

Gouverneur Cathy Berx: Verwelkoming + Formele rondvraag of vergadering mag opgenomen worden en of niemand hiertegen bezwaar aantekent. Niemand tekent hiertegen bezwaar aan.

Via een oproep in de pers hebben we getracht om zoveel mogelijk mensen te bereiken: we kregen heel veel reacties. U maakte zich vrij. Ik dank u voor uw grote betrokkenheid bij dit project. Ik begrijp dat 9 u 's ochtends niet voor iedereen makkelijk en haalbaar is, al leven we in een tijd met een voor velen vrije flexibele arbeidstijd. Voor heel wat mensen is ook de (voor)avond geen vanzelfsprekend vergader - want belangrijk gezinsmoment. De volgende klankbordgroep zal in elk geval s'avonds doorgaan. Zo trachten we zoveel mogelijk geïnteresseerden de kans te geven om deel te nemen aan het overleg. Een omstandig verslag van deze vergadering zal ook worden bezorgd aan wie zich moest verontschuldigen. Het zal zo snel mogelijk te lezen zijn op de webstek van de provincie Antwerpen. Het is in elk geval onze vaste bedoeling om van bij aanvang zo participatief en open mogelijk te werken en in een zo vroeg mogelijk stadium te beginnen met het organiseren van permanente betrokkenheid.

Voorstelling panel:

1. Ingenieur Jaak Polen, die door minister Crevits als projectleider werd aangesteld
2. Laurens Hermans, ingenieur Wegen en Verkeer Antwerpen
3. Wouter Van Herck, mobiliteitscoördinator Wegen en Verkeer Antwerpen
4. Ikzelf ben als gouverneur van de provincie Antwerpen door de minister aangesteld als projectbegeleider en om ervoor te zorgen dat het proces correct doorlopen wordt.

Vandaag krijgt u toelichting bij onze opdracht met betrekking tot het opstellen van een streefbeeldstudie voor de R11, respectievelijk de ontsluiting van de Rupelstreek.

We zijn dit proces gestart met een overlegmoment met de steden en gemeenten. We hebben hen een vragenlijst overgemaakt en uitgedaagd om hun verwachtingen, suggesties, knelpunten, met betrekking tot die R11, R11 bis en de ontsluiting van de Rupelstreek uit te schrijven en over te maken. U vindt een samenvatting van al die antwoorden in uw bundel.

We vroegen de steden en gemeenten ook welke belanghebbenden en betrokkenen we verder zeker moeten raadplegen. Zonder ons daartoe te beperken hebben we de vragenlijst bezorgd aan een zo ruim mogelijke groep stakeholders en betrokkenen. Ook hun antwoorden vindt u in uw bundel in een vrij overzichtelijke matrix. Die staat online. We zullen er later nog op ingaan.

We bevroegen in totaal 19 steden en gemeenten waarvan 18 ons een antwoord bezorgden. Daarnaast bevroegen we ook 47 betrokken stakeholders en belanghebbenden waarvan we 20 antwoorden ontvingen en we schreven nog eens 417 betrokkenen, buurtbewoners, etc. aan in de omgeving en ook daarvan kregen we antwoorden.

Vandaag sluiten we het hoofdstuk informatie inwinnen af. Het is een moment waarbij we ook nog zoveel mogelijk input verwachten. Wat zijn verwachtingen en knelpunten waarmee we rekening moeten houden bij de opmaak van een streefbeeld? Bedoeling is om maximaal beroep te doen op de kennis en inzichten aanwezig in de hele samenleving en zoveel als mogelijk info te vergaren.

Het spreekt voor zich dat wat u zegt niet vrijblijvend is. We rekenen er op dat u de standpunten die u nu inneemt - rekening houdend met de gegevens waarover u nu kan beschikken/beschikt én rekening houdend met de gestelde vragen die u nu werden gesteld – niet volledig wijzigt in de loop van het proces. Verfijningen, wijzigingen, nieuwe inzichten naarmate in functie van nieuwe informatie en/of bijkomende vragen, blijven uiteraard steeds mogelijk. We gaan er wel van uit dat wat wordt gezegd en verdedigd uw echte en doordachte overtuiging is, voor zover en in de mate u dit tot nu hebt kunnen ontwikkelen op grond van de startvragen en probleemstellingen. Het is bovendien een gewaardeerde aanvulling bij wat al schriftelijk werd aangeleverd.

Vandaag bespreken we zo'n 8 agendapunten. Tussendoor is er ruimte voor vragen en opmerkingen:

1. Info bij Masterplan 2020 zoals dat werd geactualiseerd door de Vlaamse Regering op 28 september 2010
2. Een aantal andere, lopende mobiliteitsprojecten die onlosmakelijk met de R11/ontsluiting Rupel verbonden zijn.
3. Omschrijving van de opdracht die minister Crevits gaf aan Jaak Polen en mezelf
4. Ruimte voor opmerkingen en suggesties m.b.t. de eerste agendapunten.
5. Precisering en afbakening van de scope
6. Matrix met antwoorden van steden en gemeenten resp. stakeholders en betrokkenen
7. Overzicht knelpunten mbt R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek die voortkomen uit vergelijking van de suggesties en verwachtingen van steden/gemeenten en stakeholders.
8. Slotwoord met conclusies en verder procesverloop

Nog even dit (toelichting bij de kaart): de geprojecteerde kaart is de enige juiste mbt het Masterplan 2020. Intussen werden al tal van andere kaarten en plannen gehanteerd en gepubliceerd. Soms zijn de kaarten GEEN correcte weergave van het Masterplan 2020 maar eerder een voorstelling van de wensen en/of ideale toekomstbeelden van bepaalde besturen.

Toelichting door ingenieur Jaak Polen ivm het Masterplan 2020 en ander, lopende mobiliteitsdossiers die betrekking hebben op de R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek

Zoals gezegd is dit plan ontleend aan het officiële document van het Masterplan 2020 van 28 september 2010. Een eerste deel van mijn uiteenzetting gaat zeer kort over datzelfde Masterplan 2020: wat staat erin over onze opdracht voor de vertunneling van de R11 en de ontsluiting van de Rupelstreek door de N171. Het geactualiseerde Masterplan heeft als titel: *Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2010*. De titel van het desbetreffend hoofdstuk spreekt zeer duidelijk over de vertunneling van de R11 voor doorgaand verkeer en over de ontsluiting van de Rupelstreek. Het woord vertunneling duikt hier voor de eerste keer op. Bij velen geeft dit allicht aanleiding tot vragen.

De ondertunneling beoogt de realisatie van drie doelstellingen.

1. Doorgaand verkeer zuid-noord om stedelijk gebied Antwerpen faciliteren.
2. Sluipverkeer in zuidoost rand zoveel als mogelijk vermijden
3. Leefbaarheid verbeteren in de hele zone

Wat zegt Masterplan over middelen die we daartoe kunnen inzetten?

1. Ondertunneling onder huidige R11 tussen E19 zuid en het knooppunt met de E313
2. Verbinding van N10 (Liersesteenweg)-R11 in strakke bundeling met de spoorlijn
3. Aansluiting N171- N1 ter ontlasting van gemeenten Edegem en Kontich
4. Ontsluiting Rupelstreek naar A12 Zuid (verlenging N171)

Op welke wijze willen we dat doen?

- Starten met verlengbare tunnel luchthaven
- R11bis als verzamelende weg inrichten naar het hoofdwegennet

Andere lopende mobiliteitsdossiers die interfereren met dat van de R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek.

- a. De aanleg van de A102 op de daarvoor voorziene reservatiestrook
- b. De tweede spoorontsluiting zeehaven Antwerpen.

De drie aangegeven rode strepen zijn de 3 mogelijke varianten of mogelijke tracés voor de tweede spoorontsluiting.

- 1 die rechtdoor gaat naar Lier
- 1 variant die ter hoogte van Wommelgem afslaat en die E313 volgt en dan naar het zuiden gaat
- 1 variant die ook de R11 voor een gedeelte volgt en vóór Mortsel afslaat richting Lier

Beleidscontext waarin dit alles gebeurt:

- het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen,
- het Mobiliteitsplan Vlaanderen,
- het Masterplan 2020,
- het regeerakkoord en verschillende beleidsnota's,
- Vlaanderen in Actie,
- Versnellen van Investeringsprojecten,
- dossiergebonden beslissingen.

Deze stukken en beslissingen vormen de beleidscontext van onze opdracht.

Tweede spoorontsluiting zeehaven Antwerpen wordt getrokken door Infrabel en Tuc Rail

- Tussen 2008 en 2010 vond een vooronderzoek plaats
- Beslissing van Vlaamse regering in 2000
- Plenaire vergadering GRUP in 2002
- Milieuonderzoek in 2003
- Heropstart sinds 2009

- PlanMER+MKBA gestart op 01/12/2010: maatschappelijke kosten-baten analyse, dit gegund aan bureau Arcadis
- Oude Landen-Lier: drie alternatieven

Tweede MER-dossier lopende voor Economisch Netwerk Albertkanaal

- Proces gestart in 2000-2003
- Vlaamse regering beslissing in 2004: bedrijventerrein: bekeken worden naar multimodale ontsluitbaarheid en verbetering leefbaarheid
- Er is een ruimtelijk veiligheids- en landbouwrapport afgerond begin 2008
- Maart 2010: MER tijdelijk opgeschort tot op heden

A13/E313 (R1-wisselaar Ranst)

- Vanaf Ring tot in Ranst: tactische studie op meest kritische deel
- Beslissing Vlaamse regering 24/09/2010 over Masterplan 2020
- December 2010: Bureau Arcadis en Connect aangesteld om een en ander te bestuderen qua planMER
- Varianten qua spoorontsluiting ook in beschouwing genomen W/R (ENA)
- Enige afstemming is nodig tussen verschillende studiegroepen
- Aansluiting R1
- Tramverlenging naast de A13 wordt meegenomen
- Afstemming varianten 1 en 2 van de 2^e spoorontsluiting nu verdergezet onder leiding van Wegen en Verkeer Antwerpen: frequent overleg ifv alternatieven

U merkt dat het gebied ten noorden van R11 belangrijk studiegebied is. Een specifieke projectgroep waakt erover dat de projecten gecoördineerd verlopen. Hij zal rekening houden met wat er hier in ons midden gaat gebeuren. Het is tevens hun opzet om ook zeer bewust en coherent te communiceren naar de buitenwereld toe (besturen en bewoners). Ik dank u en geef onmiddellijk het woord aan gouverneur Berx.

Deel 3: Opdracht van gouverneur Cathy Berx en ir. Jaak Polen

Op 15/12/2010 verstuurde de minister een brief aan de betrokken steden en gemeenten met duiding bij de opdracht om tegen de zomer van 2011 een streefbeeld te ontwikkelen voor de vertunneling van de R11 en de ontsluiting van de Rupelstreek. Het streefbeeld moet verder uitvoering geven aan de beslissing van de Vlaamse regering mbt het Masterplan Antwerpen 2020. Jaak Polen is aangeduid als projectleider en staat in voor de verdere uitwerking van het streefbeeld. Hij kan daarbij gebruik maken van de technische kennis en expertise aanwezig in de Vlaamse overheid. Ikzelf werd aangeduid als projectbegeleider met als opdracht: een samenwerkingsstructuur voorstellen en toezicht houden op het proces. Ik heb die opdracht aanvaard voor zover en in de mate ik over de vrijheid beschik om te werken volgens de vaststellingen en aanbevelingen van het rapport Berx c.q. van de commissie Sauwens die inmiddels zijn neergelegd in een resolutie van het Vlaams Parlement en regeringsbeslissingen.

Het spreek voor zich dat de minister en ikzelf rekenen op het engagement van iedereen om werk te maken van een gedragen streefbeeld tegen de zomer 2011.

Rijst de vraag: wat is zo'n streefbeeldstudie? Laurens Hermans zal dat toelichten.

Wat is een streefbeeldstudie? (Laurens Hermans)

Een streefbeeldstudie is een studie die de toestand beschrijft van datgene wat we willen bereiken. De Vlaamse Regering heeft hiermee reeds ervaring in het raam van de modules 19 die de minister in verleden heeft afgesloten en die tot doel hadden streefbeelden op te stellen.

Vandaag gebruiken we die terminologie bewust niet. Immers, wie spreekt over modules 19 doet meteen uitspraak over de mogelijke financiering van die projecten. In het raam van de uitvoering van het Masterplan, zijn evenwel verdere onderhandelingen noodzakelijk.

Inhoudelijk houden we ons rigoureuus aan alle voorwaarden en bepalingen van een streefbeeld overeenkomstig module 19.

Wat is de basis van deze streefbeeldstudie?

1. Beschikbare mobiliteitsplannen: over de omgeving bestaat al heel wat basismateriaal m.b.t. de R11.
2. De toestand die we willen bereiken zal uitmonden in een concept. Het zal nog niet om uitvoeringsplannen gaan. De output van zo'n streefbeeldstudie moet een detailniveau benaderen dat ons in staat stelt om de verdere procedures, bijv. MER-procedures, verder te zetten. Plannen die resulteren uit een streefbeeldstudie worden -eens ze publiek worden gemaakt- door burgers heel snel en letterlijk beoordeeld op heel concreet niveau waarbij meteen wordt nagegaan wat de consequenties zijn voor zijn/haar eigendom of perceel.

In dit bijzondere geval zal het streefbeeld moeten voldoen aan duidelijke randvoorwaarden. Vandaag kunnen we alvast een aantal belangrijke elementen onderscheiden:

1. **Duurzaam:** Iedereen weet wat het is, maar geen twee mensen die er hetzelfde onder verstaan. Wij begrijpen eronder dat onze investeringen ecologisch en maatschappelijk verantwoord moeten zijn. U herkent daarin meteen drie elementen. Investeren, dan spreek je over economie; ecologie dat spreekt voor zich; en maatschappelijk verantwoord, dan spreek je over mens en milieu. De problemen van vandaag oplossen maar op een manier dat de volgende generaties hun behoeften ook nog kwaliteitsvol kunnen bevredigen. Ook het aspect *energie* is vandaag de dag sterk vervat in het concept duurzaamheid. In geval van een tunnel kan je die op verschillende manier concipiëren. Het grote verschil tussen die verschillende concepten vertaalt zich o.m. in termen van energetisch verbruik en exploitatie.
2. **Multimodaal:** ook daar moet ons streefbeeld aan voldoen en dan spreken we over het maximaliseren van alternatieven naast het autoverkeer. M.n. openbaar vervoer inclusief overstapmogelijkheden, goede fietsverbindingen, carpoolings en ga zo maar verder. En voor diegenen die gisteren het nieuws hebben gevolgd: als het aan de Europese commissie ligt, moet het autoverkeer in de stadscentra tegen 2030 worden gehalveerd. Tegen 2050 mag geen enkele benzine- of dieselwagen de stad meer in. Nog veel werk aan de winkel.
3. **Verkeersveilig:** klinkt heel evident maar mag evenmin worden onderschat. Immers, naarmate een grotere verkeersafwikkeling wordt verwacht, hetgeen hier zeker het geval zal zijn, nemen de risico's toe.
4. **Verkeersleefbaarheid:** voor iedereen heel belangrijk maar ook hier opnieuw een vaag begrip. Waarom? Er spelen daar heel vaak subjectieve elementen in. Laat het ons beschouwen als een verzamelbegrip waarin u volgende trefwoorden zeker en vast nog zal tegenkomen: barrièrewerking, oversteekbaarheid, sluipverkeer, verkeersdrukte, lawaai, geur.

5. **Maatschappelijk geïntegreerd in het landschap:** hiervoor wil ik graag onze Vlaamse bouwmeester citeren die begin vorig jaar op een congres in Gent het volgende daarover wist te zeggen en ik citeer: *“Grote infrastructuurprojecten zijn in Vlaanderen de afgelopen maanden en jaren vaak het onderwerp geweest van verhitte discussies in de media, de politiek en tussen burgers onderling. Veelal lag het creëren van een zo breed mogelijk draagvlak van deze projecten of juist het gebrek daaraan aan de bron van deze discussies. Wegen, fiets, tramverbindingen, busbanen en perrons mag men niet louter technisch en functioneel gaan bekijken. De kwaliteit van het ontwerp hangt samen met de inbedding in de omgeving en de integratie van duurzame en maatschappelijk verantwoorde aspecten. Een goed ontwerp maakt in deze visie inherent deel uit van de publieke ruimte en dit vraagt telkens opnieuw maatwerk en een originele visie en aanpak van zowel opdrachtgever als ontwerper.”*

Samengevat betekent dit:

1. Een goede beschrijving van de huidige toestand
2. Het goed in kaart brengen van de heersende verkeersproblemen: dit kan zowel betrekking hebben op verkeerscongestie als op verkeersveiligheid
3. Een multimodale visie: effectief beginnen onderzoeken of er geen alternatieven bestaan c.q. mogelijk zijn naast het autoverkeer.
4. Mogelijke alternatieve maatregelen: gaat zich uiteraard vertalen in een conceptplan
5. Uitwerking van herinrichtingsprincipes in hetzelfde concept
6. Het kwantificeren van de toekomstige situatie na de uitvoering van de bedoelde maatregelen. Als laatste punt wordt daarmee bedoeld of ons ontwerp eigenlijk wel “toekomstproof” zal zijn. Een belangrijk instrument daarin zijn de verkeersmodellen. De Vlaamse overheid heeft geen glazen bol maar we proberen ons hierin toch te beroepen op de elementen die we ter beschikking hebben en een voorbeeld daarvan is het multimodaal model.

C. Processtructuur (Gouverneur Berx licht processtructuur toe)

Het streefbeeld, zoals zonet door Laurens Hermans uiteen is gezet is wat we tegen zomer 2011 klaar moeten hebben. Vraag is nu: wie gaan we op welke manier betrekken bij het proces? We hebben hiervoor een processtructuur opgesteld. Nogmaals, de opdrachtgever is Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. Vervolgens werd er een stuurgroep opgericht die de dagdagelijkse opvolging doet en die bestaat uit vertegenwoordiger van de dienst Mobiliteit en Openbare Werken (heer Jaak Polen) de afdeling Wegen en Verkeer (Henk Keymeulen), ikzelf, het kabinet van de minister die een vertegenwoordiger afvaardigde (Dhr. Dominique Van Hecke) en tot slot biedt ook mijn kabinet de nodige ondersteuning. We doen ook beroep op een technische werkgroep die bestaat uit de leden van de stuurgroep, de NMBS (omwille van de samenhang met andere, technische projecten, zoals de tweede spoorontsluiting, waarvan zonet ook de samenhang werd genoemd), Infrabel, De Lijn omwille van belang openbare vervoerprojecten, het Vlaams Verkeerscentrum, de provincie Antwerpen, Ruimtelijke Ordening, Onroerend Erfgoed, Wegen en verkeer, mijn dienst noodplanning, de gezondheidsinspecteur, de tunnelmanager (ondertunneling), de VMM, de brandweer en de politie. Van bij aanvang hebben ook hulpverleningsdisciplines er sterk op aangedrongen om sterk te worden betrokken. Communicatie is ook van zeer groot belang en dus is er ook een communicatiecel. De reflectiegroep bestaat uit de betrokken steden en gemeenten én de leden van de eerder genoemde groepen. Tot slot is voorzien in een zo breed mogelijke en zeer belangrijke klankbordgroep. U ziet wie we allemaal aanschreven en uitnodigden. We

hebben ons daar niet toe beperkt maar opteerden er ook voor om via kranten te communiceren zodat iedereen die hier vandaag wilde aanwezig zijn dat ook kon. U vindt de lijst in uw bundel.

Procesverloop:

- Startvergadering met de burgemeesters en schepenen en/of medewerkers van de steden en gemeenten. Er is meteen beslist om te werken met een uitgewerkte vragenlijst. Deze vragen en antwoorden vindt u terug in de matrix. Deze vragenlijst is ook doorgestuurd naar circa 500 stakeholders.
- Stuurgroep ter voorbereiding van de reflectiegroep.
- Reflectiegroep met de steden en gemeenten om de matrices, de scope enz. te bespreken.
- Stuurgroep om deze vergadering voor te bereiden
- Klankbordgroep van vandaag

Alle vergaderingen en overlegmomenten tot nu toe hadden tot doel om heel veel informatie, inzichten, verwachtingen en knelpunten m.b.t. dit deel van het Masterplan 2020 te verzamelen, te bundelen en te vergelijken.

Plenum 1 : Opmerkingen, vragen, suggesties

(1) Jef Rombouts, voorzitter vzw 'Red de Voorkempen'

V: Is de nieuwe R11 vertunneling te beschouwen als een hoofdweg ja of neen, want ik zie hier dat die te beschouwen is als een primaire weg type I of II? Zoniet: is het de bedoeling om hier een nieuwe autostrade van te maken?

A: (Gouverneur Berx) : Daar gaan we zo dadelijk verder op ingaan, is 1 van de knelpunten, namelijk de categorisering van de weg zoals gestipuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de beslissingen die daarop van toepassing zijn.

(2) Paul Staes, vzw 'Red de Voorkempen'

V: Is iedereen er zo zeker van dat Luchthaven van Deurne blijft bestaan?

A: (Gouverneur Berx) : Ook dat is een uitgangspunt van het Masterplan, maar ik noteer uw bedenking.

(3) (4) (5) Manu Claeys, voorzitter van stRaten-generaal:

V: Ik heb een waslijst van vragen, maar ga ze u nu niet allemaal tegelijkertijd stellen.

1. Ik hoorde u zeggen dat we binnen de drie maanden moeten landen met kennis van zaken, dat wil zeggen nog verder verfijnen , geen bochten van 180 graden, volledig mee eens alleen vragen wij ons af of we wel degelijk kunnen starten met kennis van zaken aangezien we niet beschikken over verkeersmodelleringen van de aaneenschakeling A102-R11, impact op geplande BAM-tracé en dergelijke meer. We vroegen die ook op in loop van maanden januari-februari. Er werd ons toen gezegd dat die zouden kunnen gevalideerd zijn tegen midden vorige week. We hebben die tot nu toe niet gezien. We hebben ook in de slide gezien dat Wegen en Verkeer gedetailleerde, gekwantificeerde beschrijving

belangrijk vindt bij opmaak streefbeeldstudie, zowel bij huidige situatie alsook voor de impact van het geplande project later. We vinden dit cruciaal en eigenlijk hadden we die info vandaag al moeten hebben. We zitten hier te redeneren over een streefbeeldstudie op basis van een gebrek aan fundamentele kennis, namelijk een gekwantificeerde beschrijving.

2. We hebben ook vernomen dat er een plan MER is opgestart in december, zowel rond tweede spoorwegontsluiting als rond E313, twee belangrijke dossiers: vraag wanneer zijn hierover de publieke consultaties en vallen die nog binnen deze drie maanden omdat beide dossiers met elkaar te maken hebben?

3. Technische studie van AWV over A102 is blijkbaar vorig jaar al opgemaakt, we wisten dat en hebben die studie ook opgevraagd. We kregen echter de melding dat we die niet mochten raadplegen. Wij vinden transparantie op dit soort processen cruciaal dat wil ook zeggen dat klankbordgroep en mensen die hier hun tijd insteken over zoveel mogelijk kennis moeten beschikken. We hopen dan ook dat de informatie uit stuurgroepen, technische werkgroepen uitgewisseld wordt en ook tot bij klankbordgroep geraakt anders zitten we continu achter het net te vissen en kan u het ons ook niet kwalijk nemen dat we misschien bij gebrek aan kennis van zaken dingen gaan zeggen waarop we eventueel in een later stadium gepakt worden. Ik ga het voorlopig hierbij houden.

A: (Gouverneur Berx) : Ik ga enkel op het eerste antwoorden en dan even kort het woord geven aan Jaak Polen. Wat het verkeersmodel betreft: dat zal worden overgemaakt aan de Vlaamse regering, ik beschik daar zelf ook niet over. Het zal worden vrijgegeven van zodra het aan de Vlaamse regering is meegedeeld. Als ik goed ben geïnformeerd zal dit niet deze maar volgende week vrijdag 8 april zijn en van zodra dat gebeurd en gecommuniceerd is, zullen die ook onmiddellijk worden overgemaakt aan de leden van de stuurgroep en klankbordgroep. Ze zullen ook online worden gepubliceerd voor de paasvakantie zodat iedereen er vrij over kan beschikken. Nu is het de bedoeling om zoveel mogelijk bijkomende opmerkingen te verzamelen waarover we dan tegen volgende klankbordgroep mei-juni ook ten volle kunnen reflecteren.

Jaak Polen: Plan MER en timing: de twee Plan MER's van E313 en die van Infrabel ivm tweede spoorontsluiting zullen ergens worden beëindigd medio 2012, dus inderdaad, wij kunnen met timing die ons is opgelegd voor streefbeeldstudie nog niet rekening houden met de uitkomsten van die oefening, dat is evident. Langs de andere kant onderhouden we zeer nauwe contacten met die werkgroepen.

(6) Vik Denissen, Natuarpunt Schijnvallei

V: Ik zou willen vragen dat bij uitvoering van al deze werken compensaties komen in het gebied Bremweide-Ertbrugge-Fortvlakte en bijkomend om dat gebied als 1 stuk te kunnen beheren en niet als eilandjes. Momenteel zijn die gebieden in handen van drie grote en veel kleine spelers zoals Antwerpen stad voor de Bremweide, het Agentschap voor Natuur en Bos voor Ertbrugge en de Fortvlakte van Financiën en het Vlaams gewest voor 50 jaar in erfpacht. Dus wij vragen daar compensatie in het beheer. Ook vragen wij compensatie voor het waterbeheer, voor het regenwater in hetzelfde gebied opdat het volledig van de riolering zou losgekoppeld worden. Momenteel stroomt een deel van het regenwater via beken weg in de riolering van Schotensesteenweg. Het is mogelijk om dit naar het Groot Schijn af te leiden.

A: (Gouverneur Berx): Het werd genoteerd.

(7) Eddy Cloostermans, voorzitter sportraad Mortsel en voorzitter politieke partij Mortsel-Anders

V: R11 is voor ons van groot belang. Wij zijn voorstander van alles wat op stapel staat. Ook wat betreft de verbindingsweg. Momenteel gaan echter de wildste geruchten: wordt het een ondertunneling, een vertunneling, een open sleuf of een rechte baan? Dat is wel erg belangrijk aangezien de provincie ongeveer een jaar geleden de goedkeuring gaf voor een Ruimtelijk Uitvoeringsplan ivm sportlandschap. Als ik nu de plannen bekijk, zie ik dat zowel verbindingsweg R11-N10 rechtdoor of midden in dat sportlandschap zou komen en dat 2. de mogelijke tweede spoorwegverbinding samenkomt met huidige bundeling sportwegtrajecten/sportlandschap. Als goede huisvader begrijp ik de redenering niet goed van die inspanningen : eerst aanleg sportveld en een jaar later alles terug openbreken zoals het kunstgrasveld. Ik heb hier mijn twijfels over en vraag of geen andere mogelijkheden zijn om dit om te leggen, en zou ook nog graag andere visies op gebied van spoorwegverbinding nagaan. Bijkomend: club Cantincrode is eigenaar van die grond. Dus zou dit extra kosten genereren ivm onteigening en ik vraag me af of geen mogelijkheden bestaan om de verbinding rond dit alles te leggen.

A: (Gouverneur Berx): Uw opmerkingen werden genoteerd en stemmen sterk overeen met die van de stad Mortsel. Ik wil enkel meegeven dat de RUP mbt sportlandschap uiteraard ook de reserveringsstrook bevat en bevestigt. Het RUP is ook in die zin goedgekeurd door de provincie Antwerpen.

(8) Ellen Mast, inwoner Wilrijk Oosterveldwijk

V: In welke mate is er al nagedacht of nieuwe tunnel ondergronds gaat kruisen met Craeybeckxtunnel en of die technische complexiteit überhaupt gaat mogelijk maken dat er daar een ondertunneling komt? Zowel bewoners van de wijk Oosterveld als die van Elsdonck hebben een terechte bezorgdheid dat die technische complexiteit straks gaat leiden tot een bovengrondse aansluiting die tussen twee bewoonde wijken komt te liggen.

A: (Gouverneur Berx): Ook die bedenking werd genoteerd.

(9) Hildegard van Oevelen, bewoner Van Dunlaan in Wilrijk R11:

V: Ik stel vast dat er in bundel en de matrix weinig betrokkenheid is van bewoners van R11 zelf. Ik zie ook in de lijst dat er een aantal wijkcomités zouden betrokken zijn en daarnaast ook bewoners van een deel van het traject. Hoe zien jullie betrokkenheid van bewoners langs traject zelf?

A: (Gouverneur Berx): Ik zou zeggen: organiseer u en bezorg ons uw gegevens!

(10) Rita Horckmans, bewoner Boechout Veldkant

V: Ik wilde even terugkomen op verbindingsweg tussen N10 en R11. Er wordt steeds gezegd dat Mortsel en Borsbeek moeten worden ontlast van sluipverkeer. Ik wil even vermelden dat wij als inwoners van de wijk Veldkant in Boechout en omgeving hier niet de dupe van willen zijn.

A: (Gouverneur Berx): Uw opmerking werd genoteerd

(11) Peter Verhaegen, stRaten-generaal:

V: Ik wil nog even terugkomen op slide 20. We zien daarop de structuur en ik begrijp dat er tal van documenten zullen worden opgemaakt door alle verschillende groepen. Zal klankbordgroep inzage kunnen hebben in alle verschillende stukken die alle onderzoeksteams opstellen zodat klankbordgroep met voldoende kennis van zaken hierover kan oordelen?

A: (Gouverneur Berx): Ik ken geen grotere specialist in openbaarheid van bestuur dan u. We hebben ook de laatste boeken over dat thema aangekocht om zo correct als mogelijk met uw vragen om te gaan. Zodra stukken en documenten onder de openbaarheidsplicht vallen, zullen we ze pro-actief en zonder dat ze expliciet worden opgevraagd laagdrempelig ontsluiten zodat ze voor iedereen toegankelijk zijn. Het is onze vaste bedoeling is om alle gevalideerde info proactief te delen. Ik ben er immers van overtuigd dat optimale en wederkerige uitwisseling van kennis, informatie en inzichten tot de beste oplossing zal leiden. Het spreekt wel voor zich dat als de Vlaamse overheid opdrachtgever is van bepaalde studies dat de Vlaamse regering er eigenaar van is en beslist over de vrijgave ervan rekening houdend met het decreet op openbaarheid van bestuur.

A: (Peter Verhaegen, stRaten-generaal): Daarin vergist u zich want validering van Vlaamse regering is geen vereiste om administratief document dat door hen werd opgemaakt openbaar te maken. Ik beseft dat validering belangrijk is maar dat betekent ook, en dat zien we in het verleden, dat tal van stukken, gewoon ondergronds blijven omwille van het feit dat ze niet overeenstemmen met wat men politiek wil bereiken.

A: (Gouverneur Berx): Zoals ik al zei, het engagement is er om de stukken zo snel als mogelijk over te maken. Ik denk dat het daarbij belangrijk is dat we dat in een goed partnerschap doen met als doel een zo groot mogelijke deling van informatie.

(12) Wim Van Hees, voorzitter Ademloos

V: Ik wou vragen of Ademloos voorzien is in structuur aangezien onze organisatie hierin niet expliciet vermeld staat?

A: (Gouverneur Berx): U bent hier toch en u zal er ook formeel opstaan als u er op aanstuurt, dat is geen enkel probleem. Uiteraard maakt u deel uit van de klankbordgroep.

(13) Bruno Ghisen, Leonardo Lyceum en Wela vzw

V: Ik heb eens naar de structuur gekeken en naar de kennis en de know-how die erin zit en die heeft veel te maken met de technische uitvoering. Ik wil graag opmerken dat in een vorige episode bij de heraanleg van de Ring rond Antwerpen er een lovenswaardige inspanning was om te trachten bij de investeringen in grote werken werkervaring en opstapwerkstelling te realiseren voor laaggeschoolden in de regio. Dat bleek uiteindelijk niet mogelijk, niet omwille gebrek van aan goodwill, maar eerder omdat in aanbestedingsdossier hierover geen dwingende clausules stonden. Daarom pleit ik ervoor om bij deze werken dat wel te doen en derhalve ook voor de opname van mensen met juridische competenties in de processtructuur. Zo kunnen in het aanbestedingsdossier juridisch afdwingbare clausules worden

opgenomen die als effect hebben dat opstartwerkstelling ook kan worden gerealiseerd in de grote cluster, bij bouw- en wegenwerken.

A: (Gouverneur Berx): Ik heb uw opmerkingen zorgvuldig gelezen en we trachten ook hier rekening mee te houden.

(14) Jef Rombouts, voorzitter vzw 'Red de Voorkempen'

V: Waarom spreekt men voor tweede spoorontsluiting niet over het Rombouts-tracé dat nu is vrijgekomen aan de Stenenbrug en waarom komt dit niet meer in aanmerking?

A: (Gouverneur Berx): Ook dat wordt genoteerd.

(15) Steven Dietvorst, schepen gemeente Schilde

V: Wij liggen niet langs traject zelf, maar toch bedankt dat we hier mogen aanwezig zijn. Ik zou zeker willen vragen dat men bij ontwerp en de streefbeeldstudie zeker rekening houdt met de aanzuigeffecten voor de gemeenten die niet op traject zelf liggen maar er wel vlak naast.

A: (Gouverneur Berx): Ook dat wordt genoteerd.

(16) Jean Devos, bewoner Autolei-Veltkamp en omgeving, dus langs R11 zelf

V: Is duidelijk dat communicatie erg belangrijk is maar ik moet ad hoc vernemen dat er vandaag een vergadering is gepland, dus zou graag klankbordgroep en Vlaamse overheid uitnodigen om gezamenlijk hierover informatie te verstrekken. Wie trekt de klankbordgroep? Er schort mijns inziens duidelijk iets aan de communicatie.

A: (Gouverneur Berx): Zo dadelijk volgt er een verwijzing naar een webstek over de R11 waar u alle info kan terugvinden en waarop ook alle volgende vergaderingen van de klankbordgroep zullen worden aangekondigd. We zullen ook verder blijven communiceren via kranten, etc.

Deel 4: Wouter Van Herck, mobiliteitscoördinator Wegen en Verkeer Antwerpen

Toelichting scope R11 en N171

Toelichting kaartje

De scope bevat deze 4 projecten:

1. Een vertunneling van de R11 van rondpunt van Wommelgem tot aan de E19 voor doorgaand verkeer
2. Een nieuwe verbinding tussen de N10 en de R11
3. Doortrekking van de N171
4. Verbinding tussen de N1-N171 ten noorden van Kontich centrum

We zullen er wel over waken dat we bij de uitwerking van dit streefbeeld eventuele toekomstige potenties niet zullen hypothekeren. Het is ook zo dat wanneer blijkt dat we binnen het huidige werkveld niet tot een goede oplossing komen, de scope mogelijk zal worden verruimd.

3. Doortrekking N171

Fase 1: Rotondebruggen: reeds aangelegd

Fase 2: De 'Banaan': goedgekeurd investeringsprogramma AWV, start werken voorzien in 2012

Fase 3: Doortrekken expressweg, bouwaanvraag 2012

4. Verbinding tussen N1 en de N171 ten noorden van Kontich centrum

Tussen de Boniverlei en de Mechelsesteenweg: het rode kaartje links bovenaan toont de zoekzone voor deze verbinding. Rechts onderaan zien we een print uit het eerste streefbeeld van de N171 uit 2004.

Via onderstaande link raadpleegt u de matrix met alle antwoorden van steden, gemeenten en stakeholders

http://www.provant.be/bestuur/beleid/gouverneur/bevoegdheden_missies/r11/

Bij analyse van de matrices met antwoorden van steden, gemeenten en stakeholders konden we een aantal knelpunten onderscheiden.

Knelpunten

1. Uitwisselingspunten en complexen

Voor alle duidelijkheid moeten we een onderscheid maken tussen aansluitingscomplexen en uitwisselingscomplexen. Aansluitingscomplexen zijn synoniem voor schakelpunten, terwijl uitwisselingscomplexen synoniem zijn voor knooppunten met een grote complexiteit.

Wanneer we de R11 in zijn huidige toestand beschouwen, hebben we twee aansluitingen, namelijk 1 aan het rondpunt van Wommelgem en 1 ter hoogte van de E19 in Wilrijk. In de toekomstige situatie, vermits er een doorgaande of een R11 bis komt, zullen daar waarschijnlijk knooppunten bijkomen. Die ingreep doet vraag rijzen naar de mogelijkheid tot combinatie van knooppunten en aansluitingen op dezelfde locatie. Bij het zoeken naar oplossingen moeten we dus zeker rekening houden met de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, de leesbaarheid en het ruimtebeslag. Het is evident dat, wanneer er knooppunten aan te pas komen, er nog steeds aansluitingen nodig zullen zijn ter ontsluiting van de omliggende gemeenten.

2. Vraag naar tangentiële tramverbinding

Deze vraag werd gesteld door een aantal gemeentebesturen en stakeholders. Voor De Lijn is deze tramlijn echter geen prioriteit. Er bestaat al een andere tangentiële tramverbinding, namelijk de Districtenlijn. Een verbinding over de R11 maakt ook geen onderdeel uit van de toekomstvisie van De Lijn, namelijk de 'Mobiliteitsvisie 2020'. Zij leggen een hogere prioriteit bij een aantal radiale verbindingen waarbij een vlotte doorstroming bij het kruisen van de R11 wordt gegarandeerd. U ziet deze verbindingen op slide 36 van de presentatie.

3. Categorisering R11 bis en R11

Hiervoor zijn al verschillende voorstellen geponeerd door verschillende stakeholders en of gemeenten. Voor de R11bis hoorden we reeds dat het een hoofdweg, primair I of II, zou kunnen zijn en voor de R11 zelf waren de voorstellen primair II, secundair of lokaal.

De officiële categorisering volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor R11 bis is primair II. Dit is dan ook de categorisering waar we in principe mee verder werken. Er is onlangs ook een gedeeltelijke herziening gebeurd van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, en wel ná de goedkeuring van het Masterplan 2020. Er kon/moest dus rekening worden gehouden met deze context. Tot slot wil ik nog een aantal gemeenschappelijke punten aanhalen die terugkomen bij bijna alle gemeenten, steden en stakeholders, m.n.:

- Eén lange tunnel
- Aandacht voor de leefbaarheid
- Aandacht voor het milieu
- Aandacht voor fietsers en voetgangers
- Openbaar vervoer
- Verkeersveiligheid
- Sluipverkeer
- Barrièrewerking
- Leesbaarheid
- Maximale uniformiteit

Gouverneur Berx: Bedankt voor de toelichting. Misschien ook even kort de verschillen toelichten tussen hoofdweg, primair I en primair II, want ik kan me voorstellen dat die verschillen niet voor iedereen even duidelijk is en wat de consequenties zijn van deze of gene categorisering.

Wouter Van Herck:

- De functie van een hoofdweg is op de eerste plaats verbinden op internationaal niveau
- De functie van een primaire I is verbinden op Vlaams niveau
- De functie van een primaire II, de voorgestelde en vastgelegde categorisering door het RSV voor de R11bis, is verzamelen op Vlaams niveau naar het hoofdwegennet

Plenum 2 : Opmerkingen, vragen, suggesties

(17) Annemie Creemers, bewoner Ridder Van Ranstlei, Mortsel, buurtcomité

V: De R11 is momenteel toch niet over heel de lijn primair II?

A.: (Gouverneur Berx): Dat is nu net één van de problemen van de weg, met name dat de uniformiteit, de leesbaarheid en de categorisering van de weg over heel het traject uniform moet zijn.

A: (Wouter Van Herck, mobiliteitscoördinator Wegen en Verkeer Antwerpen): Sinds de laatste gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de R11 wel degelijke primaire II tot aan de E19. Voor de herziening was het stuk in Mortsel gecategoriseerd als lokale weg, door die laatste herziening werd het dus een primaire weg type II.

(18) Manu Claeys, voorzitter van stRaten-generaal:

V: In verband met die typering, categorisering van R11: wij vinden het uitermate vreemd dat eigenlijk al een beslissing werd genomen over de theorie zonder enige verkeersmodellering. Ik kom er opnieuw op terug: we zitten hier in een zeer complexe operatie, over 12 weken moeten we een beslissing hebben genomen. Ons standpunt is dat R11 en A102 onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Als we hier de scope zien, dan bekijken we wel wat er met de N171 moet gebeuren maar de A102 blijft in deze operatie buiten de picture, iets wat we ten strengste zouden willen afraden.

We zien de A102 zoals de regering ze in september op tafel heeft gelegd als één niveau omdat men die operatie koppelde aan het niet verbreden van de Antwerpse ring. Bedoeling was om doorgaand verkeer weg te houden uit de stad en een bypass te maken ten oosten van stad. Met een primaire weg categorie II ga je nauwelijks auto's weghouden van die Antwerpse ring. Dus wij zouden ten stelligste willen bepleiten om die beslissing, die blijkbaar al werd genomen, te herzien, dus die scope A102 eraan toe te voegen en goed te bestuderen. Wij zien in het buitenland trouwens tal van voorbeelden van snelwegen op dat niveau, als bypassen in tunnels die perfect functioneren op Europees niveau, dus geen ontsluitingsweg op Vlaams niveau. We denken daarbij aan de Nordtangente in Bazel die ondertussen al een aantal jaren werd opgeleverd. Daar rijdt het internationaal transport door alsook heel veel vrachtvervoer, kilometers lang en onder de stad, net zoals de A2 in Maastricht waar ADR van hoogste categorie zal mogen doorrijden.

Nogmaals: een streng pleidooi om A102 en R11 als 1 geheel op snelwegniveau binnen de verkeersmodelleringen, die we momenteel niet hebben, te bekijken. Vandaar ook onze vraag naar die verkeersmodelleringen.

A. (Gouverneur Berx): Opmerkingen werden genoteerd. Het is ook om die reden dat Jaak Polen verwezen heeft naar aanverwante en parallelle mobiliteitsdossier die nu lopen en niet los kunnen worden gezien worden van deze streefbeeldstudie en deze scope.

(19) Gwenda Van Woensel, dienst mobiliteit gemeente Kontich

V: Ik zou willen vragen om de antwoorden van onze gemeente te vervolledigen, het zou fijn zijn om tegen volgende vergadering de matrix aan te vullen met het volledige antwoord van onze gemeente.

A. (Gouverneur Berx): Dat gaan we zeker nakijken en checken met antwoorden die we van de gemeenten gekregen hebben.

(20) Paul Staes, vzw 'Red de Voorkepen'

V: Is er sprake van enige consensus om de ondertunneling van de R11 al te laten starten vanaf de Houtlaan en niet pas vanuit het rondpunt van Wommelgem?

A. (Gouverneur Berx): De opmerking wordt genoteerd, nogmaals: de klemtoon ligt nu vooral op duidelijke informatie-inwinning, duidelijke antwoorden kunnen we hierover nu nog niet geven.

(21) Ingrid Pira, burgemeester Mortsel

V: Wij hadden u vanuit stad Mortsel geadviseerd om een herbestemmingsonderzoek te doen maar u stelde in de reflectiegroep dat dit niet mogelijk was. Geheel toevallig zijn we in onze gemeenten bezig met verbreding en verdieping van ons mobiliteitsplan en in het kader daarvan zijn wij en herkomstbestemmingsonderzoek aan het uitvoeren, waarvan de metingen vorige week werden uitgevoerd. Wij stellen deze gegevens graag ter beschikking als u ze kan gebruiken.

A. (Gouverneur Berx): Zeker en vast, hartelijk dank.

(22) (23) Jef Rombouts, Red de Voorkepen

1. V: Wij vragen ons eigenlijk af of er al een studie is gebeurd van de verkeersstromen op de R11 en wel in zijn ganse lengte dus vanaf de Houtlaan tot in Wilrijk? Gaat het hier vooral om plaatselijk, lokaal of internationaal verkeer?

2. Zijn er cijfers bekend van de oorzaken van alle files en sluipverkeer? Wij vermoeden dat oorzaak voor verzadiging hoofdwegen de reden is waarom mensen de R11 opzoeken, maar als de Oosterweelverbinding zou worden gerealiseerd betekent dit toch dat er meer ruimte komt op de Ring voornamelijk op het deel tussen de E19 en de E313 en net dat verkeer zou men toch willen afleiden langs de R11. Is die heraanleg dan wel noodzakelijk als er toch plaats vrijkomt op de ring? Zijn hier studies over beschikbaar en kunnen wij die ook krijgen?

A: (Gouverneur Berx):Opmerking werd genoteerd.

A: (Laurens Hermans, ingenieur Wegen en Verkeer Antwerpen): Het komt erop neer dat, als je kijkt naar de huidige verkeerssituatie en meer specifiek naar de ongewenste neveneffecten daarvan op het naastliggende wegennet, je hierover heel interessante informatie terugvindt in de tactische studie die hierover is uitgevoerd. Die studie is medio 2009 neergelegd en dit is een publiek document. Vraag dit gerust op en neem het met de nodige aandacht door.

A: (Jef Rombouts, Red de Voorkepen): Dat document heb ik al doorgenomen, maar niet alles staat hierin. Je vindt hier bv. veel informatie over vrachtverkeer maar weinig over personenvervoer dus wij weten niet wat gevolgen zijn voor de R1 als Oosterweelverbinding wordt gerealiseerd. Hierover ontbreken studies.

A: (Laurens Hermans, ingenieur Wegen en Verkeer Antwerpen): De tactische studie had zeer duidelijk de opdracht om de heersende verkeersproblemen in kaart te brengen. Eind 2010 is de nieuwe beslissing van de Vlaamse regering gevallen rond de herziening van het Masterplan en dat heeft de kaarten grondig door elkaar geschud. Die effecten moeten nog worden bestudeerd, daar heeft u gelijk in. Zodra deze documenten publiek zijn, kan u ze inkijken.

(24) Guido Bollen, transport B-post:

V: Ivm de congestie van de Ring verbaast het mij dat we zo dicht bij het centrum blijven en niet kiezen voor traject Ranst-Wilrijk, dat vroeger ook heeft bestaan en waar ook een strook vrij ligt. Ik denk dat die werken met minder impact in de omgeving kunnen worden uitgevoerd dan voor de R11.

A: (Gouverneur Berx): Uw vraag werd genoteerd

(25) Mia Deschampelaere, schepen mobiliteit gemeente Edegem

V: Wij hebben ook een zeer interessante studie over het sluipverkeer in onze woonwijken waarvan we cijfers ook zullen overmaken maar vraag is eigenlijk: hoe gaat men vermijden dat er tegengestelde verwachtingen worden opgebouwd? Als ik kijk naar slide 6: wat is eigenlijk de doelstelling van de R11? Wij kijken naar nieuwe project dat voorligt vooral naar verkeer dat zich momenteel bevindt op de R11 en waarvan we hopen dat het wegblijft uit de Edegemse woonwijken. Maar de ander doelstelling die ik hoorde was: nieuwe functie opnemen, namelijk eigenlijk voor de R1 een internationaal alternatief aanbieden. Vraag is dus: botsen twee doelstellingen niet in die zin dat er eigenlijk veel meer verkeer wordt aangetrokken? Waar gaan dan die uitwisselingspunten komen? Gaat ons probleem met sluipverkeer opgelost zijn als men hier die grote doelstelling aan koppelt? Ook goed opletten waar die aansluitingspunten zich verbinden.

A: (Gouverneur Berx): Dat is ook de complexiteit van de uitdaging, vandaar precies deze consultatie- en informatieverweringsronde. Dat zal ook later de conclusie zijn van deze vergadering om op best mogelijke manier oplossingen voor te stellen die zo goed mogelijk aansluiten bij die verwachtingen die geformuleerd werden en waarop we een zo goed mogelijk antwoord proberen te bieden.

(26) Peter Verhaegen, stRaten-generaal:

V: Ik merk dat er vanuit de zaal veel wens is om te beschikken over duidelijk cijfermateriaal over de verkeersstromen. Mijnheer Hermans heeft daarbij heel terecht verwezen naar de tactische studie die terecht ook rekening hield met de verbreding van de R1 die nu niet meer aan de orde is met als gevolg dat ook die verkeersstromen weer andere consequenties zouden hebben. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft ongeveer 1 week de tijd nodig om oplossing binnen dit model voor te stellen en nu verneem ik hier vandaag dat ze dat alleen maar mag communiceren als dat resultaat ook gevalideerd wordt door de Vlaamse regering. Wat moet ik me daar bij voorstellen? Een Vlaamse regering die verkeerscijfers valideert?

A: (Gouverneur Berx): De Vlaamse regering wordt gewoon op de hoogte gebracht van die gegevens, nemen er kennis van en vervolgens worden ze ter beschikking gesteld.

(27) (28) (29) (30) Paul Lermytte, Red de Voorkepen

1. V: Ik heb een paar vragen. Op slide 34 zie ik dat er rekening moet worden gehouden met verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leesbaarheid en ruimtebeslag maar leefbaarheid en gezondheid zie ik daar niet bijstaan. Ik denk toch ook dat daarmee rekening moet worden gehouden.

2. Ivm tramverbinding slide 35: Voor De Lijn is dat geen prioriteit. Dat lijkt mij een gewone vaststelling. Als er nood is aan een tramlijn, kunnen dan geen andere mensen vragen dat er een tramlijn moet komen?

A: (Gouverneur Berx): U hebt dat bij deze aan hen gezegd, de mensen van De Lijn zitten hier in de zaal.

3. V: Op slide 37 gaat het over de categorisering van de wegen. Ik denk dat de R11 momenteel een baan is waar veel plaatselijk - en verbindingsverkeer is tussen verschillende gemeenten en tegelijkertijd wordt die ook gebruikt als de Ring dicht zit voor internationaal verkeer dat afgeleid wordt naar Brussel of Hasselt. Kunnen we die drie verkeersstromen niet uit elkaar houden en een drielagen baan aanleggen op drie verschillende niveaus? Ik denk dat dat haalbaar moet zijn.

4. Participatie: ik ben erg blij dat ik hier vandaag mag zijn maar ik hoop dat dit participatieproject daarna ook verder loopt ook in uitwerkingsfase en niet beperkt is tot de klankbordgroep en "het wordt meegenomen" maar we weten eigenlijk niet goed naar waar.

A: (Gouverneur Berx): Bedankt. Het proces van inspraak en participatie wordt zeker verder gezet.

(31) Jean Devos, bewoner Autolei-rondpunt van Wommelgem

V: Nog geen duidelijkheid betreffende categorieën van R11 maar wat leefbaarheid wel ten gunste zou komen voor de bewoners, is dat we zouden weten welk type tunnel er zou komen. Er wordt gesproken van een open sleuf, een lange tunnel, een vertunneling. Kunnen jullie meer duidelijkheid geven over wat jullie voorzien voor de R11 tussen het rondpunt van Wommelgem en Mortsel?

A: (Gouverneur Berx): zoals ik al zei: we zijn nog niet aan moment aanbeland waarop er ook al antwoorden beschikbaar zijn, maar dat we informatie vergaren. Is ook opdracht die aan studiebureaus, mensen van de administraties wordt gegeven om te zien hoe ze alle knelpunten moeten vertalen naar concrete voorstellen die in een streefbeeld moeten worden gegoten. Dat is net de opdracht die tegen de zomer van 2011 klaar moet zijn.

A: (Jean Devos, bewoner Autolei-rondpunt van Wommelgem): Het is nu wel zo dat veel mensen in die buurt wonen en dat in functie van categorie weg de verkeersstroom alsmat toeneemt. Je kan niet rondom het feit dat we in een heel verstedelijkt gebied zitten. Wij pleiten er toch voor om de verkeersstroom niet nog te doen toenemen en dat is juist de problematiek van die categorisering. Ofwel halen we het verkeer weg onder de grond maar dat we niet als bewoners geconfronteerd worden met een open sleuf waar 200 000 extra wagens per dag passeren.

(32) Manu Claeys, voorzitter van stRaten-generaal:

V: Ik merk dat hier toch ongelooflijk veel verwarring in de zaal heerst terwijl het Masterplan 2020 van september toch erg helder is. Er staat namelijk dat die A102 en die vertunnelde R11 twee functies zullen hebben namelijk de R1 ontlasten zodat de uitbreiding van de Ring niet noodzakelijk is en als tweede

functie het lokaal sluipverkeer tegengaan. Dan is er volgens ons maar 1 mogelijke aanpak, maar opnieuw die moet nog worden gevalideerd door verkeersmodellering die we nu nog niet hebben. Maar essentieel is dat in het Masterplan 2020 van september een gigantische shift is opgetreden van BAM-tracé richting oostelijke bypass, althans zo interpreteren wij dat. Waarom? Die bypass A102-R11 is samen 16 km lang, die loopt door 6 gemeenten en kost ook aardig pak geld maar dient vooral om Antwerpse ring te ontlasten dus we begrijpen niet goed waarom nu gesuggereerd wordt om een primaire weg categorie II te nemen op het moment dat men eigenlijk zegt: de bypass dient om noord-zuid verkeer weg te houden van de Antwerpse ring. Daarmee bedoelen we ook alle mensen die van Kapellen naar Kontich rijden, het internationale verkeer dat uit Nederland komt en bv. richting Mechelen rijdt, dat hoort niet meer op de Antwerpse ring thuis, en dat staat ook zo in het Masterplan. Dus als je een bypass wil bouwen en je houdt vast aan primaire weg type II dan krijg je problematiek waarvoor gevreesd wordt door o.a. mevrouw De Schampelaere. Welnu, als we een te lage categorisering voor die R11 gaan hanteren, dan gaat dat sluipverkeer peanuts zijn. Uiteraard spreken wij, als we het over een tunnel hebben, over een volledige ondertunneling vanaf het rondpunt van Wommelgem tot aan de Craeybeckxtunnel. Wij hopen dat die technische werk- en stuurgroepen de studie in functie daarvan opmaken en niet omgekeerd, zoniet vrees voor zeer veel lokaal sluipverkeer.

(33) Lieve Hostens, bewonerscomité Fort II-straat Wommelgem

V: Is die volledige ondertunneling nu definitief of kan het ook een sleuf worden? Maakt een heel groot verschil uit voor lokale leefbaarheid, voor het milieu, voor ouders met kinderen, etc.

A: (Laurens Hermans, ingenieur Wegen en Verkeer Antwerpen): Ik kom even terug op het aspect verkeersleefbaarheid en op de conceptontwerpen die we daarvoor hebben. Die zullen later moeten worden losgelaten op de procedures waar we doorheen moeten en ik doel daarbij specifiek op de MER-procedures. De administratie zal daar een voorstel doen voor de ondertunneling maar op een manier die het beste beantwoordt aan de bekommernissen van de omwonenden. Net daarom worden die concepten losgelaten op externe deskundigen. In functie daarvan kunnen we eventueel aanvankelijk starten met een open sleuf. Wat er nadien naar ontwerp toe wordt bijgestuurd kan bv. vertunneling zijn. Ik waarschuw daarbij voor subjectieve elementen zoals bv; geluid en lawaai. Ik geef een voorbeeld: vorig jaar hebben we een geluidsscherm gezet aan het rondpunt van Wommelgem. We werden daarbij geconfronteerd met twee actiegroepen. 1 comité was voor (geluid), het andere tegen (zicht op Rivierenhof gehinderd). Je komt daar verschillende soms onverzoenbare eisen tegen die nadien moeten worden vertaald via concepten en procedures.

A: Ir. Jaak Polen:Ik kan mevrouw misschien wat meer geruststellen en citeren uit een beslissing van de Vlaamse regering van 24/09/2010 en daarin staat letterlijk voor de R11: *“hierbij wordt verder onderzocht of een combinatie van tunnels of 1 volledige ondertunneling van de R11 het meest geschikt is.”* Men spreekt dus niet van open sleuven.

A: (Laurens Hermans, ingenieur Wegen en Verkeer Antwerpen): Ook voor de A102 kunnen we vandaag zeggen dat we volledig uitgaan van een scenario op -1 en ik bedoel daarmee effectief een verzonken A102. Op vele plaatsen zal die inderdaad volledig gesloten zijn en op andere plaatsen stellen we ons nu nog de vraag of dat wel nuttig en zinvol zal zijn. Laat ons dus starten met een concept en we zien wel wat het wordt.

(34) Bob Noeyens, bewoner Wommelgem ten noorden van het rondpunt

V: Ik hoor opmerkingen dat men wil starten met ondertunneling in het zuiden. Is vooral een combinatie van conflicten van lokaal en bovenlokaal verkeer en sluipverkeer van Voorkempen. Is niet zo dat men de concentrische cirkels in schaal te klein neemt en beter evolueert naar bovenlokale ontsluiting zoals gestipuleerd naar het bestaande Ruimtelijke Uitvoeringsplan van vroeger o.a. de ontsluiting van snelweg van Breda richting E19 zodat men ipv vernauwen, trechtereffect het kan opentrekken en verspreiden op grotere schaal en meer verkeer naar snelwegen kan genereren. Veel mensen gebruiken wegen als stedelijke weg, om bv. naar scholen te gaan. Houding van Lijn ook typerend, terwijl dit niet zo is in andere provincies. Verwijzing naar RER-verkeer in andere steden, is uiteraard andere categorie van snelverkeer waar bv. ook veel meer bewoners en kinderen op een andere manier aan kunnen deelnemen. Wij vrezen dat het trechtereffect ten noorden van het rondpunt van Wommelgem niet zal afnemen.

(35) Wim Van Hees, voorzitter Ademloos

V: Ik heb wat zorgen over de timing en de samenhang tussen een aantal dingen. Volgens planning zoals ze nu voorligt, zal eerst de Oosterweelverbinding worden gerealiseerd en pas daarna de R11 waarbij we ervan uitgaan dat de toevoeging van de R11 en de A102 de verbreding van de Ring overbodig maakt. Dat kan maar als er een stringente relatie tussen beiden wordt gelegd waarbij het ene inherent is aan het andere. Ik vraag me af of logica niet zou zijn dat als hoeveelheid verkeer de verbreding van de Ring noodzakelijk maakt dat je niet eerst moet zorgen voor aanleg van de R11 en van de A102. Zou Oosterweelverbinding kunnen zijn, maar ook Meccano-tracé, maar volgorde waarin men gaat bouwen lijkt mij hierin essentieel.

(36) Paul Staes, vzw 'Red de Voorkempen'

V: Mag ik nog even een steen in de kikkerpoel gooien? De datum van het ontwerp ligt vast in de zomer en is afhankelijk van de vergunning van het vliegveld? is dat sowieso echt nodig en kan men niet beter naar Zaventem aansluiten? Het vliegveld in Deurne is niet nodig en dan moet niet alles meer dringend af zijn tegen de zomer van dit jaar.

(37) Annemie Creemers, bewoner Ridder Van Ranstlei Morsel en buurtcomité

V: Ik wil daarbij aansluiten omdat de dringendheid een deel van de oplossing kan hypothekeren in zekere zin en het probleem van Deurne en de Luchthaven is, denk ik, toch secundair in dit geval.

(38) Dirk Cleiren, POM Antwerpen

V: Wij hebben, zoals u weet, ook input geleverd maar er is toch één punt dat ik hier even wil uithalen. Wij kijken met heel veel interesse naar wat er in het proces gebeurt, vanuit onze invalshoek, zijnde de bedrijventerreinen in stedelijk milieu rond Antwerpen (vooral rond A12, Albertkanaal) en vooral naar wat dit proces als kansen kan opleveren om de huidige verkeersafwikkeling te verbeteren met een hogere economische leefbaarheid van bedrijventerreinen maar anderzijds ook om aantal pijnpunten weg te werken. Het zou ideaal zijn om beide met elkaar te verzoenen. Voldoende ruim bekijken en rekening houden met economische ontwikkeling en leefbaarheid in hele besluitvorming rond project R11.

(39) Peter Verhaegen, stRaten-generaal

V: Wanneer krijgen we een antwoord op alle vragen die hier vandaag werden gesteld en wanneer kunnen we die lezen als klankbordgroep?

A: (Gouverneur Berx): Zo snel mogelijk.

A: Ir. Jaak Polen: Als ik alle vragen op rijtje zet, zie ik de knelpunten opduiken. In de loop van het proces zullen vooral keuzes moeten gemaakt worden die we dan ook goed aan jullie zullen communiceren en meedelen.

A: (Gouverneur Berx): Het verslag wordt jullie zo snel mogelijk bezorgd alsook antwoorden op gestelde vragen. Een aantal van die antwoorden vragen grondiger voorbereiding en intern overleg maar een definitieve datum kunnen we hier nog niet op plakken. De volgende klankbordgroep zal plaatsvinden in mei-juni.

(40) Manu Claeys, voorzitter van stRaten-generaal:

V: Nog een kleine toevoeging: wij waarderen dit proces enorm, laat dit duidelijk zijn, is bijna een uniek experiment en ook het feit dat u zoveel mensen uitnodigt maakt u net kwetsbaar. Wij vinden dat net een pluspunt want wij denken dat we net vanuit die kwetsbaarheid tot een goede discussie en debat kunnen komen. Dit veronderstelt uiteraard iets meer dan dat we op tijd en stond keuzes gecommuniceerd krijgen. De vraag van Peter Verhaegen was: wanneer krijgen we uw argumentaties als antwoord op onze vragen en vooral het noodzakelijke studiemateriaal? Wij menen te stellen dat ook andere actiegroepen deze materie wensen te beheersen en dat er veel zin is om dit grondig op te volgen, maar als de indruk ontstaat dat deze klankbordgroep eigenlijk maar pro forma wordt georganiseerd om achter de feiten aan te hollen, kan ik u voorspellen dat we hierover binnen een aantal jaren nog zullen samenzitten. De 'sense of urgency' bij de actiegroepen is heel groot want we willen graag een globale mobiliteitsoplossing. Bezorgdheid dat er verschillende projecten naast elkaar zullen ontstaan en dreigen te eindigen met gekapt stro ipv een volledig Masterplan-MER.

A: (Gouverneur Berx): Zoals ik al zei: bedoeling en ambitie is om met zoveel mogelijk kennis van zaken dit proces te doorlopen en op die manier te komen tot goed onderbouwde en beargumenteerde voorstellen maar wetende dat verantwoordelijkheden liggen waar ze liggen en de keuzes, na inspraak en overleg, moeten worden gemaakt op politiek niveau. De bevoegdheid hiervoor ligt ook niet bij mij. Wij moeten streefbeeld opmaken op de manier zoals ze nu geschetst is. Wat timing betreft: via de webstek zullen we blijven communiceren over de stand van zaken, over de verdere overlegmomenten. Ook zullen we daarop zo snel als mogelijk en stap voor stap concretere antwoorden meedelen. Voor sommige vragen kan dat allicht redelijk snel, voor andere zal meer tot veel meer tijd nodig zijn.

(41) Paul Lermytte, Red de Voorkepen

V: Bestaat er geen mogelijkheid om een nieuwsbrief op te stellen waarin nieuwe dingen uit de klankbordgroep staan?

A: (Gouverneur Berx): We gaan kijken wat we hiervoor met het toch wel vrij beperkte communicatieteam kunnen doen. Ook de pers zal u hierover ongetwijfeld erg breed blijven informeren. En voorts nodig ik u allen uit om geregeld de webstek te bekijken.

(42) Hilde Van Driessche, schepen mobiliteit gemeente Hove

V: Ik had nog kleine opmerking bij de matrix van de gemeenten die ik ook maakte tijdens de reflectiegroep, maar ik merk dat die opmerking nog niet werd opgenomen. Wij zijn als gemeente vooral bezorgd over de doortrekking van de N1-N171 en meer bepaald over die aansluiting en het aanzuigeffect ervan op onze gemeente alsook op de toename van het sluipverkeer in een bepaalde woonwijk. Zou het mogelijk zijn de matrix daarom aan te passen en daarbij is het ook van groot belang voor onze gemeente om de juiste plaats te weten waar die aansluiting komt. Heeft bepaalde gevolgen mbt. aanzuigeffect en sluipverkeer.

A: (Gouverneur Berx): Daar wordt voor gezorgd.

(43) Bart Broeckx, delegatie Boechout

V: Vraag over verbindingsweg N10-R11: gaat die al dan niet tegen de spoorweg komen, het minst schadelijke zou tegen de spoorweg zijn voor landbouw etc.?

A: (Wouter Van Herck, mobiliteitscoördinator Wegen en Verkeer Antwerpen): Het gaat niet om twee trajecten : zijn twee lijnen die de zoekzone weergeven. De nieuwe verbinding komt dus tussen die twee lijnen. Er werd gezegd om die te onderzoeken in strakke bundeling met de spoorweg. Omwille van de nood aan zuinig ruimtegebruik blijft de optie open om de weg nog iets verderop te leggen.

(44) Walter Kiebooms, inwoner Borsbeek

V: Zijn er studies bekend over het aanvoelen van de automobilist als hij traject tunnel (korte en lange tunnel) moet nemen van Houtlaan tot de E19? Hoe gaan zij daar mee om, moeten ze niet af en toe bovengronds komen omwille van veiligheidsaspect? Is dat gekend?

A: Ik denk dat er hierover nogal wat internationaal studiemateriaal is, maar ik verwijs naar panel en eventuele aanwezigen in de zaal die hierop antwoord kunnen formuleren.

A: Wim Van Hees(Ademloos): Ik ben natuurlijk geen expert maar het ontbreekt in wereld natuurlijk niet aan langere tunnels. Er ontstaan meer kilometer tunnels dan bruggen, is moderne oplossing voor heel wat verkeersproblemen.

A: (Ir.Jaak Polen): Rijden in korte of lange tunnels maakt nauwelijks verschil behalve dat er categorie mensen bestaat die absoluut niet graag rijden in een tunnel.

A (Gouverneur Berx): Ik wil hier nog even aan toevoegen dat de tunnelmanager ook deel uitmaakt van de technische werkgroep en neem aan dat hij ook goed op de hoogte is van alle disciplines van de noodplanning

zowel politie, medische disciplines, etc. alsook de veiligheidsnormen op Europees niveau. Nogmaals: alles moet conform veiligheidsvoorschriften mbt tunnels en kan me ook voortellen dat psychologische beleving van tunnels daarvan een deel zal uitmaken.

(45) Paul De Lil, bewoner van de Oosterweelwijk in Wilrijk

V: Twee doelstellingen die gepaard gaan met aanleg R11: enerzijds ontlasten van noord-zuid verbinding, internationaal verkeer dus, anderzijds het aanzuigen van het lokaal verkeer om naar de grote knooppunten te kunnen doorschuiven. Lijkt me ook dat dit twee doelstellingen zijn die totaal andere oplossingen vereisen. Als je kijkt naar die Noord-Zuid verbinding dan zit je daar met die internationale transporten en heb je in principe 1 tunnel nodig die nergens bovenkomt als je spreekt over lokaal drainagesysteem voor lokaal verkeer dan heb je heel veel knooppunten en infrastructuur nodig om die kleine invalswegen op de hoofdweg te laten aansluiten. Die twee zijn volgens mij absoluut niet verzoenbaar.

A(Gouverneur Berx): Vandaar ook deze slide dat dit dus één van de knelpunten is: knooppunten, schakelpunten en het belang van de categorisering van de weg.

A (Paul De Lil): Klopt, maar ofwel kies je voor doorgaand verkeer en dan ben je van alle vrachtverkeer verlost ofwel kies je voor lokaal verkeer en dan moet je werken op een andere manier. Voor toegangstunnels is bovendien de nodige ruimte nodig en als je de omgeving bekijkt, staat die vol met woningen waar je onmogelijk tunnels kan gaan aanleggen, zoals in centrum van Antwerpen waar niemand goed kan inrijden.

A(Gouverneur Berx): Goede schets van complexiteit van deze operatie waarop goede antwoorden moeten worden geformuleerd.

(46) Dominique Pacco, bewoner Fortstraat

V: R11 en R11 bis waarvan ik veronderstel dat dit nieuwe planning is. Ik had vernomen dat R11bis een primaire weg type II is wat betekent dat dit de verzameling is van gepland verkeer. Ofwel primaire weg type II dan moet er expliciet voor worden gezorgd dat zowel Vlaams als internationaal verkeer via andere banen wordt geleid zowel in termen van aangroeiend verkeer als in termen van voldoende marge die 15 à 20 percent meer zal laten vloeien over deze wegen. Ook goed dat verkeer via deze banen moet worden omgeleid zodat sluipverkeer via die banen wordt afgeleid en niet in die wijken komt om toch nog een uitgang te vinden. Dat is goed als verkeer ook bewust een route krijgt die daarvoor bestemd is.

A(Gouverneur Berx): Heeft ook te maken met leesbaarheid

(47) Manu Claeys, voorzitter van stRaten-generaal:

V: Ik verwijs opnieuw naar de Nordtangente in Bazel: dat is eigenlijk een zeer mooi voorbeeld van een lokale Krijgbaan van drie kilometer met internationaal verkeer die volledig door de stad reed. Men legde daaronder een internationale autostrade aan en door die aanleg gaven ze die straat terug aan de locals. Op-en afritten werden ook geïnstalleerd. Als je die R11 ook ondergronds en internationaal aanlegt moet je erover waken dat die niet verzadigt vanaf de op- en afritten. Onze suggestie is dan ook om drie knooppunten te voorzien, namelijk met de E19, de E313 en de E19 in het noorden en wellicht hooguit 1 op- en afrit aan de N10. Die moet ook verkeersgemodelleerd worden zodat er geen aanzuigeffecten zijn.

Nogmaals, dit is opnieuw een kennislacune. Wij geloven in dit scenario en eerdere ervaringen met Meccano waarbij nauwelijks op- en afritten waren bewijzen dit positieve aanzuigeffect. Andere voorbeeld, kleine Ring rond Madrid, daar heeft men ruim 40% ondertunneld. Concept van vertunnelen van drukke verkeersaders in stad neemt toe in alle Europese steden, met als positief effect dat bovengrond wordt teruggegeven aan de onmiddellijke omgeving. Ik denk dat dit de opdracht moet zijn van de R11.

A: (Ir.Jaak Polen): Ik kan daar misschien iets aan toevoegen. De afdeling Ruimtelijk Planning op Vlaams niveau heeft ook al haar idee aan ons meegedeeld en die gaat in de richting van wat u komt te zeggen.

(48) Guido Bollen, transport B-Post:

V: Nuttig om van bij begin scope minder hinder-maatregelen mee te nemen voor transport zoniet vrees voor een verkeersinfarct

(49) Lous Wijn, Ondergronds 2010

V: Is al bekend welke verschillende scenario's voor luchthaven Deurne er zijn en wat die kunnen betekenen voor latere ontwikkeling van windmolenparken en huidige ontwikkeling van allerlei parken in het kader van "groene vingers" en andere richtlijnen betreffende vogels en hoogte van gebouwen?

A: (Wim Verbiest, luchthavencommandant Deurne): Ik wil even terugkomen op de vraag van mevrouw Wijn. De windmolenparken hebben voornamelijk te maken met ruimtelijke ordening en bepaalde verkeerstechnische aspecten zoals luchtverkeersleiding, is meer een dossier dat door Belgocontrol wordt beheerd op nationaal niveau en niet zozeer door een individuele luchthaven.

Bijkomende vragen, na afloop klankbordgroep bezorgd door Red de Voorkempen:

(50) V:Eén van de knelpunten voor het vastleggen van een streefbeeld voor de R11, is het bepalen van de categorisering, en dan voornamelijk: moet de R11 een hoofdweg worden of niet? Deze hoofdweg zou dan een rechtstreekse verbinding creëren tussen de E19 (Brussel) en de E313 (Ranst) "om de R1 van dit verkeer te ontlasten". De vraag die dan moet gesteld worden: is dit noodzakelijk?

(51): Om op de vorige vraag een antwoord te kunnen formuleren, dienen eerst volgende cijfers bekend te zijn:

a. Wat zijn de huidige verkeersstromen op de R11, en voornamelijk: hoeveel personenauto's en vrachtwagens maken thans gebruik van de R11 om van de E19 (Brussel) naar de E313 (Ranst) te rijden en omgekeerd?

b. Welke capaciteit (personenauto's, vrachtverkeer) komt er vrij op de R1 tussen de aansluitingen met de E19 (Brussel) en de E313 (Ranst) na de realisatie van de Oosterweelverbinding?

Pas wanneer deze gegevens bekend zijn, kan bekeken worden of de toekomstige R1 (na de realisatie van de Oosterweelverbinding) in staat is het huidige verkeer op de R11 tussen de 2 hoofdwegen E19 en E313 op te vangen. In dit laatste geval zou duidelijk zijn dat de R11 niet de functie van hoofdweg dient te vervullen. Tijdens de vergadering bleek dat verschillende gemeenten reeds plaatselijke metingen hebben verricht die mogelijk dienstig kunnen zijn om de eerste vraag te beantwoorden. Verder neem ik aan dat

BAM wel weet welke de gevolgen van de door hun bestudeerde en verdedigde Oosterweeltracé is, zodat ook daar cijfers zouden moeten voorhanden zijn.

V: Vandaar onze vraag: kan U ons al deze cijfers bezorgen?

Slotwoord met conclusies en verder procesverloop

Gouverneur Berx: Ik dank u voor uw zeer constructieve medewerking, voor de vele vragen, suggesties en opmerkingen. Ik herhaal nogmaals dat wat is gezegd, rekening houdend met de informatie waarover u en wij op dit ogenblik kan beschikken en gelet op de vragen die momenteel voorliggen niet vrijblijvend is. De vele vragen naar cruciale bijkomende informatie zijn immers meer dan terecht. Weet ook dat oplossingen nooit voor iedereen en nooit over de hele lijn voor iedereen voldoening zullen schenken. Het gaat immers om een zeer complexe afweging van belangen vaak ook tegenstrijdige belangen en verwachtingen. Dit doet allerm minst afbreuk aan onze ambitie en opzet om te streven naar de best mogelijke oplossing in het algemeen belang én binnen het raam van het Masterplan 2020 na en op basis van een zo open en constructief mogelijk proces tussen gelijkwaardige partners, waarbij de eindverantwoordelijkheid ligt bij de democratisch gelegitimeerde politiek verantwoordelijke overheid. We zullen dat doen, zoals beloofd in de grootst mogelijke openheid en transparantie en op basis van de kennis en expertise waar die zich ook bevindt. Allicht en hopelijk leidt dit niet enkel tot de meest gedragen maar tegelijk tot de beste oplossing!

http://www.provant.be/bestuur/beleid/gouverneur/bevoegdheden_missies/r11/