar graag wat verdui-

delijking over krijgen: waar wel, waar niet? Is al onderzocht of er voldoende ruimte is voor die mogelijkheid?

Hoe zit het verder met bijvoorbeeld het natuurgebied Wolvenberg nabij het station van Berchem? Kan men daar binnen de huidige tracés van de ring voldoende ruimte creëren? Of legt dit een hypothec op het enige natuurgebied binnen de stad?

De laatste dagen hebben we heel wat vernomen inzake het al dan niet ESR-neutraal zijn van het Oosterweel-tracé. Het is belangrijk dat we als parlement spoedig duidelijkheid krijgen over die berekeningen. Past dat binnen die neutraliteit of niet? Ik heb de indruk dat daar op dit moment heel veel over gespeculeerd wordt.

Ik sluit me ook aan bij de vragen van de voorgaande sprekers met betrekking tot de Groene Singel. Past dit ook binnen de huidige financiering van het BAM-project?

Wat de opdracht van Noriant betreft, viel mij het vraagteken op dat nog steeds wordt geplaatst bij de problematiek rond het Sportpaleis.

Ik weet niet zeker of het wel tot de opdracht van Noriant behoort een oplossing hiervoor aan te reiken. Voor zover ik het dossier ken, is dit niet het geval. Ik zou graag eens vernemen in welke mate dit tot de opdracht van Noriant behoorde.

De voorzitter: De vraag over de ESR-neutraliteit zal tijdens een volgende zitting van deze commissie aan bod komen. Ik heb gezien dat de heer Costermans, financieel manager van de BAM aanwezig is. Hij zal ervoor zorgen dat die vraag een volgende keer kan worden beantwoord.

7. Tussenkomen van de heer Dirk de Kort

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, ik ben blij dat u nu al een volgende zitting van deze commissie aankondigt. Ik vraag me af in welke mate we een tegensprekelijk debat zouden kunnen krijgen. Vandaag hebben de mensen van Arup-Sum en van Noriant toelichtingen gegeven. Eigenlijk heeft een artikel in De Gazet van Antwerpen een vergelijking gemaakt op basis van de verschillende criteria, zoals de technische haalbaarheid, de financiële haalbaarheid, de mobiliteit, de verkeersveiligheid, het milieu, de leefomgeving, de timing en de randvoorwaarden. In feite zouden we op basis van een tegensprekelijk debat nog meer inzicht in het geheel moeten krijgen.

De discussie over een aantal optimaliseringen moet in feite niet enkel met het stadsbestuur van Antwerpen worden gevoerd. Het is natuurlijk een goede zaak dat er overleg met het stadsbestuur is. Het ontbreken van dergelijk overleg zou pas verkeerd zijn. Deze commissie moet echter ook op de hoogte blijven. We moeten tevens het standpunt van de Vlaamse Regering kennen. We moeten weten welke optimaliseringen nog kunnen worden doorgevoerd.

Iedereen spreekt over het viaduct van Merksem. Dat is blijkbaar het grote probleem. Indien op dit vlak nog optimaliseringen mogelijk zijn, stel ik me dezelfde vraag als de heer Martens. Kunnen die optimaliseringen nog voor het referendum worden verduidelijkt? Mij lijkt het belangrijk het antwoord op die vraag te kennen.

8. Regeling van de werkzaamheden

De voorzitter: Daarstraks is voorgesteld de BAM, stRaten-generaal en Ademloos uit te nodigen. Uit informeel overleg is gebleken dat dinsdag 15 september 2009 een geschikte datum zou zijn. Andere data zijn blijkbaar niet mogelijk.

Vandaag is er geen sprake van een tegensprekelijk debat. We hebben ervoor gekozen de mensen van Arup-Sum en van Noriant een uiteenzetting te laten houden. Indien we een tegensprekelijk debat willen, moet deze commissie haar werkzaamheden op een andere manier organiseren. Op zich heb ik daar geen bezwaar tegen. Het is echter niet de bedoeling nu te improviseren. We zullen nog zien hoe we dat best aanpakken.

De heer Jan Penris: Ik denk eigenlijk dat we goed op weg zijn. We moeten alle betrokkenen horen. Vervolgens moeten wij het tegensprekelijk debat zelf voeren. Wij zijn de vertegenwoordigers van het volk. Wij moeten, met de kennis van zaken die ons door de verschillende instanties wordt aangereikt, in debat treden. De mensen verwachten van ons dat we dit debat zelf voeren. Het is niet de bedoeling dat wij een debat tussen die verschillende groepen organiseren.

De voorzitter: Mijnheer de Kort, kunt u even uitleggen wat u met een tegensprekelijk debat bedoelt?

De heer Dirk de Kort: Tijdens en na de uiteenzettingen van Arup-Sum en van Noriant zijn een aantal vragen gesteld en bemerkingen gemaakt. Die vragen en bemerkingen zijn afzonderlijk, in functie van een van beide trajecten, geformuleerd. Ik heb er geen probleem mee dat beiden afzonderlijk aan het woord komen. We kunnen effectief kennis van de feiten nemen en zelf verder debatteren.

Het is de bedoeling in Antwerpen een referendum te organiseren. Daarbij zullen beide mogelijkheden worden voorgelegd. Mij lijkt het belangrijk voor beide tracés verschillende criteria voorop te stellen. Ik neem aan dat het voor iedereen moeilijk is een objectieve vergelijking tussen de plus- en de minpunten van beide tracés te maken.

De heer Patrick Janssens: Ik wil een zeker voorbehoud aantekenen. Ik ben geneigd mij aan te sluiten bij wat de heer Penris zegt. De opdracht die de stad Antwerpen heeft gegeven aan de mensen van Arup-Sum, betekende niet dat ze zouden debatteren in dit soort van forum tegen mensen met andere voorstellen. Hun opdracht was een studie af te leveren. Ze hebben dat gedaan. Ze zijn binnen ons contract beschikbaar voor verdere toelichtingen en eventuele werkvergaderingen met technici, binnen een zekere limiet. Het is niet hun taak, zeker niet namens het stadsbestuur en ik weet niet namens wie dan wel, om te debatteren met mensen die op een heel andere manier bij het project betrokken zijn. Daarvoor hebben wij hun in ieder geval geen opdracht gegeven. Ik heb daar voorbehoud bij, maar we zijn bereid om over alles te praten.

De voorzitter: Zo komen we terug bij de gemeenteraad van Antwerpen en bij het voorstel Janssen-Penris, als ik me zo mag uitdrukken. Wij moeten dan als parlementsleden, op basis van alle informatie die we hebben gekregen, zelf het tegensprekelijk debat voeren. De opdrachtgever is de stad Antwerpen. De burgemeester van Antwerpen heeft een duidelijke uitspraak gedaan. Als de stad Antwerpen zegt dat dat niet tot de opdracht behoort, moet het parlement zich op een andere manier organiseren. We kunnen eventueel als parlementsleden een tegensprekelijk debat onder elkaar voeren.

De heer Ludwig Caluwé: Dat is juist, maar dan zou ik aan de opdrachtgever van Arup-Sum willen vragen om daar eens grondig over na te denken. We hebben een zeer interessante hoorzitting gehad waarbij heel wat vragen naar voren zijn gebracht en een aantal antwoorden gegeven. Met betrekking tot een aantal vragen zijn we toch op onze honger gebleven. Ik kan me voorstellen dat we in een echte confrontatie daar wel een degelijk antwoord op kunnen krijgen. Vooraleer we het politieke debat onder ons voeren, lijkt het me nuttig ook dat debat nog te hebben. Dat ligt in de handen van de stad Antwerpen. Arup-Sum kan dat niet op eigen houtje beslissen. Ik vraag om daar eens grondig over na te denken.

De voorzitter: Alle vragen die vandaag niet beantwoord zijn, zullen worden beantwoord op schriftelijke wijze met aanvullende stukken. De verslaggevers kunnen daar snel hun fiat over geven en vervolgens kan het verslag afgewerkt worden. Als we dan nog eens de mensen van de BAM, stRaten-generaal en Ademloos hebben gehoord, dan moet de commissie ad hoc of tegen dan misschien de commissie voor Openbare Werken een vervolprocedure afspreken voor 18 oktober. De commissie is baas over haar agenda. De voorzitter moet luisteren naar wat de commissieleden vragen. Ik probeer tot een vergelijk te komen. We hebben nog even tijd om ons daar over te bezinnen.

De heer Dirk Van Mechelen: Ik zou graag de toezegging krijgen dat we voor het weekeinde van 12 september de antwoorden krijgen van Arup-Sum op de vragen die zijn gesteld om met kennis van zaken het opvolgingsdebat te kunnen voeren.

De voorzitter: Dat wordt bij dezen toegezegd.

9. Tussenkoms van de heer Ivan Sabbe

De heer Ivan Sabbe: Ik heb nog twee vragen.

Ten eerste, de informatie die ik heb over de enkelvoudige excentrische pijler is dat die in de wereld, dus niet alleen in Europa, één keer reeds is toegepast, maar dan op granietgrond en nog nooit op kleigrond. Klopt die informatie die ik heb? Volgens mij bestaat er op die manier toch wel het gevaar dat er een budgettaire ontsporing zou zijn.

Ten tweede, heeft Noriant tot vandaag al kosten aangerekend aan de BAM voor haar werkzaamheden, of is het allemaal 'no cure no pay' tot op dit ogenblik?

De voorzitter: We gaan ook deze mensen de gelegenheid geven om hun antwoorden voor te bereiden. We schorsen dus weer even de vergadering.

10. Antwoorden van Noriant en discussie met de leden

De heer Lode Franken: Mevrouw Vogels had een vraag over de geluidswerende schermen. Arup-Sum berekende die op 15 miljoen euro. Wij hebben daarvoor een bedrag van 43 miljoen euro uitgeschreven. Dat zit in de prijs die we met de BAM in maart van dit jaar overeengekomen zijn. Dat is goed voor 100.000 vierkante meter; de helft op linker- en de helft op rechteroever. Op rechteroever komen die uiteraard in de buurt van Deurne-Merksem. We zijn uiteraard bereid om dat precies aan te wijzen op de tekeningen. De schermen zitten in de bouwaanvraag.

De Groene Singel is een tweede project. Dat zit niet vervat in de Oosterweelverbinding. De twee raken aan elkaar ter hoogte van de Schijnpoort. In de presentatie van de heer Poulissen was de Schijnpoort aangegeven met een oranje cirkeltje met vraagteken. Daar ligt de grens tussen de twee projecten. Stedenbouwkundig kan men die twee niet van elkaar losmaken. De twee visies overlappen elkaar. Bij Arup-Sum zat de Groene Singel evenmin in het budget.

De heer Martens had een vraag over de aansluiting aan het Sportpaleis en over de procedures. Wat zal er gebeuren met de procedure als er iets moet worden gewijzigd? Laten we eerst doen wat eerst moet gebeuren. We houden een denkoefening 'out-of-the-box'. Dat is zuiver een initiatief van Noriant. De bouwaanvraag is volledig conform het bestek van de BAM en doorloopt de administratieve procedure. Wat we doen is volledig 'out-of-the-box', we wilden het bestekkader even doorbreken. We zien wel wat daar uitkomt. We stellen voor om daar met alle betrokken partijen over te spreken. Als dat een nieuw licht werpt op de zaak, kunnen we dan nagaan hoe we daarmee moeten omgaan.

De heer Chris Poulissen: Het lastenboek hield in dat de viaducten bleven staan. Het was geen kwestie van ontwerpmatig op zoek gaan naar andere oplossingen: de viaducten moesten blijven staan.

De heer Lode Franken: Een van de eisen was dat het lengteprofiel niet meer dan plusminus 3 meter zou variëren. Daardoor moesten de viaducten blijven staan om conform te zijn.

Die zaken hebben we nu even geparkeerd om buiten het bestekkader te kunnen denken. Als daar een zinvolle oplossing uit voortkomt, zullen we die aan de BAM en de beleidsmakers voorleggen. Laten we dat resultaat afwachten. We zijn daar met man en macht aan bezig. U hebt wellicht gelezen dat we daar tijdens de vakantie aan doorgewerkt hebben.

Men vroeg ook of de 275.000 bomen in de 2,2 miljard euro zijn begrepen. Het antwoord is positief.

De heer Jan Van Steirteghem: Er was ook een vraag over het onderliggend wegennet en sluipverkeer.

We kunnen stellen dat het weglaten van het Oosterweelknooppunt leidt tot meer dan 4000 voertuigen meer per dag op de Noorderlaan en 2000 op de kaaïen. Stellen dat het tracé zonder Oosterweelknooppunt geen invloed heeft op het sluipverkeer, is zeker zeer voorbarig. In de modellen van het Vlaams verkeerscentrum is het knippen van de kaaïen en het downgraden van de Leien nog niet opgenomen. Men kan de invloed van die

stedelijke ingrepen op het sluipverkeer nog niet nagaan. Met een beetje gezond verstand kan men wel zien dat er problemen zullen zijn, zeker als de oprit aan de Waaslandtunnel wordt gecut en door geen enkel ander opritcomplex wordt vervangen. Er gaat er dus één weg.

Men vroeg ook of het noordelijke knooppunt dan geen alternatief was voor het Oosterweelknooppunt. Er ligt vandaag een knooppunt dat wordt aangepast, er komt dus geen nieuw knooppunt. De eerlijke vergelijking is dat we in het natuurlijke tracé twee knooppunten krijgen en in het Arup-Sumtracé één knooppunt. Eerlijker kan de vergelijking niet worden gemaakt.

De heer Christophe Bauduin: Men vroeg ook naar het effect van de boortunnel op de Linkeroever. Arup-Sum heeft uitgelegd dat de boortunnel 15 tot 19 meter dieper uit de zone van de Schelde komt. De open toerit zal dus 15 meter dieper liggen. Wij hebben een oplossing met glooiingen. Dat is absoluut niet mogelijk als men bij het Arup-Sumtracé blijft. Er zullen gigantische keermuren moeten komen van 15 tot 20 meter diepte.

Ik kan me niet voorstellen dat je bij een uitrit die zo laag ligt, bij dezelfde lay-out van de tolplaza's en de viaducten die boven het noord-zuidgedeelte van de verbinding tussen de noordelijke en de zuidelijke knoop – de E34 en de E19 – liggen, zult uitkomen.

Het niet maken van het Oosterweelknooppunt betekent veel voor het sluipverkeer op de Linkeroever. Wij vrezen dat het zware sluipverkeer tot lokale aanpassingen van het verkeersnetwerk op de Linkeroever zal moeten leiden.

De heer Chris Poulissen: Voor alle duidelijkheid: de Waaslandtunnel wordt niet gesloten. Nu is het verkeer richting Groenendaallaan al volledig geblokkeerd. Als we geen Oosterweelknoop maken, dan zal de huidige file aan de Waaslandtunnel ongetwijfeld nog groter worden en zal het verkeer de Linkeroever overspoelen. De rechtstreekse vertakking naar Knokke of Gent is er niet meer. Men komt dus in een lokaal weefsel terecht dat helemaal niet geschikt is om dat verkeer op te vangen. Vandaag heeft de Linkeroever geen last van sluipverkeer, maar zonder Oosterweelknooppunt zal hij overspoeld worden door sluipverkeer.

De heer Jan Van Steirteghem: Men vroeg naar het voordeel van het openstellen van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer.

Wij leven na wat dit parlement heeft beslist eind vorige eeuw. Het sluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer heeft een heel positief effect op de verkeersveiligheid. De huidige ring rond Antwerpen is zeer filegevoelig met 500 ongevallen per jaar waarvan 250 in en rond de Kennedytunnel. De grote verwevenheid van personen- en vrachtvervoer zorgt voor de grote ongevallengevoeligheid van de Kennedytunnel. Wij leven na wat dit parlement heeft beslist en we denken dat het de juiste beslissing is in het kader van verkeersveiligheid.

De voorzitter: Ter bescherming van het parlement wil ik toch zeggen dat het gaat om wat de regering heeft beslist. We zouden niet durven ons in de plaats te stellen van de uitvoerende macht.

De heer Lode Franken: Mijnheer Penris, we appreciëren heel erg uw verhaaltjes over tollenaar en Lange Wapper. Ik ben meerdere keren in de Poesjennenkelder geweest. De Lange Wapper was daar een bekende figuur. We kunnen alleen maar hopen dat de Lange Wapperbrug ooit dezelfde bekendheid zal krijgen als die pop uit de Poesjennenkelder.

De heer Paul Robbrecht: Ik wil even ingaan op de idee over de grote tuibrug als een heel herkenbaar beeld. Die brug zou een echte opportuniteit zijn om de noordelijke ontwikkeling van de stad Antwerpen te onderstrepen, en net daar een signaal te geven dat als die stad ergens kan uitbreiden, de noordelijke richting aangegeven is. Precies die markering zou een aanduiding zijn van de uitbreidende richting van de stad. Ze zou ook een bouwwerk zijn op de schaal van de grootheid van die haven. Die pijlers zouden een grote herkenbaarheid geven aan dat enorm uitgestrekte havengebied. Het is op die schaal dat dit bouwwerk zich kan manifesteren. Ik geloof bij wijze van spreken dat inkomende schepen in de haven, net zoals ze vroeger vuurtorens herkennen, die Lange Wapperbrug zouden herkennen.

Wat ik ook erg belangrijk vind, is dat een dergelijke brug ervaren moet worden vanuit de stad en vanop de stadsvloer, vanop de plek van de wandelaar. In onze idee over die brug, die over een waterpartij gaat, zou er een soort 'bridge spotting park' kunnen ontstaan, waarbij mensen rondom die brug allerlei zaken zouden kunnen beleven. Het kan daarbij gaan om bepaalde kleine sportinfrastructuur, maar ook om dit soort van stedelijk

leven, het nachtleven of het uitgaansleven.

Ik kan alleen maar verwijzen naar plekken waar dat is gebeurd. Ik heb het dan niet over de Eiffelbrug in Porto. De laatst aangelegde brug, die de verbinding Lissabon-Porto maakt, heeft aanleiding gegeven tot een uitgaansleven in dat centrum. We denken dat die brug en wat er op stadsniveau gebeurt een soort intermediair gebied zou kunnen betekenen voor nieuwe ontwikkelingen in noordelijke richting, dat er een soort parkzone met een heel bijzondere selectie aan activiteiten zou kunnen ontstaan. Ik verwijs naar de rocksong uit de jaren vijftig 'Under the boardwalk', waar zelfs liefde onder een brug kan ontstaan.

De heer Jan Van Steirteghem: Mijnheer Penris, u vond de Groene Singel een goed project. U betwijfelt echter of een verbreding aan het Sportpaleis nodig is om die singel en om de stedelijke ringweg te realiseren. We zijn daarover formeel. Alle modellen van de Vlaams Verkeerscentrum (VVC) tonen aan dat als men de stedelijke ringweg niet doortrekt tot aan de Groenendallaan, die verder ligt dan het Sportpaleis, die ringweg niet werkt. De stedelijke ringweg is een absoluut noodzakelijke voorwaarde om die Groene Singel te realiseren.

De heer Lode Franken: Mijnheer Penris, u had nog een vraag gesteld over de tewerkstelling. We verwachten dat, als de werken in uitvoering zijn, er rechtstreeks op de bouwplaats gemiddeld ongeveer 3000 mensen tewerkgesteld zullen zijn. Dat is de grootteorde. De ervaring leert echter dat dit kan worden vermenigvuldigd met een factor 2 of 3, naargelang hoe ver we ter zake denken, omdat heel wat zaken in toeleveringsbedrijven worden gemaakt. Het gaat dus over 6000 à 10.000 mensen. Dat cijfer wordt nogal eens genoemd.

Ik wil er in dat verband toch nog even op wijzen dat de door ons geplande tunnel en brug activiteiten behelzen die kunnen worden uitgevoerd door Vlaamse arbeiders. Ik kan u verzekeren dat we allemaal al diverse geboorde tunnels hebben gemaakt. Er is in België geen enkele tunnel geboord waar niet een aantal bedrijven van Noriant bij waren. We kunnen daar dus rustig over meepraten. Geboorde tunnels zijn een vrijwel buitenlandse aangelegenheid. Die machines worden alleszins niet in België gemaakt, maar meestal in Duitsland. Iedereen weet waarop ik doel. De tunnelsegmenten worden tegenwoordig om economische redenen vaak aangevoerd uit lageloonlanden. Het boren zelf gebeurt door een internationale ploeg, die van tunnel naar tunnel gaat. Ik kan u dus zeggen dat de toegevoegde waarde qua tewerkstelling van een boortunnel heel wat minder groot is dan het project dat wij moeten maken.

De heer Peeters stelde een vraag over de randvoorwaarden van de Vlaamse Regering. Het is alleszins niet aan Noriant om aan die randvoorwaarden te tornen. Wij zullen alleszins proberen daaraan te voldoen. Voor ons vormen ze een keihard uitgangspunt. Heb ik daarmee uw vraag beantwoord, of heb ik ze niet goed begrepen?

De heer Dirk Peeters: Strikt genomen is de vraag daarmee beantwoord. Zo had ik ze ook bedoeld. U zegt echter dat Arup-Sum buiten de lijntjes kleurt. Zij komen wel met een nieuw idee. Uw collega stelt dat de Vlaamse Regering eigenlijk iets inventiever moet zijn en het viaduct in Merksem in vraag moet durven stellen. Dat behoort niet tot de opdracht, dus u schikt zich daarnaar. Dan meen ik dat we met de gegevens van het voortschrijdend inzicht toch wel vraagtekens kunnen zetten bij die opdracht en zelfs bij het lastenboek. Misschien moet er dan worden teruggekoppeld naar de Vlaamse Regering, met de vraag of die randvoorwaarden niet aan herziening toe zijn.

De heer Lode Franken: Dat is alleszins niet een vraag die Noriant moet beantwoorden. Nogmaals, wij blijven binnen het kader van het bestek. Dat is ook de overeenkomst die we met de BAM hebben. Dat is het voorwerp van de bouwaanvraag. Die lijnen zijn keihard. Maar nogmaals, we proberen out of the box te denken over wat er verder mogelijk is. Ik wil die zaken echter keurig gescheiden houden.

De voorzitter: Mijnheer Peeters, ik stel voor dat we contact opnemen met de regering. De BAM komt immers. Er zijn trouwens nog een paar vragen gesteld aan de regering. We zullen contact opnemen met het kabinet van de bevoegde ministers. Zij hebben toch ervaring met het deelnemen aan die voortgangsrapportages in de commissie. De sprekers hier kunnen daar immers niet op antwoorden.

De heer Jan Van Steirteghem: U vroeg ook of het bestaande knooppunt dat Arup-Sum in het noorden zou heraanleggen, een alternatief is voor het Oosterweelknooppunt. Het antwoord daarop is duidelijk neen. Dat knooppunt is enkel voor de haven. Het Oosterweelknooppunt is voor de haven en voor de stad. Bovendien hebben wij ook dat noordelijke knooppunt. Wij hebben twee knooppunten, terwijl Arup-Sum er maar één heeft in zijn voorstel.

De heer Dirk Peeters: Daar wil ik even op ingaan. Zoals u het voorstelt, is het bestaande knooppunt nu al een knooppunt, maar dat is dan wel zonder dat er een tunnel op aansluit. Dan krijgen we wel een volwaardig knooppunt, dat ook een andere verkeersstroom naar de haven brengt en ook van de ring wegneemt. Dat hoor ik in uw antwoord niet.

U zegt dat er al een volwaardig knooppunt is op de A12. Dat is het eigenlijk niet, want de verkeersstroom die erheen wordt geleid in het Arup-Sumdossier is een bijkomende stroom die moet worden toegevoegd aan een nieuw aan te leggen en nieuw geprofileerde kruising. Dan lijkt me dat daar toch wel een andere verkeerssituatie ontstaat, ook met een effect op het binnenstedelijk verkeer.

De heer Jan Van Steirteghem: We voeren een rare discussie. Je krijgt niet meer mogelijkheden bij Arup-Sum. Dat knooppunt gaat geen enkele vrachtwagen uit het stedelijk verkeer halen. Ik begrijp niet dat u zegt dat dat knooppunt verkeer uit het stedelijk gebied haalt. Daar zie ik geen argumenten voor.

De heer Bart Martens: Er komt aan dat knooppunt een nieuwe verbinding naar Linkeroever. Het bestaande knooppunt is geenszins te vergelijken met het nieuwe knooppunt dat er gaat komen aan Luithagen, waar je wel een rechtstreekse mogelijkheid hebt om via de tunnel naar Linkeroever te gaan. In die zin volg ik de heer Peeters: het is absurd om het voor te stellen alsof het nieuwe knooppunt ontworpen door Arup-Sum niet verschilt van het bestaande. Je krijgt een pak nieuwe verbindingsmogelijkheden. Je hoeft niet meer te bumperen aan de Waaslandtunnel om richting Expresweg te rijden. Je kunt via dat nieuwe knooppunt op de verbinding naar Linkeroever.

De heer Christophe Bauduin: Hier wordt een foute vergelijking gemaakt. De toegang tot de haven blijft. Het knooppunt dat er nu is, is ook een toegang tot de haven. Daarin verschilt het niet. Het verkeer naar Linkeroever gaat door de nieuwe tunnel van Arup-Sum, waar het in het natuurlijk tracé door de Oosterweeltunnel gaat. De Waaslandtunnel wordt afgesneden. Er zal geen enkele vrachtwagen minder door de Waaslandtunnel gaan door de aanleg van een nieuw knooppunt in Ekeren. Die vergelijking gaat niet op.

Mijnheer Van Dijck, er is een volwaardige stedelijke ringweg die alle verkeersgegevens van het VVC verwerkt, gaande van Schijnpoort tot aan de Groenendaallaan. Die zit volledig in het project.

De heer Lode Franken: Mijnheer Van Dijck, u vroeg tot waar de stedelijke ringweg er inzit. Dat is dus tot aan Schijnpoort: de grens tussen de Oosterweelverbinding en de Groene Singel.

Mijnheer de Kort, u vraagt een tegensprekelijk debat. Ik zou zeggen: graag. De oefening die Arup-Sum maakt heeft, hebben wij ook gemaakt in dezelfde periode. Wij hebben ook onze bevindingen en heel veel vragen. Wij zijn vragende partij voor een tegensprekelijk debat. Als het hier niet kan, willen wij het graag doen op gelijk welke neutrale plaats, met camera's erbij als u dat wilt. Noriant is daartoe bereid.

Mijnheer Sabbe, u vraagt hoe een brug op schuine pijlers gefundeerd kan worden. Daarop zal de heer Bauduin antwoorden.

De heer Christophe Bauduin: De pijler is excentrisch, maar de zwaartekracht werkt verticaal. Het is niet omdat de pijler schuin staat dat er een of andere horizontale kracht bestaat. De belasting is verticaal. Daarvoor is een fundering ontworpen. Stalen palen dragen de belasting over naar 25 meter goed zand en daarna naar een kleilaag om een heel correct funderingsontwerp te hebben. Dat is nagerekend en gecontroleerd. Dat is geen enkel probleem.

De heer Ivan Sabbe: Kunt u mij zeggen waar er al een dergelijke excentrische ophanging van een brug is toegepast? Ik heb het woord fundering niet in de mond genomen. Kunt u mij zeggen of een dergelijk concept van brug al dan niet al is toegepast op kleigrond?

De heer Christophe Bauduin: Het is een unieke brug. Het is een staaltje van het kunnen van Vlaanderen.

De heer Ivan Sabbe: Het zal 'kunnen' zijn als ze er staat tegen de prijs die gebudgetteerd is. Zover zijn we nog niet.

De heer Christophe Bauduin: Het is doorgerekend. Het feit dat we te maken hebben met een cirkelvorm leidt ertoe dat de pijler excentrisch moet zijn. Dat is de beste technische oplossing. We hebben ervoor gezorgd

dat de pijler enkel normaalkracht heeft. Buiging is niet goed. Normaalkracht is wel goed in beton.

De heer Ivan Sabbe: Kunt u mij zeggen of u weet hebt van een project in de wereld waar dit al toegepast is?

De heer Chris Poulissen: Ik zal u misschien helpen. In Rotterdam is er de zeer bekende Erasmusbrug. Dat is een brug met een overtuigend schuine pijler, terwijl Nederland toch een van de gebieden is waar de minst gezonde fundering te vinden is.

De heer Ivan Sabbe: Dat was mijn vraag.

De heer Lode Franken: Ik kan u zeggen dat er partners zijn van Noriant die meegewerkt hebben aan de Erasmusbrug. Als dat uw vraag was, is het antwoord dus heel kort 'ja'.

De heer Lode Franken: Er is gevraagd of het werk van Noriant onderhevig is aan het principe 'no cure, no pay'. Het antwoord is helaas positief. Meer dan honderd mensen van Noriant werken al vier jaar onafgebroken aan dit dossier. Voor dat studiewerk heeft Noriant nog geen euro ontvangen. Dat mag ook eens worden gezegd.

Noriant is een groep van aannemingsbedrijven die meedingt voor de uitvoering van dit soort van enorm grote werken omdat die werken een enorm maatschappelijk belang hebben. Het betreft bedrijven die proberen om zinnig te overleven. Als een groep van aannemingsbedrijven, zoals de BAM, een BAFO indient en inmiddels ook al een deelakkoord over de prijs heeft afgesloten, dan staan daar handtekeningen tegenover van aannemingsbedrijven die ervoor willen gaan. Er is een groot verschil tussen een akkoord dat is ondertekend door een aannemingsbedrijvengroep, met alle contractuele bepalingen vandien, en een advies over iets wat ooit misschien zal worden gerealiseerd. Ik hoop dat men dit verschil goed naar waarde zal weten te schatten.

11. Repliek van de leden en bijkomende antwoorden

De heer Bart Martens: Ik heb op twee vragen geen antwoord gekregen. Ik had gevraagd of de out-of-the-boxoefening resultaten zal opleveren voor het referendum van oktober. Ik denk dat het nodig is te weten wat de Antwerpenaar moet worden voorgelegd: het BAM-alternatief zoals het er altijd is geweest en zoals het dankzij de maquette in het Felixpakhuis ook zichtbaar was, of een verbeterde versie ervan – want, als ik u goed heb begrepen, zegt u zelf dat die moet verbeterd worden. Ik denk dat het belangrijk is dat we weten wanneer u uw aanpassingen zal bekendmaken. Verder wil ik weten welke gevolgen dat heeft voor de bouw-aanvraag. Een bestek of een aanbesteding wijzigen op basis van een nieuw ontwerp dat niet in het lastenboek zit en niet is voorgelegd aan een openbaar onderzoek heeft gevolgen voor de timing, in de veronderstelling dat we met het BAM-tracé doorgaan.

Ik heb ook gevraagd welke projecten u hebt geschrapt om van 2,7 miljard euro naar 2,2 miljard euro te zakken. U zegt dat het niet over de bomen gaat. Kunt u me dan zeggen welke projecten in uw BAFO wel zijn geschrapt?

De heer Lode Franken: Ik dacht dat ik de eerste vraag had beantwoord door te stellen dat we de idee van out-of-the-boxoefening zullen voorleggen aan de BAM en de beleidsmakers. Het is niet de taak van Noriant om daar iets mee te doen. We hebben zoeven een oproep gedaan tot alle partijen die zich geroepen voelen om daaraan deel te nemen. De BAM zal het initiatief moeten nemen, dat is duidelijk. Het zal van de deelnemende partijen afhangen hoe het wordt aangepakt, en bijgevolg ook of de resultaten voor of na het referendum worden bekendgemaakt. Dat is alleszins niet de verantwoordelijkheid van Noriant.

Wat de procedure betreft, kan ik zeggen dat de bouw-aanvraag moet worden doorlopen. Nadien kan men altijd onderdelen wijzigen en daarvoor een nieuwe aanvraag indienen. Maar eerst moeten we weten of we überhaupt met dit project kunnen doorgaan. Laten we dus beginnen met te kijken of er iets uit die out-of-the-boxoefening komt.

De heer Patrick Janssens: Ik vind dit een nogal moeilijk antwoord. Enkele actiegroepen hebben nu een referendum afgedwongen. Men kan daarvan denken wat men wil, de een is er een koele minnaar van, de ander een groot voorstander en nog een ander een grote tegenstander. Maar die mensen hebben dat recht op een

referendum afgedwongen. Het decreet over het referendum zegt dat er in één legislatuur van een stadsbestuur maar één referendum over hetzelfde onderwerp kan plaatsvinden.

Ik hoor u nu zeggen dat die bouwaanvraag in ieder geval moet worden voortgezet en dat het niet de eerste keer zou zijn dat een bouwaanvraag die werd vergund nadien wordt gewijzigd, enzovoort. Maar wij gaan dus aan de stad Antwerpen een advies vragen op uw bouwaanvraag, en met mijn ander petje gaan wij dat advies verlenen. Ik kan mij, gegeven het financiële belang van die hele oefening, ook voor uw groep, moeilijk voorstellen dat indien een dergelijke bouwvergunning wordt verleend, u nadien voor dit project nog een wijziging zou aanvragen. Stel dat u dat toch zou doen, dan is het in ieder geval voor de mensen van Ademloos of anderen onmogelijk om daarover ooit nog een referendum af te dwingen binnen deze stedelijke legislatuur.

Ik weet niet of u zich dat realiseert, maar u moet wel begrijpen dat met wat u hier vandaag hebt gezegd, namelijk dat u aan een alternatief aan het werken bent, aan een 'out-of-the-box-oefening', dat u – en ik zal nu heel kort door de bocht gaan –, zegt dat u nu eigenlijk zelf niet tevreden bent over die aansluiting aan het Sportpaleis op dat viaduct. Misschien hebt u dat niet gezegd, maar dan toch uw ontwerpers. U bent daar zelf niet tevreden over, en u bent bezig met die oefening.

Maar ondertussen hebben wij volgende week donderdag 3 september in Antwerpen een gemeenteraadszitting waar het referendum, ook qua vraagstelling, zal worden vastgelegd. En dan zal er in Antwerpen door alle betrokkenen, ook door u, een campagne worden gevoerd om de Antwerpenaar te overtuigen om 'ja' of 'neen' te antwoorden op de vragen van het referendum. Maar waarop wordt dan met 'ja' of 'neen' geantwoord?

Als u out of the box aan het denken bent, wil ik graag zien waar dat toe leidt. Natuurlijk willen wij daarover als stadsbestuur, en ik neem aan ook als Vlaamse Regering, graag praten, maar ik wil wel weten in welk spel wij nu meespelen. Dat is zeer onduidelijk. Dit dossier gaat niet over een veranda die je achter aan je huis aanbouwt. Zeggen dat je die bouwaanvraag nadien gaat wijzigen, dat gelooft u toch zelf niet? Of u gelooft toch niet dat wij dat geloven?

De heer Lode Franken: Mijnheer de burgemeester, ...

De voorzitter: Neen, de heer Janssens zit hier als volksvertegenwoordiger.

De heer Lode Franken: Excuseer, mijnheer de parlementariër, ik kan alleen maar de laatste zin van de conclusies opnieuw lezen: "Wij richten bij deze formeel een oproep aan al deze betrokkenen en in het bijzonder aan het college van burgemeester en schepenen en aan de gemeenteraad van de stad Antwerpen". Noriant doet, voor alle duidelijkheid, niets anders dan zelf de oefening bedenken. Dat staat volledig los van een bouwaanvraag die de procedure doorloopt. Wij zullen de resultaten van de oefening die wij op eigen initiatief maken kenbaar maken aan BAM, en het is dan aan BAM en aan de beleidsmakers om te beslissen, en liefst met de stad, wat daar verder, in het licht van het referendum, mee gebeurt. Het is helemaal niet aan Noriant: wij zijn wat dat betreft maar de pianist.

De heer Chris Poulissen: Het enige wat Noriant te doen staat, is voldoen aan het lastenboek. Er is niets anders dan dat. Dat is de situatie van het Sportpaleis vandaag. Dat wij daarna als ontwerpers bedenkingen hebben over het lastenboek, is een ander onderwerp.

Hoe komen we nu in deze situatie terecht? Je kunt fantaseren over het Sportpaleis, maar de complexiteit is zo extreem, dat je eerst op basis van alle normen moet afoetsen of er wel een andere oplossing mogelijk is. Het menselijke engagement van Noriant is: wij hebben al die knowhow in huis, waarom zouden we hem niet ter beschikking stellen om die oefening te maken?

Vroeg of laat zullen we aangeven of die oefening haalbaar is of niet. Die oefening zal worden voorgelegd aan BAM. Wat BAM daarmee doet, daar heeft Noriant geen zicht op, en ik vrees dat het verhaal daar eindigt. Ik denk dus dat u uw vraag aan BAM moet stellen.

De heer Jan Penris: Ik ben een groot voorstander van voortschrijdend inzicht. De burgemeester van Antwerpen is daar het beste voorbeeld van. Ik vind echter dat u een beetje laat komt met uw verbeteringen, mijnheer Poulissen. U bent al meerdere jaren in onderhandeling met BAM. U hebt het lastenboek al vele jaren geleden kunnen inkijken.

De heer Chris Poulissen: Wij hebben twee maanden geleden een bouwaanvraag ingediend volgens het bestek. Als wij gedurende vier jaar opmerkingen en bedenkingen hebben, is dat fantastisch, maar we komen er niet mee naar buiten. Want als we buiten de lijntjes kleuren, worden we gediskwalificeerd. Zo simpel is het. Noriant respecteert het dossier van de Vlaamse overheid. Dat wij al vier jaar over andere dingen nadenken, is fantastisch. Of we er vroeg of laat of misschien nooit mee naar buiten komen, zullen we dan zien.

De voorzitter: Ik heb me tot nu toe niet gemengd in het debat, maar nu wil ik toch twee opmerkingen maken. Ten eerste nodig ik u uit om de verslagen van de voortgangsrapportage die tijdens de vorige legislatuur in dit parlement plaatsvonden, te lezen. Een aantal leden maakt daarin precies die opmerking over de aansluiting met het Sportpaleis. Dezelfde opmerking is ook gemaakt in een informele commissie in dit parlement met de mensen van stRaten-generaal. We hebben dat op basis van de argumenten van stRaten-generaal, die mij heel zinvol leken, heel duidelijk naar voren gebracht in de commissie.

Vorig week las ik in De Morgen dat Noriant stelt dat er een hoop problemen zijn met de aansluiting van het Sportpaleis. Uiteraard geeft dat bij heel wat mensen aanleiding tot problemen. U zult het met mij eens zijn dat dat geen goede vorm van communicatie is.

Ten tweede hebben we hier drie topstudiebureaus, die tot nu toe 100 miljoen euro aan erelonen hebben ontvangen. We zijn hier al vijf jaar met het dossier bezig, en nu komt men ineens met de opmerking dat zich daar een probleem voordoet. Sorry hoor, maar de commissie heeft dat probleem al aangekaart, en het studiebureau had dat zelf ook al lang moeten zien.

De heer Ivan Sabbe: Als dit BAM-traject niet doorgaat, betaalt de Vlaamse overheid dan schadevergoeding aan de tijdelijke vereniging? Hoe is dat contractueel geregeld?

De heer Lode Franken: Als Noriant hier vier jaar lang met hart en ziel en met zoveel mensen aan zit te werken, is dat in de eerste plaats om er werk van te maken. Wij zijn aannemersbedrijven en stellen duizenden mensen tewerk. Wij proberen ook onze aandeelhouders een beetje tevreden te houden. We combineren dat allemaal met het maatschappelijke belang van deze werken.

Als men tegen beter weten in de huidige procedure zou stopzetten, zullen wij ons natuurlijk beraden over hoe we onze rechten kunnen verdedigen. Laat dat duidelijk zijn. Daar willen we ons nu echter niet over uitspreken, dat is nu niet aan de orde.

De heer Ivan Sabbe: Is er in een clause voorzien?

De heer Lode Franken: Dat zullen we op dat moment wel uitzoeken. Er zijn andere mensen die daar dan hun kost mee zullen verdienen.

De voorzitter: Ik stel voor dat we die vraag meenemen naar de zitting met de BAM, mijnheer Sabbe.

VII. REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN – AFSPRAKEN

De voorzitter:

1. Ik sluit af met te zeggen dat wij op dinsdag 15 september om 14.00 opnieuw als ad-hoccommissie bijeenkomen. U zult daar nog een uitnodiging voor ontvangen. Op die zitting zullen we BAM, stRaten-generaal en Ademloos uitnodigen. Ook de regering zal vertegenwoordigd zijn.

2. Met Arup-Sum is afgesproken dat de antwoorden op vragen die nog niet werden beantwoord en bijkomende beloofde informatie ons voor 12 september 2009 zullen bereiken.

3. De suggestie van de heer Decaluwe om het Rekenhof te belasten met een specifieke opdracht (prijzvergelijking van beide tracés) zal verder worden onderzocht.

4. Normaal gezien zal een eerste versie van het ontwerpverslag van deze vergadering nu vrijdag 28 augustus beschikbaar zijn. We zullen het ontwerpverslag dan voor revisie aan de sprekers van Noriant en Arup-Sum

bezorgen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat er veel wordt geschrapt. Hier en daar kan gewoon iets op een andere manier worden weergegeven.

5. De presentaties die vandaag naar voren zijn gebracht, zullen in de loop van deze week op de website van het Vlaams Parlement worden geplaatst. Naar aanleiding van dergelijke bijeenkomsten krijgen we steeds veel vragen van burgers die hierover iets in de kranten hebben gelezen.

Ik wil alle aanwezigen bedanken. We waren hier met een 45tal Vlaamse volksvertegenwoordigers. Dat is een succes voor de BAM-saga. Ik wil vooral de veertien Vlaamse volksvertegenwoordigers bedanken die tot op het einde zijn gebleven. Ik bedank tevens het publiek en alle mensen die een toelichting hebben verzorgd. Ik vind dat dit debat sereen is verlopen.