

Hoorzitting Vlaams Parlement

2 juli 2015

Een Plan B voor A



Antwerpse debat over mobiliteit 1

2 maart 2015

Aankondiging Vlaamse regering:
Intendant zal overkapping onderzoeken

Debatten over overkapping ring en
mobiliteit Antwerpen historisch en
inhoudelijk onlosmakelijk met mekaar
verweven

Overkappingscampagne BorgerhouDt van Mensen 2004-2006

BorgerhouDt van Mensen presenteert:
Borgerhout Showt 4
 Of het leven zoals het is in Borgerhout
 In samenwerking met Nibras, El Wafa en Safina



met muzikale optredens van:
 حفلة موسيقية مع:
 Mimoun Ithran
 Ali Toufhi

interviews met o.a.:
 Patrick Janssens
 Ludo van Campenhout
 Patrick Marivoet
 Johan Malcorps en
 Bart Martens
 over het Ringpark De Knoop

Iedereen welkom
 مرحبا بالجميع

We lanceren een uitdagende kijk op de toekomst van Borgerhout, waarbij we dromen over een Ring met een groen dak. Deskundigen geven commentaar, Marsa geeft een impressie, de burgemeester, de schepen van ruimtelijke ordening en de districtsvoorzitter geven het startschot. We vergeten ook het lokale verleden niet en staan stil bij veertig jaar Marokkaanse immigratie.

Noureddine Farihi ('Thuis') is showmaster van dienst. Guy Franssen (DeStandaard) verzorgt de interviews. Het leven zoals het was, is en zal zijn in Borgerhout. Zorg dat je erbij bent!

Op donderdag 27 mei 2004 om 19.30 u
 الخميس 27 مايو 2004 على الساعة السابعة والنصف مساء
 in zaal Roma, Turnhoutsebaan 286, Borgerhout. Inkom 5 euro.
 De opbrengst gaat naar de slachtoffers van Al Hoceima

de kringwinkel
 kringwinkel 146 - 1180 Antwerpen (Ingelghem)
 tel: 03 210 1000 - 03 210 1001
 www.kringwinkel.be

ROMA
 Het de veld van de Koning Boudewijnstichting
 en van de Stad Antwerpen - Dienst Samenlevings Opbouw



RINGPARK DE KNOOP

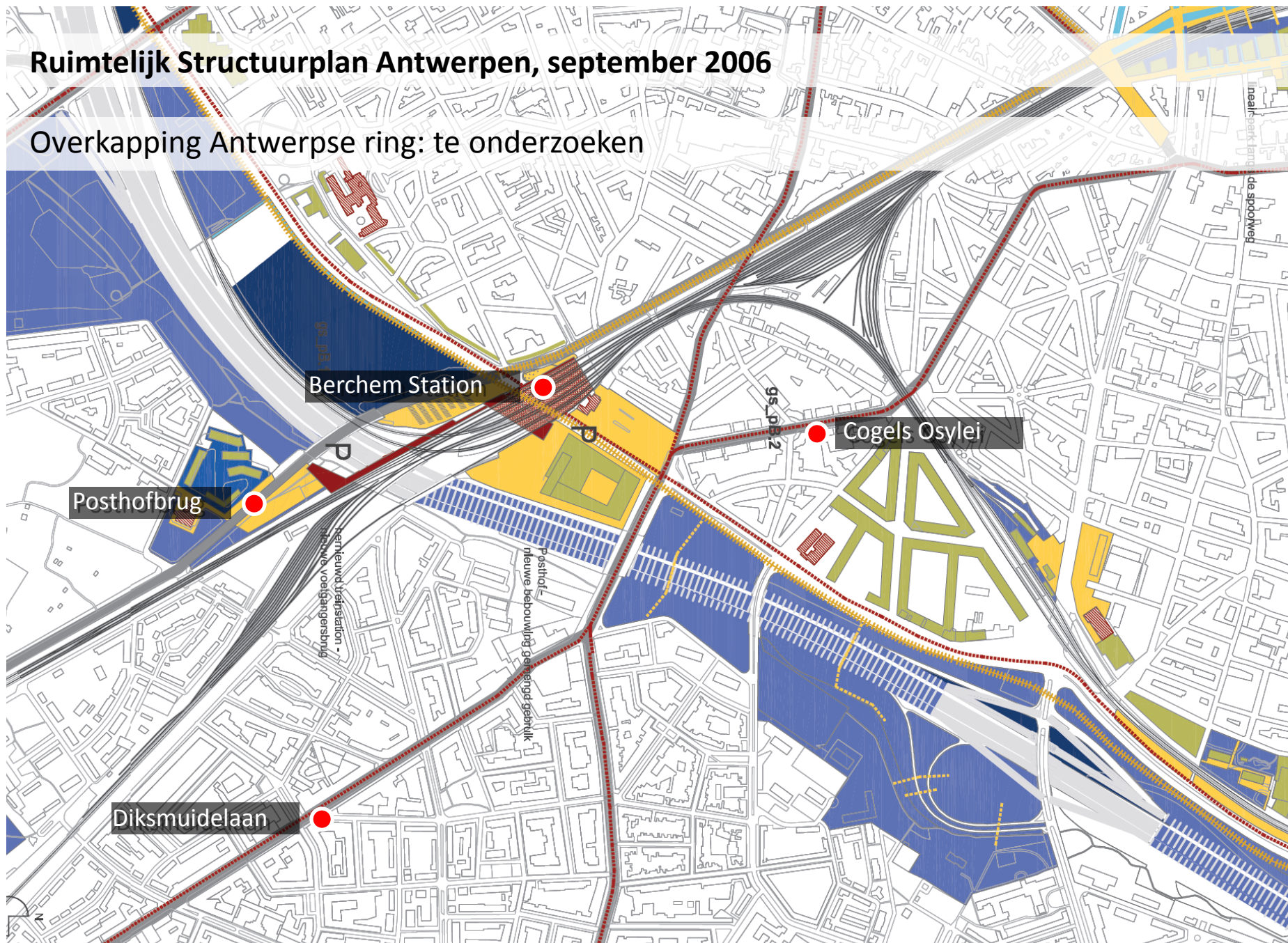
Wat is het ringpark?
 Waarom in Borgerhout?
 Is het haalbaar?

meer uitgave van BorgerhouDt van Mensen

BORGERHOUT VAN MENSEN
 www.stuurt.be/borgerhoutvanmensen

Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, september 2006

Overkapping Antwerpse ring: te onderzoeken



INTERNATIONAAL TUNNELCONGRES

TUNNELS BOUWEN IN DE EUROPESE STAD

toekomstgericht massatransport in stedelijke context



Woensdag 26 november 2008

Provinciehuis Antwerpen (Koningin Elisabethlei 22)

Deelname gratis. Inschrijven via mail: lin.ploegaert@stratengeneraal.be opdat voldoende congressmappen kunnen worden voorzien.

Meccano, 2010:
overkapping integraal onderdeel van plan

EEN GROENE LONG VAN 146 HECTAREN?



HET MECCANOTRACE: DROOM VAN EEN STAD!





OVERKAPTE STADSSNELWEGEN ZIJN DE TOEKOMST

TUNNELCONGRES 2

*Massatransport, stadsontwikkeling
en gezondheid in een groeiend Antwerpen*

Woensdag 7 maart 2012
Provinciehuis Antwerpen (Koningin Elisabethlei 22)



Overkappingsonderzoek

13 juli 2012



't Stad
is van
iedereen.

2012-2014: Uit de ban van de Ring → Ringland



2 maart 2015

Aankondiging Vlaamse regering: Intendant zal overkapping onderzoeken

Debatten over overkapping ring en mobiliteit Antwerpen
historisch en inhoudelijk onlosmakelijk met mekaar
verweven

Opdracht intendant verengen tot loutere
'overkappingsonderzoek' buiten mobiliteitsdebat om
bijgevolg half werk

Was ook al manco in plan-MER Oosterweelverbinding:
onderzoek tracé 3^{de} SK zonder overkapping

Antwerpse debat over mobiliteit 2

April 2015: Ringlandstudies

Oplossingsgericht, stappen vooruit:

- uitwerking ondergrondse **verkeerswisselaars**, zowel conceptueel als qua omgang met de tunnelrichtlijn
- relevante generieke **mobiliteitsanalyse**, inclusief klemtoon op noodzaak modal shift
- valabel **alternatief voor R11bis** op R1 Zuid
- waardevol, concreet **VITO-rapport** luchtkwaliteit (106 blz.)
- onderbouwde agendering **stadstol**

Naast uiteraard: sensibilisering overkapping R1

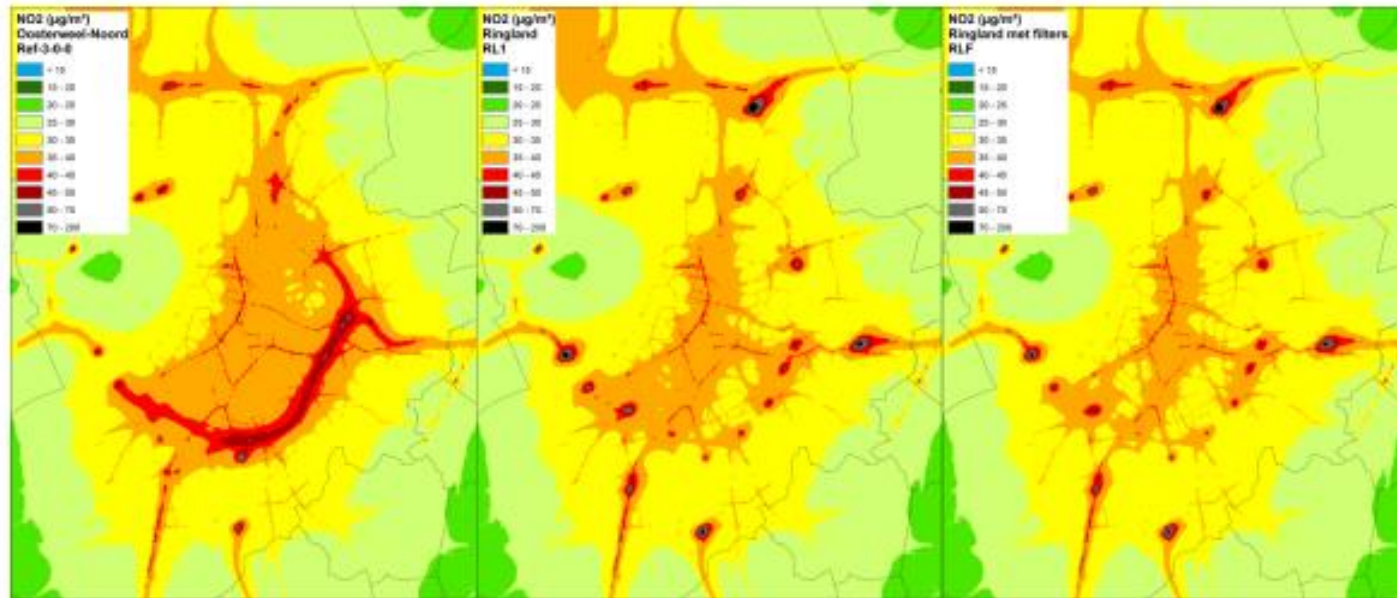
Aandachtspunten Ringlandstudies

- **luchtkwaliteit**: intern (onder de kap) + extern (tunnelmonden) = bij elk overkappingsscenario
- **dimensionering**: zich hoeden voor overcapaciteit op R1 (aanzuigeffecten)
- **Kennedytunnel**: voorlopig blinde vlek

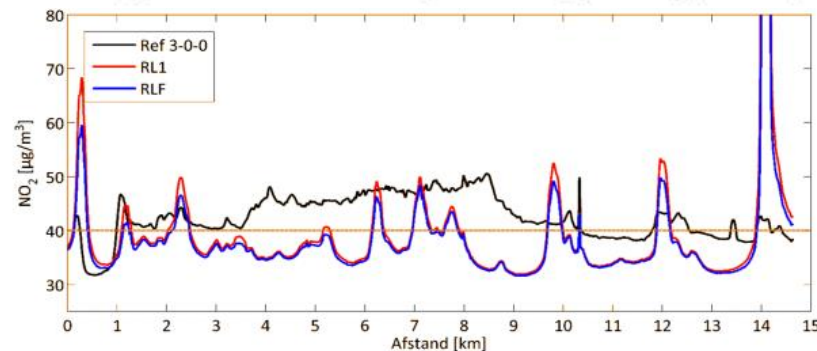
Driemaal: alternatieve 3^{de} Scheldekruising
sleutelelement bij het zoeken naar antwoorden

Luchtkwaliteit 'Ringland' (VITO, april 2015)

Doorrekeningen mét 3^{de} SK



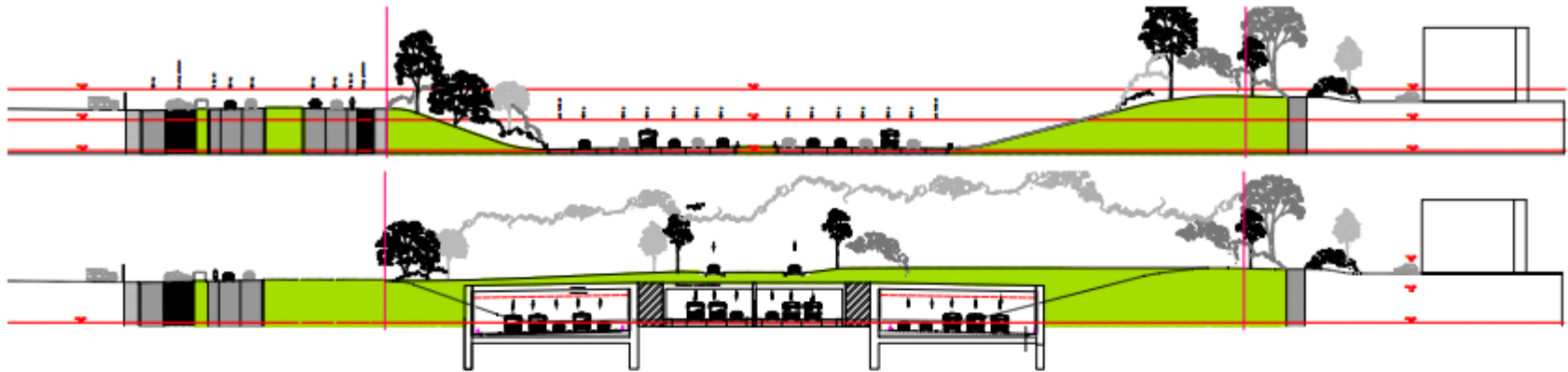
Figuur 2: NO₂ concentraties in 2020 voor het Oosterweel-Noord scenario (links), het Ringland scenario (midden) en het Ringlands scenario met bijkomende filtering (rechts).



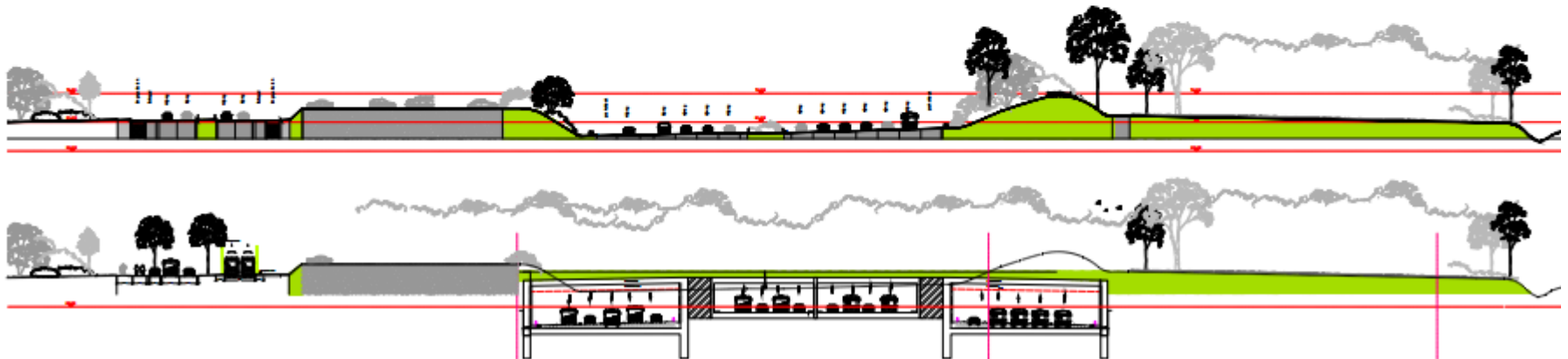
Remediëring

- Aanpak aan de bron en in de tunnel: filter wagen + captatie uitstoot, cfr. suggesties VITO-rapport Ringlandstudies
- Pieken aan de tunnelmonden minimaal houden door doorgaand verkeer maximaal weg te houden uit tunnels in de stad, zoals in VITO-scenario 'Ringland': doorrekening mét noordelijk gelegen Scheldekruising
→ **relevantie derde Scheldekruising**

Dimensionering Snede Ringland t.h.v. Borgerhout



↑ Snede ter hoogte van Borsbeekbrug. Bestaande toestand (boven) en ontwerp Ringland (onder)



↑ Snede ter hoogte van Spoor Oost. Bestaande toestand (boven) en ontwerp Ringland (onder)

→ vermoede relevantie derde Scheldekruising

Capaciteit Ringland aan Sportpaleis: 18.260 voertuigen/uur

Vergelijking met resultaten plan-MER Oosterweelverbinding:

Oosterweel 19.300/uur
18 baanvakken

Meccano 11.550/uur
13 baanvakken



Kennedytunnel bij Ringland

Vragen nog:

- Blijvende concentratie druk twee aanvoerwegen (E17 en E34) op 1 Scheldekruisende plek?
- Voorsortering SRW/DRW: vertragend effect op verwerking volume Linkeroever?
- Verwerking verwachte groei Scheldekruisend verkeer REF000 in plan-MER OVV (cfr. cijfers Federaal Planbureau): personenverkeer 37% en vrachtverkeer 48% (doorgaand + havengroei Linkeroever)? Cfr. ook Ringlandstudie Vectris: verdubbeling vrachtverkeer
- Hoofdfuncties derde Scheldekruising: doorgaand vrachtverkeer + woon-werkverkeer haven: via ring?
- Robuustheid bij calamiteiten: rerouting?
- ADR?

3^{de} Scheldekruising en Ringland

→ **relevantie derde Scheldekruising**

Ringlandkrant blz.10:

- Concentratie alle oeverkruisend verkeer op één punt niet wenselijk wegens te sterke druk op de aanvoerwegen
- Spreiding van oeverkruisend verkeer over Kennedytunnel in zuiden en 3^{de} Scheldekruising in noorden noodzakelijk

Ringland 23 juni 2015:

- Compatibiliteit Ringland met noordelijk gelegen Scheldekruisingen, die elk ook betere benutting van A102 met zich meebrengen + grotere ontlasting noordelijke ring

Aandachtspunten

- luchtkwaliteit: onder de kap + tunnelmonden
- dimensionering: mogelijke overcapaciteit op R1 (aanzuigeffecten)
- Kennedytunnel
- Remediëring door verfijning Ringlandconcept
- Sleutel daarbij: 3^{de} Scheldekruising versterkt Ringland
 - = relevant **omwille van gezondheid én mobiliteit** om doorgaand verkeer maximaal weg te halen van KT en van huidige ring i.p.v. blijvend aan te voeren naar hart van agglomeratie

Antwerpse debat over mobiliteit 3

21 mei 2015: Horta-infoavond

Welke derde Scheldekruising?

Niet op het BAM-tracé, want Oosterweelverbinding

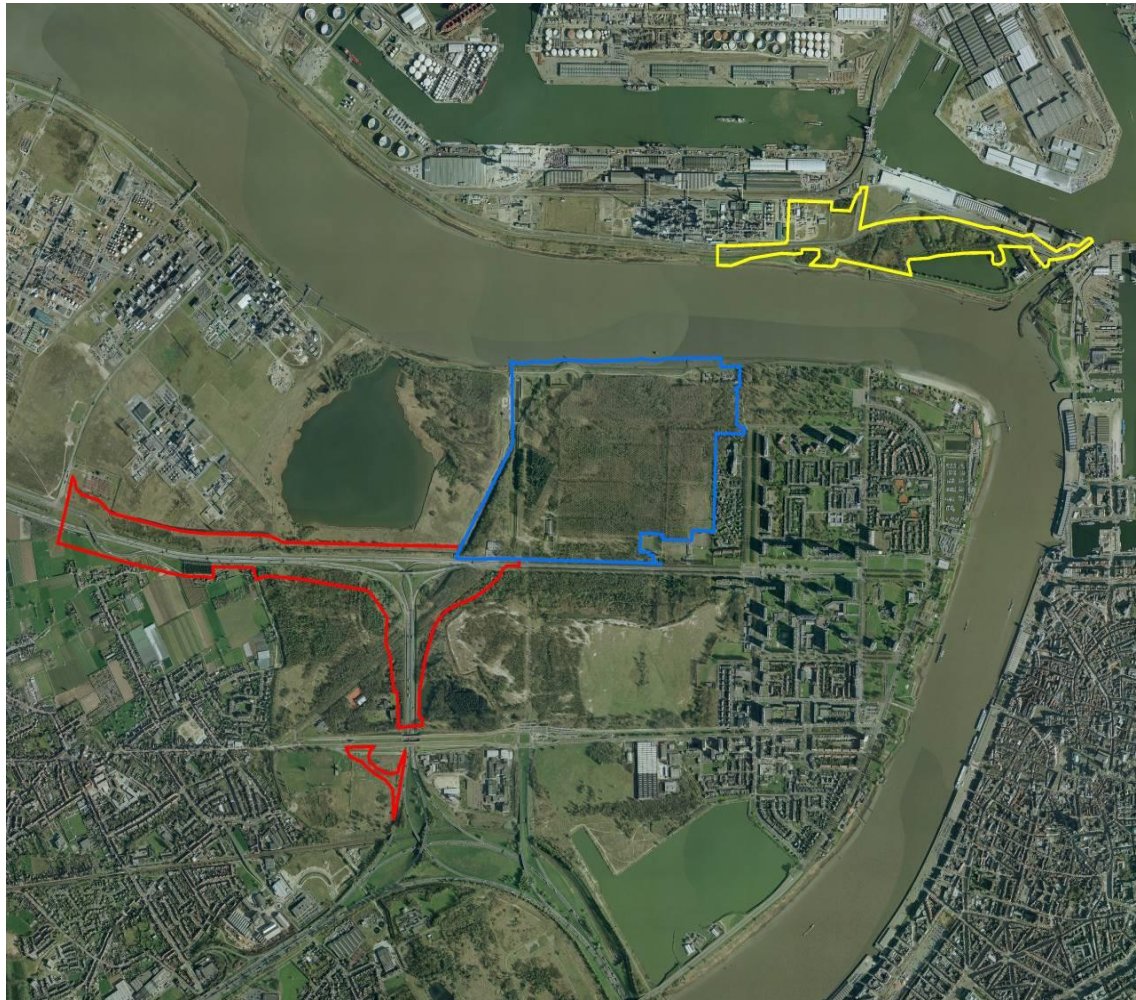
- is de vrucht van partijdige besluitvoering, ten nadele van alternatieven (verzoekschrift RvS juli 2015)
- verankert doorgaand verkeer in de stad: na oplevering 50% meer verkeer op oostelijke ring (waterhoofd)
- verhoogt complexiteit ringzone Noord-Oost
- hypothekeert volledige overkapping ('niet compatibel')
- vernietigt Sint-Annabos (slibstort)
- vernietigt Noordkasteel
- heeft negatieve impact op ring tijdens aanleg
- werkt met gestapelde tunnels in dok: geen goed idee

Rechteroever

Noodzaak zwaar verkeerscomplex



Linkeroever + Noordkasteel impact op groengebieden



Linkeroever



Noordkasteel

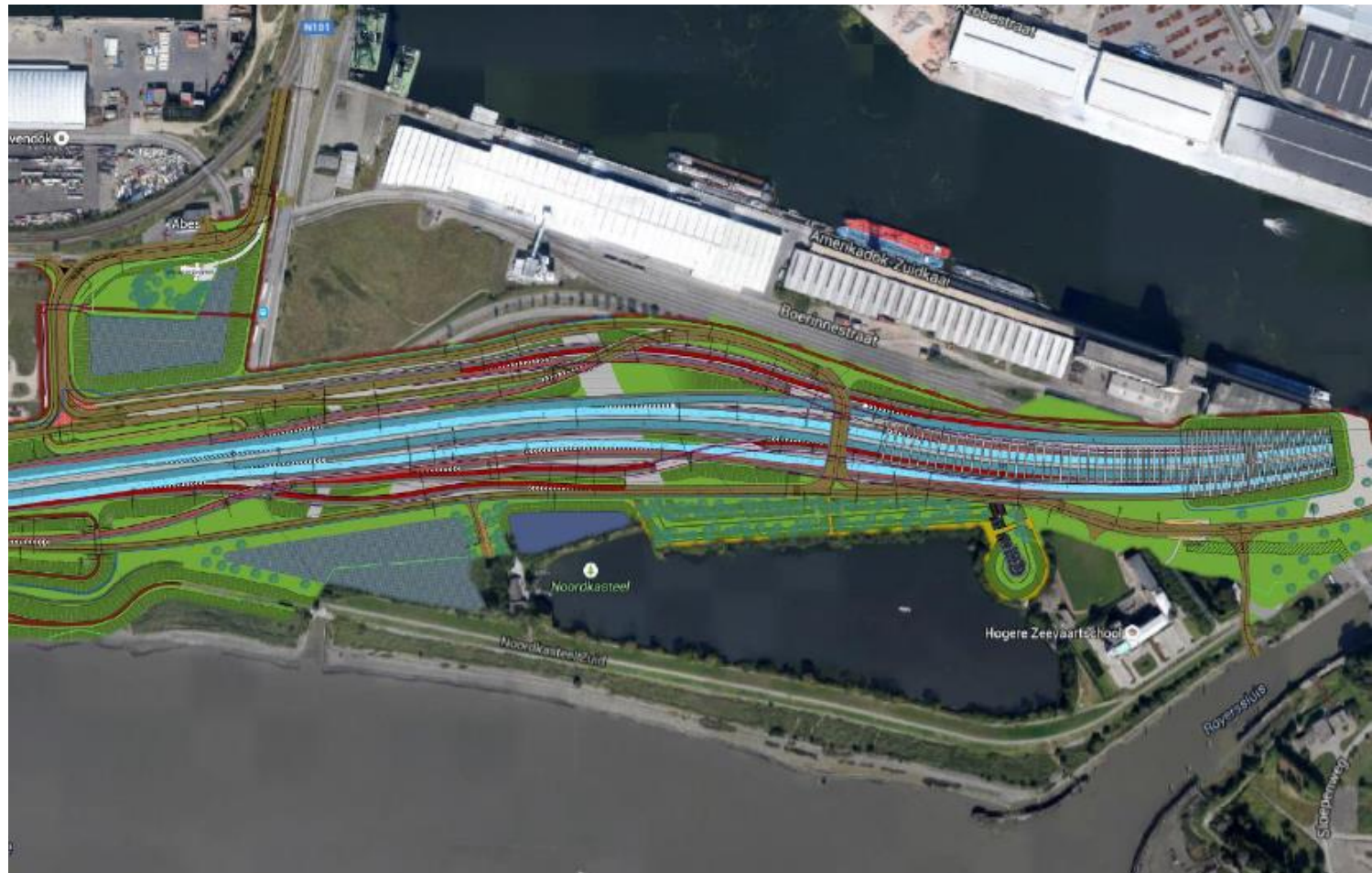
Oosterweel



Meccano



Noordkasteel Oosterweelverbinding



Fotoboek, 12 maart 2015



Bezwaarschrift augustus 2014 bij openbaar onderzoek GRUP Oosterweelverbinding Raad van State juli 2015

Bij de volksraadpleging van 18 oktober 2009 stemde Antwerpen tegen de Oosterweelverbinding op het BAM-tracé dwars door de stad.

stRaten-generaal vindt inspraakprocedures erg belangrijk. Ze bieden iedereen de kans om uit te leggen waarom hij of zij het ergens niet mee eens is en hoe het eventueel anders kan. In december 2005 tekende stRaten-generaal bezwaar aan tegen de Oosterweelverbinding met viaduct. Terecht, zo bleek later.

In de zomer van 2014 organiseerde de Vlaamse overheid over hetzelfde tracé opnieuw een – wettelijk voorgeschreven – openbaar onderzoek. stRaten-generaal diende een bezwaarschrift in tegen de inmiddels aangepaste Oosterweelverbinding. Dit document is, behalve een kritiek op het BAM-tracé, ook een aanklacht tegen bestuurlijke voortnemenheid ten voordele van een regeringsproject.

stRaten-generaal komt op voor leefkwaliteit in de stad, maar ook voor behoorlijk bestuur. Beide verzuchtingen krijgen een concrete vertaling in dit bezwaarschrift, dat erin slaagt om behalve relevant ook boeiend en verbazend te zijn. Veel leesplezier.

stRaten-generaal is een Antwerps bewonerscollectief dat draait op vrijwilligerschap. Dit 'bezwaarboek' bieden wij aan tegen kostprijs. Hartelijk dank aan wie meer wil geven!

Straatego vzw BE84 0013 4785 0059



**ON ACCUSE
NO EXCUSE**

Manu Claeys & Peter Verhaeghe

ON ACCUSE NO EXCUSE

**ON ACCUSE
NO EXCUSE**

**Bezwaarschrift stRaten-generaal
bij het voorlopig vastgestelde
GRUP Oosterweelverbinding**

**Manu Claeys & Peter Verhaeghe
14 augustus 2014**



14 februari 2014: Vlaamse regering kiest voor Oosterweel met gedifferentieerde tol Alternatieven echter niet met deze exploitatievariant doorgerekend Plan-MER deelrapport 4 p.260:

5.5.1.4 Exploitatievariant 'Gedifferentieerde tol in Scheldetunnels' (REF2.2.4.)

De toepassing van de Exploitatievariant 'Gedifferentieerde tol in Scheldetunnels' op het Alternatief 'Meccano met A102 en R11bis' werd niet doorgerekend met het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen. Op basis van een kwalitatieve verkeerskundige inschatting van het effect op de verkeersstromen, worden daarom de vaststellingen zoals gemaakt voor het Basisalternatief 'Oosterweelverbinding met A102 en R11bis' geactualiseerd voor dit scenario.

Gevolgen van het 'niet doorrekenen' van de scenario's Meccano en Oosterweel-Noord met gedifferentieerde tol verregaand

Voor de vergelijking van beide alternatieven leidt dit tot een waslijst van **kennislacunes**:

- - resultaten op vlak van **mobiliteit**: niet gekend
- - resultaten op vlak van **luchtkwaliteit**: niet gekend
- - resultaten op vlak van **geluid**: niet gekend
- - resultaten op vlak van **MKBA**: niet gekend (cfr. MKBA-rapport p.96)
- - ...

Een correcte, wetenschappelijk verantwoorde afweging voor al deze parameters wordt onmogelijk.

stRaten-generaal en Ademloos beschouwen dit als 'not done'. Hun inzet beoogt andere doeleinden dan dit soort situaties.

Eindverslag Vlaamse ombudsman

20 mei 2015

‘Het verwondert de ombudsman niet dat de verzoekers met het gevoel bleven zitten dat hun alternatief niet op zijn volledige merites beoordeeld werd.’

16 februari 2014

Persbericht stRaten-generaal

**Reparatie MER-rapport Oosterweelverbinding biedt
uitweg voor Vlaamse regering**

*Alsnog op korte termijn alternatieven correct
behandelen kan juridische procedure voorkomen*

= communicatie twee dagen na regeringsbeslissing

Advies niet gevolgd.

Wel gebeurd: Meccano en Oosterweel-Noord na plan-MER alsnog met gedifferentieerde tol doorgerekend (beperkte VVC-studie mei 2014)

Vaststellingen:

- 1. Kennedytunnel wordt in voldoende mate ontlast*
- 2. De zones Zwijndrecht/Burcht (bij Meccano) en Luchtbal/Sportpaleis (bij allebei) worden aanzienlijk minder belast dan met de Oosterweelverbinding*
- 3. Derde Scheldekruising met 2 x 2 rijstroken volstaat, wat de kostprijs drukt*

Wat blijft ontbreken zijn de eveneens gevraagde kaarten luchtkwaliteit en geluid voor Meccano en Oosterweel-Noord met gedifferentieerde tol.

Aantal voertuigen KT en 3^{de} SK

Ochtendspits

Gedifferentieerde tol (VVC, mei 2014)

	Huidig	Oosterweel	Meccano
KT	5300/6490	1880/3180	3060/4610
3 ^{de} SK	-/-	3580/3990	1940/2220
R1L'bal	5880/?	6960/?	5880/?
E17ZW	3760/?	3170/?	2170/?

Capaciteit KT en 3^{de} SK: 5400/5400 (2 x 3 rijstroken)

Effecten gedifferentieerde tol bij Oosterweelverbinding

Oosterweel onttrekt overdreven veel verkeer aan Kennedytunnel, met als gevolg:

- Scheve benuttingsverhouding twee tunnels
- Verleggen verkeersdruk van Kennedytunnel naar het hart van de agglomeratie
- Risico negatieve impact op modal shift: OV-gebruikers die opnieuw KT gaan gebruiken

Verleggen druk van Kennedytunnel naar hart van agglomeratie in Oosterweelscenario blijkt reeds uit 'naakte' modelleringen plan-MER:

Oosterweel 19.300/uur
18 baanvakken



Meccano 11.550/uur
13 baanvakken



Bovendien: conclusies overkappingsonderzoek stad Antwerpen, 13 juli 2012

1. **Ringzone: groot probleem** luchtkwaliteit, geluid, ruimtegebruik, barrièrevorming

Vooraf zone Berchem → Merksem

2. **Grootschalige overkapping:**

- positieve impact
- invloedszone grootst bij lange overkapping
- enkel mogelijk mits
 - goed werkende tangenten (doorgaand)
 - reductie complexiteit Ring (lokaal)

Alternatieve Scheldekruisingen 'werken goed'.

Dat debat kunnen we achter ons laten.

Bv. Meccano, plan-MER deelrapport 4, p.129:

4.4.5 Conclusies Alternatief 'Meccano'

4.4.5.1 Beoordeling alternatief

- ☐ De realisatie van het Alternatief 'Meccano' **resulteert in het significant beter functioneren van het Antwerpse ringsysteem** :
 - o Beperkttere knelpunten
 - o Robuustere ringstructuur
 - o Mogelijkheid om de R1 zuid-oost te vermijden via dubbele Scheldekruisingen, die echter de druk op de tunnels weer verhogen
- ☐ De nieuwe ringstructuur resulteert in een **positieve impact op vlak van de verschillende effectgroepen**:
 - o Verbetering doorstroming doorgaand verkeer (daling trajecttijden met 20-32%)
 - o Verbetering bereikbaarheid van de deelgebieden van de Antwerpse regio (daling trajecttijden van buiten het PSGB met 14-22%)
 - o Verbetering bereikbaarheid haven (daling trajecttijden van buiten het PSGB met 17-25%)
 - o Positief effect op verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet (daling verkeersdruk met 3-5%)
 - o Positief effect op verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet (daling verkeersdruk met 3-5%)

Hoe zit het met verhouding Meccano en Oosterweel-Noord?

Plan-MER deelrapport 13:

‘Meccano en Oosterweel-Noord kunnen op **verkeerskundig** vlak als volledig gelijkwaardig beschouwd worden.’

= globaal correct, met lokale verschillen

Plan-MER deelrapport 13

13.4.4. Eindbeoordeling voor leefbaarheid

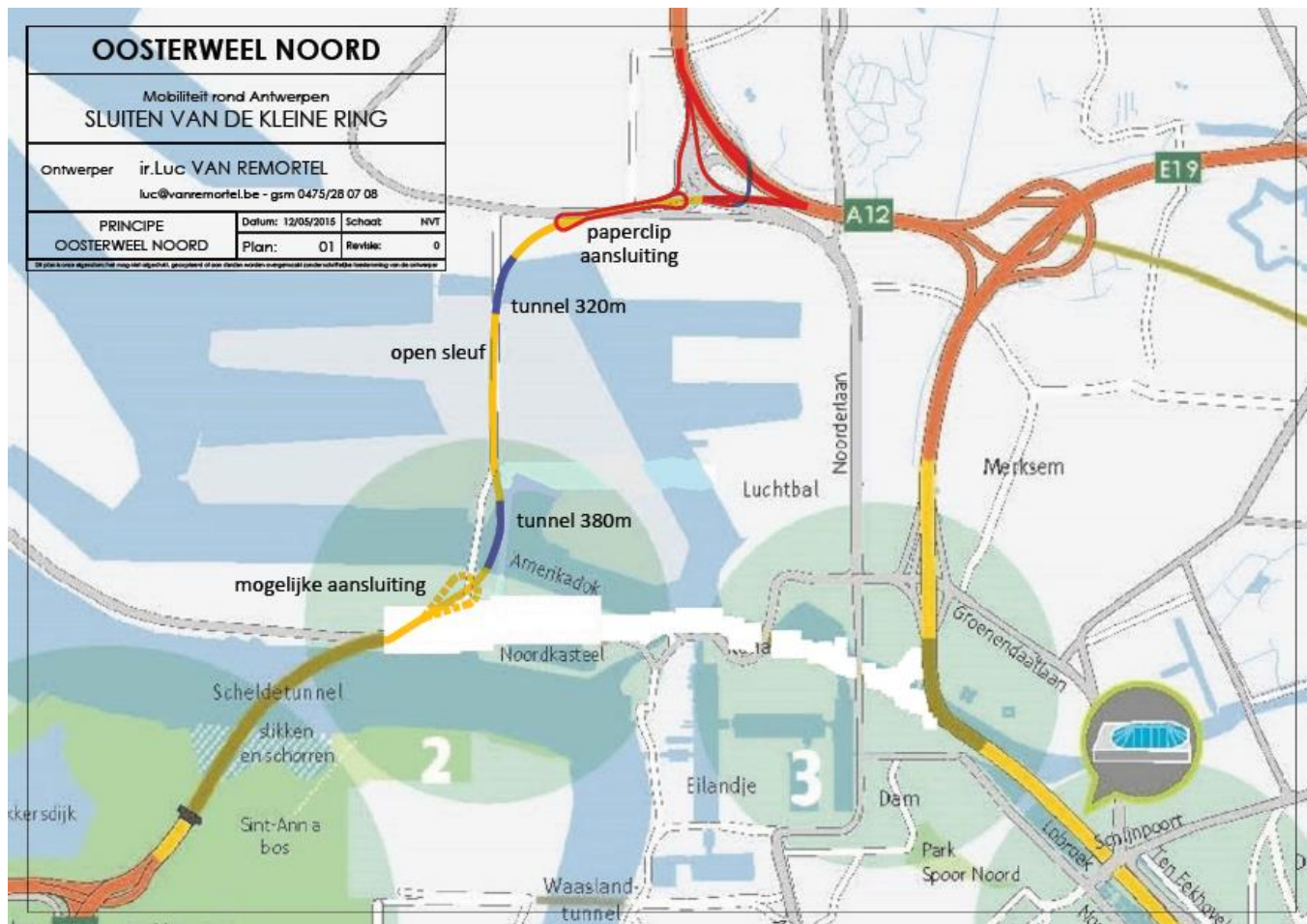
‘Vastgesteld kan worden dat Meccano globaal – over het hele studiegebied – genomen beter scoort dan Oosterweel in de vergelijkbare scenario’s die doorgerekend zijn.

Op basis van de resultaten van de verkeersmodellering kan aangenomen worden dat Oosterweel-Noord steeds **een tussenpositie inneemt tussen Meccano en Oosterweel.**

→ Vaststellingen:

- die ‘tussenpositie’ ligt dichterbij Meccano dan bij Oosterweel
- verschil met Meccano gevolg van impact op woonkernen Linkeroever en Zwijndrecht voor lucht- en geluidseffecten (cfr. blz. 97)
- Verschil ook: impact op groengebieden Noordkasteel, Sint-Annabos en het Vlietbos/het Rot

Oosterweel-Noord



Plan-MER deelrapport 12:

Tabel 42: Alternatieven met meest geschikt ontwikkelingsscenario: balans blootstelling NO₂



aantal bewoners die erop vooruit gaan!

Scenario	verbetering	Verslechtering	Balans*	Deelgebieden met relevante** verbetering	Deelgebieden met relevante** verslechtering
REF 1.2.0 BAM-trace	87.310	44.958	+42.352	Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM	Deurne N – Merksem - Luchtbal
REF 2.2.0 MECCANO	135.945	24.434	+111.511	Centrum Oost Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM Deurne N – Merksem - Luchtbal	
REF 3.2.0	135.267	34.923	+100.344	Centrum Oost Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM Deurne N – Merksem - Luchtbal	
REF 5.2.0	109.881	43.805	+66.076	Centrum Oost Centrum zuid Deurne N – Merksem - Luchtbal	Linkeroever
REF 4.3.0	37.839	44.336	-6.497		Centrum Oost Centrum Zuid

* verschil tussen aantal personen die aan lagere (<0,4 µg/m³) NO₂-concentraties worden blootgesteld en personen die aan hogere NO₂-concentraties (>0,4 µg/m³) worden blootgesteld.

** enkel deelgebieden waarvoor de verbetering/verslechtering meer dan 10.000 personen betreft, worden in deze tabel vermeld

Plan-MER deelrapport 12:

Tabel 42: Alternatieven met meest geschikt ontwikkelingsscenario: balans blootstelling NO₂

→ aantal bewoners die erop vooruit gaan!

Scenario	verbetering	Verslechtering	Balans*	Deelgebieden met relevante** verbetering	Deelgebieden met relevante** verslechtering
REF 1.2.0 BAM-tracé	87.310	44.958	+4.52	Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM	Deurne N – Merksem - Luchtbal
REF 2.2.0 MECCANO	135.945	24.434	+111.511	Centrum Oost Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM Deurne N – Merksem - Luchtbal	
REF 3.2.0	135.267	34.923	+100.344	Centrum Oost Centrum zuid Deurne-Z Borgerhout EM Deurne N – Merksem - Luchtbal	
REF 5.2.0	109.881	43.805	+66.076	Centrum Oost Centrum zuid Deurne N – Merksem - Luchtbal	Linkeroever
REF 4.3.0	37.839	44.336	-6.497		Centrum Oost Centrum Zuid

* verschil tussen aantal personen die aan lagere (<0,4 µg/m³) NO₂-concentraties worden blootgesteld en personen die aan hogere NO₂-concentraties (>+0,4 µg/m³) worden blootgesteld.

** enkel deelgebieden waarvoor de verbetering/verslechtering meer dan 10.000 personen betreft, worden in deze tabel vermeld

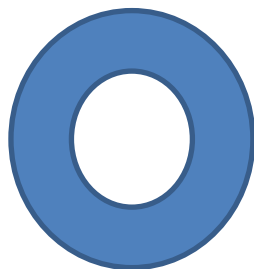
Zelfde tendens bij andere parameters

Plan-MER Oosterweel februari 2014

Tabel 31: NO₂ – Totale oppervlakte (km²) en weglengte (km) met overschrijdingen en opp. met positieve en negatieve bijdrage t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)

NO2	Ref 0.0.0	Scenario's Ref.0.0.0								
		1.0.0	1.2.0	2.0.0	2.2.0	3.0.0	3.2.0	4.3.0	5.0.0	5.2.0
Opp. met overschrijdingen (km ²)	5,87	5,88	5,28	5,61	5,20	5,45	4,94	5,96	5,17	4,90
Weglengte met overschrijdingen (km)	162,5	168,61	164,16	154,80	152,77	153,85	149,16	183,45	152,35	149,90
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc daalt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		29,86	36,19	24,09	41,97	24,45	39,70	10,82	11,38	21,67
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc stijgt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		35,69	44,83	29,59	41,96	30,83	42,64	16,68	15,40	28,98
Netto opp. met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		-5,83	-8,63	-5,49	0,02	-6,37	-2,94	-5,86	-4,02	-7,31

	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve/negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is < 1% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied

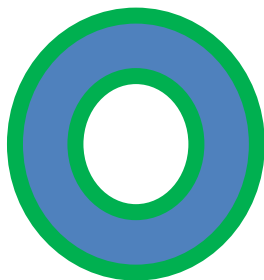


= Oosterweel

Tabel 31: NO₂ – Totale oppervlakte (km²) en weglengte (km) met overschrijdingen en opp. met positieve en negatieve bijdrage t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)

NO2	Ref 0.0.0	Scenario's Ref.0.0.0								
		1.0.0	1.2.0	2.0.0	2.2.0	3.0.0	3.2.0	4.3.0	5.0.0	5.2.0
Opp. met overschrijdingen (km ²)	5,87	5,88	5,28	5,61	5,20	5,45	4,94	5,96	5,17	4,90
Weglengte met overschrijdingen (km)	162,5	168,61	164,16	154,80	152,77	153,85	149,16	183,45	152,35	149,90
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc daalt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		29,86	36,19	24,09	41,97	24,45	39,70	10,82	11,38	21,67
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc stijgt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		35,60	29,59	41,96	30,83	42,64	16,68	15,40	28,98	
Netto opp. met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		-5,74	-8,63	9	0,02	-6,37	-2,94	-5,86	-4,02	-7,31

	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve/negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is < 1% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied



= Meccano

Tabel 31: NO₂ – Totale oppervlakte (km²) en weglengte (km) met overschrijdingen en opp. met positieve en negatieve bijdrage t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)

NO2	Ref 0.0.0	Scenario's Ref.0.0.0								
		1.0.0	1.2.0	2.0.0	2.2.0	3.0.0	3.2.0	4.3.0	5.0.0	5.2.0
Opp. met overschrijdingen (km ²)	5,87	5,88	5,28	5,61	5,20	5,45	4,94	5,96	5,17	4,90
Weglengte met overschrijdingen (km)	162,5	168,61	164,16	154,80	152,77	153,85	149,16	183,45	152,35	149,90
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc daalt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		29,86	36,19	24,09	41,97	24,45	39,70	10,82	11,38	21,67
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc stijgt t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		35,69	44,83	29,50	20,83	42,64	16,68	15,40	28,98	
Netto opp. met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 (km ²)		-5,83	-8,63	-5,41	0,02	-1,19	-2,94	-5,86	-4,02	-7,31

opervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied

opervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied

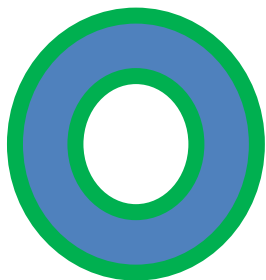
opervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied

opervlakte met positieve/negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is < 1% van de totale oppervlakte van het studiegebied

opervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied

opervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied

opervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied



= Oosterweel-Noord

Tabel 31: NO₂ – Totale oppervlakte (km²) en weglengte (km) met overschrijdingen en opp. met positieve en negatieve bijdrage t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)

NO2	Ref 0.0.0	Scenario's Ref.0.0.0								
		1.0.0	1.2.0	2.0.0	2.2.0	3.0.0	3.2.0	4.3.0	5.0.0	5.2.0
Opp. met overschrijdingen (km²)	5,87	5,88	5,28	5,61	5,20	5,45	4,94	5,96	5,17	4,90
Weglengte met overschrijdingen (km)	162,5	168,61	164,16	154,80	152,77	153,85	149,16	183,45	152,35	149,90
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc daalt t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)		29,86	36,19	24,09	41,97	24,45	39,70	10,82	11,38	21,67
Opp. waarbinnen NO ₂ -conc stijgt t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)		35,69	44,83	29,59	41,96	30,8	16,68	15,40	28,98	
Netto opp. met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 (km²)		-5,83	-8,63	-5,49	0,02	-	-2,94	-6	-4,02	-7,31

	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met positieve/negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is < 1% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 1-3% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is 3-10% van de totale oppervlakte van het studiegebied
	oppervlakte met negatieve impact t.o.v. Ref.0.0.0 is >10% van de totale oppervlakte van het studiegebied

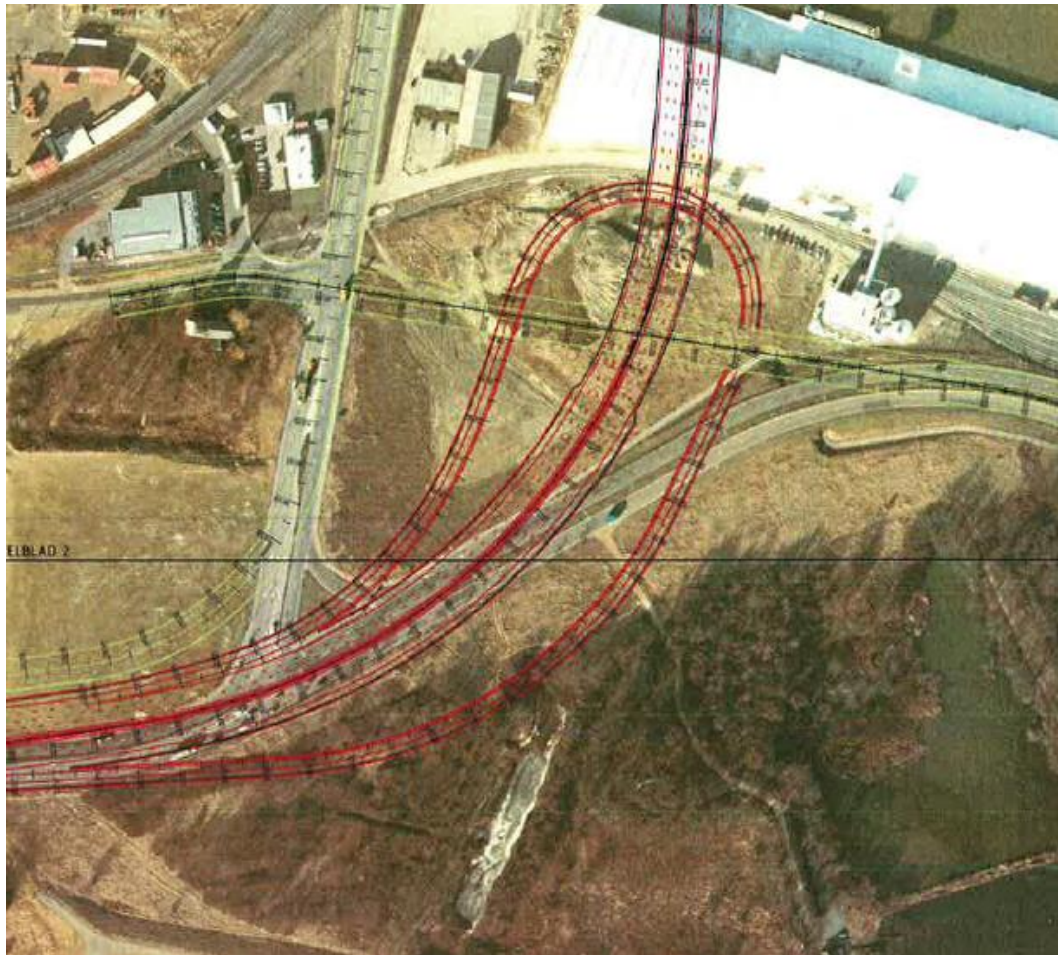
Relevantie Oosterweel-Noord

- = blijft weg van R1 ($\neq$ hypotheek op overkappen)
- = logische aansluiting op A102

Maar:

- = impact op Noordkasteel (beperkt dan OWV)
- = impact op Sint-Annabos (bagger rivierbedding)
- = weinig zinvol Oosterweelknooppunt
- = geen/geen volwaardige aansluiting op Noorderlaan, nochtans zinvol
- = bochtstralen: technische haalbaarheid + veiligheid?
- = blijvende belasting op E17 t.h.v. Zwijndrecht

Oosterweel-Noord aan Noordkasteel



Oosterweel-Noord heeft twee uitvoeringsvarianten in Plan-MER Oosterweelverbinding 6 februari 2014.

Uitvoeringsvariant 1: rapport 2 p.82:

**Tracé stRaten-generaal uit project-MER februari 2007:
'uitvoeringsvariant op alternatief Oosterweel-Noord'**



Dit tracé, ingesproken door actiegroep StRaten-Generaal op de kennisgeving, bouwt voort op het niet onderzochte alternatief uit het plan-MER.

Dit tracé kan als een uitvoeringsvariant op alternatief Oosterweel-Noord beschouwd worden.

Uitvoeringsvariant 2: rapport 2 p.83:

**Tracé Arup/SUM (A/S) uit studie maart/juli 2009:
'uitvoeringsvariant op het Oosterweel-Noord-tracé'**



De variant gaat via een geboorde tunnel onder de Schelde en de haven rechtstreeks van de E34 naar de A12. ARP/SUM betwist de noodzaak van een lokale aansluiting binnen het havengebied en voorziet dus geen Oosterweelknooppunt.

Ook dit is als een uitvoeringsvariant op het Oosterweel-Noord-tracé te beschouwen.

Plan-MER Oosterweelverbinding rapport 2:

“**Uitvoeringsvarianten** zijn mogelijke alternatieve technische oplossingen voor een bepaald tracéalternatief, **die het verkeerskundig functioneren van dit alternatief niet fundamenteel wijzigen**. Het kan hierbij gaan om volgende soorten wijzigingen (of combinaties daarvan):

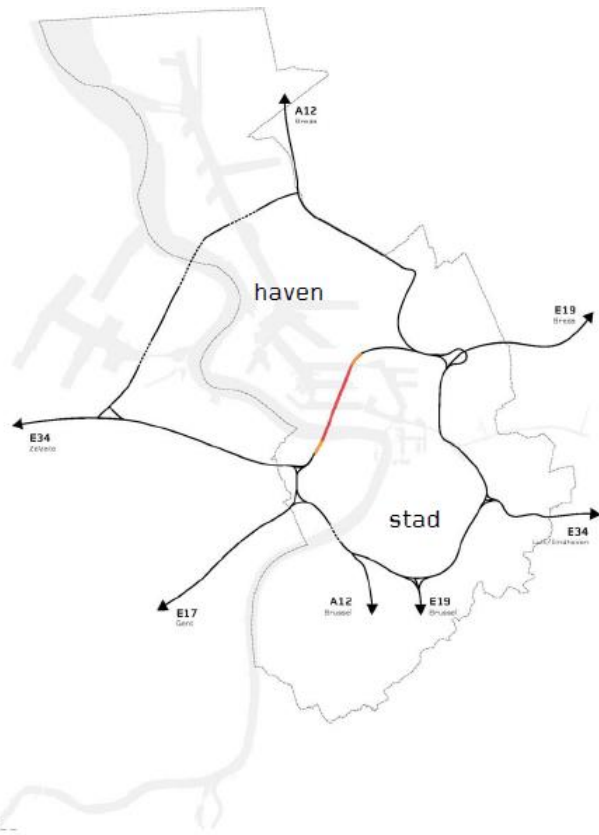
- * Beperkte tracéverschuivingen
- * Verschillen in lengteprofiel (b.v. viaduct i.p.v. tunnel)
- * Verschillen in uitvoeringstechniek (b.v. boortunnel i.p.v. cut & covertunnel)
- * Het al dan niet voorzien van bepaalde aansluitingen op het onderliggend wegennet
- * Andere inrichting van aansluitingscomplexen

Aannemelijk betere uitvoeringsvariant 2009: Arup/SUM-tracé

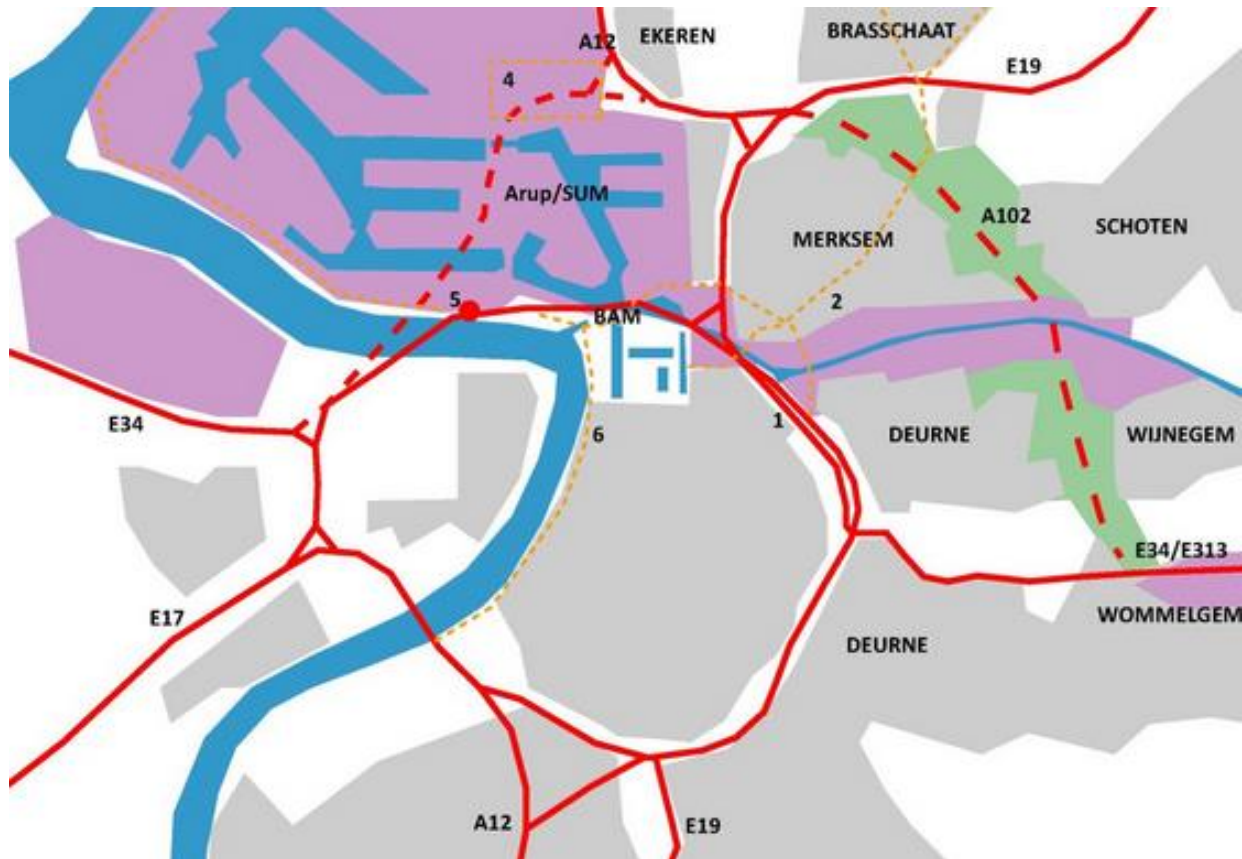


VERVOLGSTUDIE
BIJKOMENDE
SCHELDEKRUISSING
IN
ANTWERPEN

Juni 2009: Arup/SUM-tracé



Arup/SUM-tracé + A102



Plan-MER Oosterweelverbinding

6 februari 2014, rapport 2, bijlage

Drie uitvoeringsvarianten van eenzelfde tracé:

1. stRaten-generaal-tracé (2005)
2. Arup/SUM-tracé (2009)
3. Oosterweel-Noord (2010)

‘Indien er een relatie is – indien tracés op hoofdlijnen samenvallen, desgevallend in een andere uitvoeringsvariant (b.v. brug i.p.v. tunnel) – kunnen deze historische tracés op deze manier op hoofdlijnen als mee beoordeeld beschouwd worden in dit plan-MER-proces’ (p.72)

→ Arup/SUM-tracé bijgevolg mee beoordeeld in plan-MER, procedureel dus geen ‘nieuw’ tracé

A/S-tracé → Sint-Annatunnel

- **Boortunnel 4,3 km**, plafond 37 m onder maaiveld
 - Dwarsverbindingen elke 100 m
 - Interventieschacht halfweg tunnel + fietslift
 - **2x2 rijstroken = diameter 11 m = 2,487 miljard €**
 - < -- > Oosterweel 3,362 miljard €
 - = kostprijsverschil 875 miljoen € (= 4 km overkapping)
 - Geen droge bouwkuip nodig
 - Geen bagger/slib, wel Boomse klei
 - Oplevering: **eind 2022** (idem Oosterweel)
- = berekeningen gemaakt door ingenieursbureau

Westerscheldetunnel vergelijkbaar 6,6 km, 2x2 rijstroken Example of good practice

**De Westerscheldetunnel: een succesvol grootschalig
transportinfrastructuurproject**

Mig de Jong
TU Delft – TBM – Transport & Logistics
m.dejong@tudelft.nl

Jan Anne Annema
TU Delft – TBM - Transport & Logistics
j.a.annema@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Bevestiging van 'plan B voor A' van 4 mei 2014

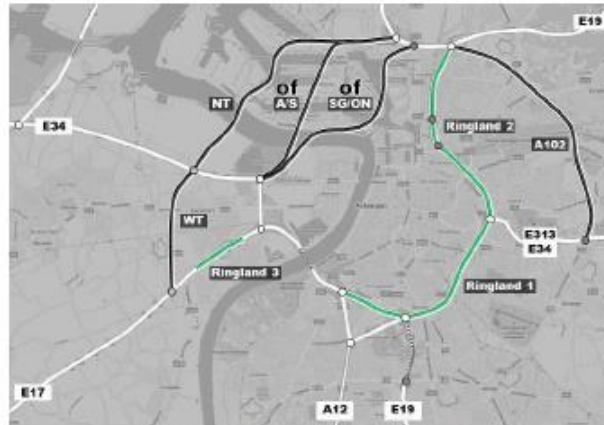


Een plan B voor A

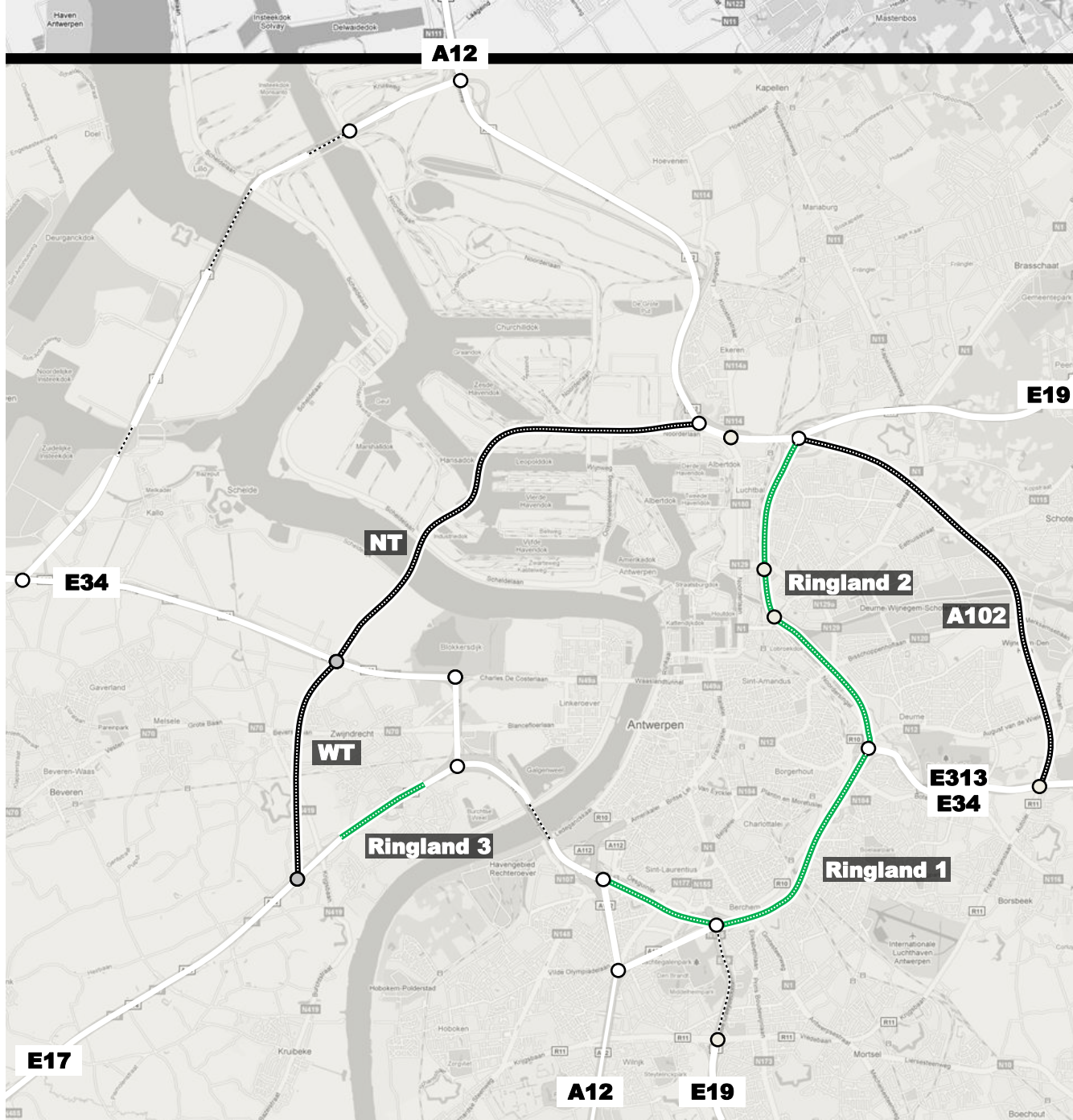


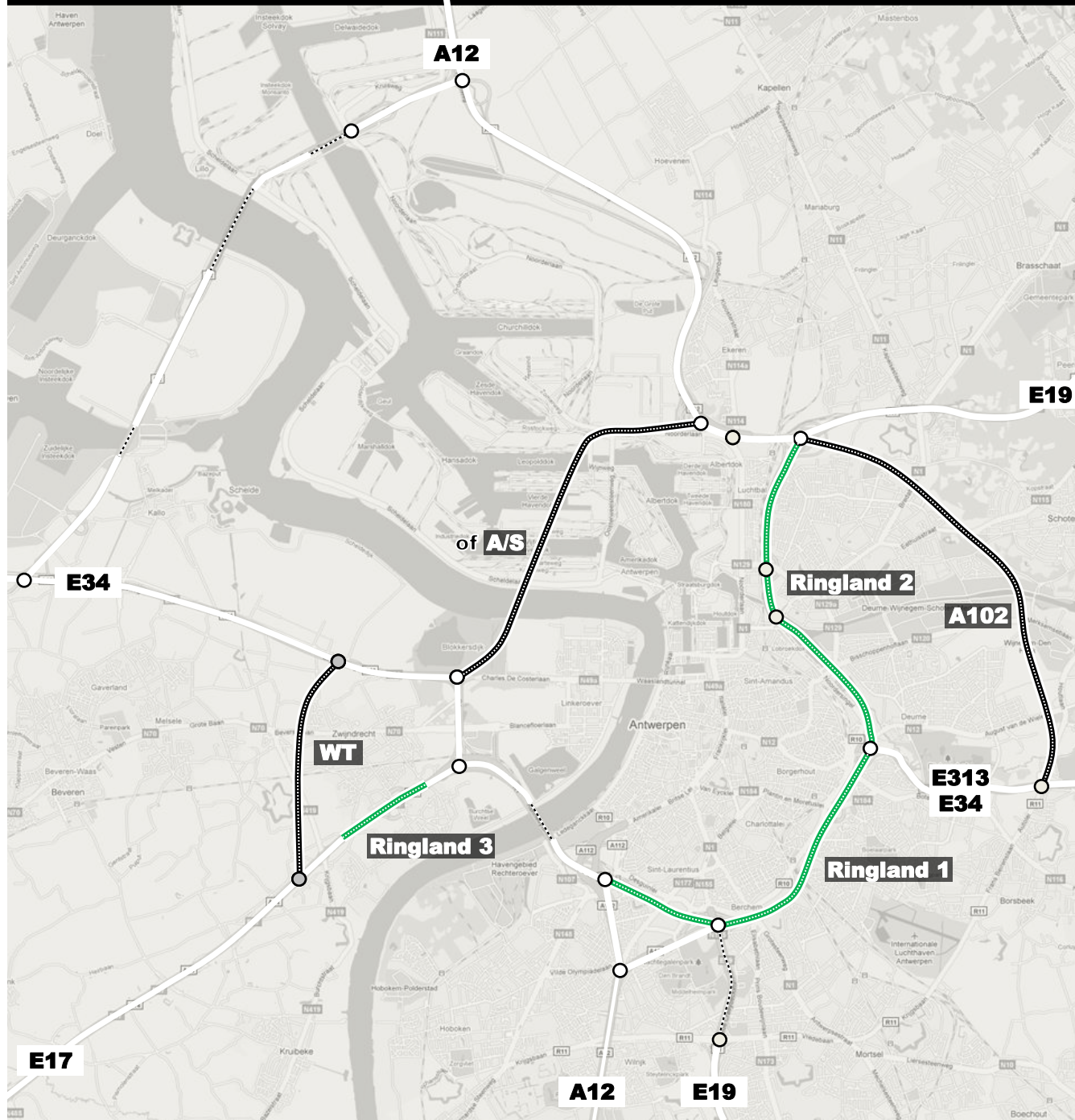
Rekening houdend met alle voorhanden studiemateriaal sinds maart 2009, met een inschatting van het maatschappelijk draagvlak en met het streven naar een balans tussen verkeersnoden en leefbaarheidseisen menen we dat vandaag alle bouwstenen op tafel liggen voor een duurzame herinrichting van het snelwegennet in de stad Antwerpen. Die bouwstenen zijn:

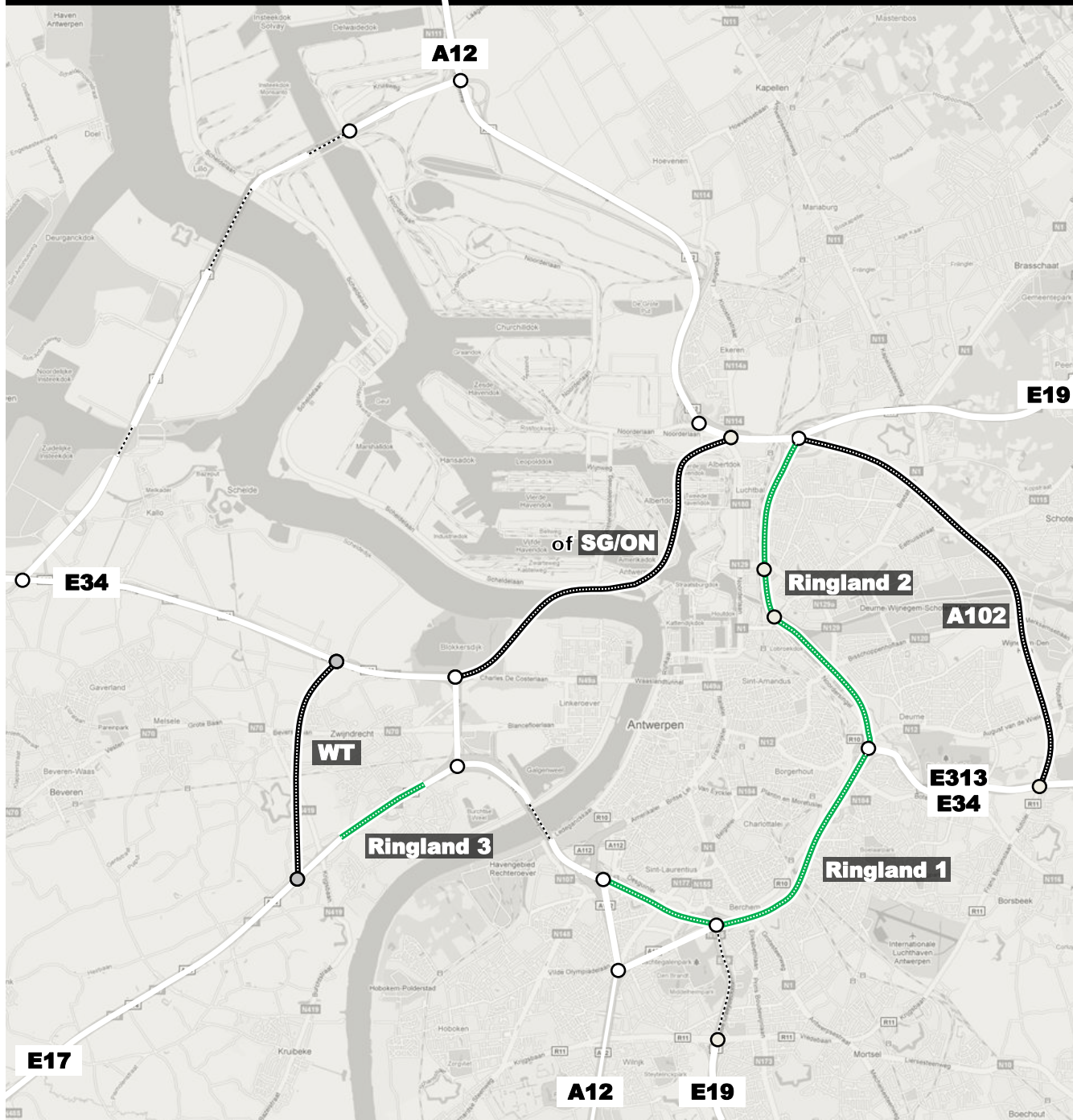
- de **A102** (Oosttangent tussen Wommelgem en Ekeren)
- de zogenaamde **Westtangent** (tussen de E17 en de E34, ten westen van Zwijndrecht)
- het **overkappen** van de Antwerpse Ring (Ringland 1 en Ringland 2) en de E17 tussen Zwijndrecht en Burcht (Ringland 3), met mogelijke uitbreiding naar de A12 in Wilrijk en de E313/E34 in Deurne, cfr. eveneens de Ring van A en Ecopolis als varianten van Ringland
- een **bijkomende Scheldekrulring door de haven** die de Kennedytunnel en de ring ontlast plus het overkappen van de ring mogelijk houdt, nl. een van deze drie varianten: Oosterweel-Noord (= stRaten-generaal-tracé, 2005), Arup/SJM (boortunnel, 2009) en Mecano (Noordtangent, 2010). Technische ontwerpen en doorrekeningen met gedifferentieerde tol – ook op het vlak van luchtkwaliteit en geluid – moeten hier uitsluitsel brengen.

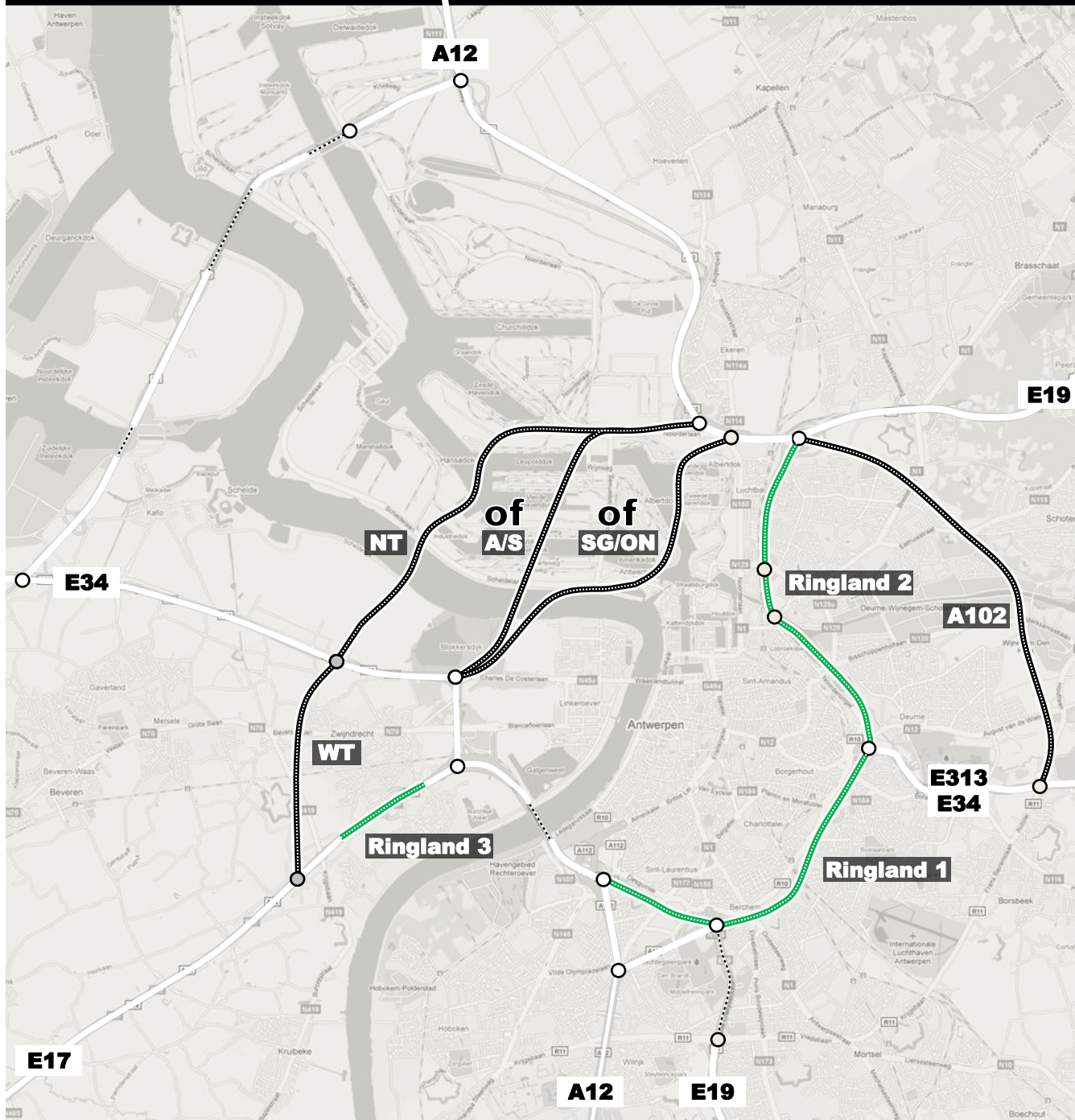


Dit in combinatie met **slimme verkeerssturing**, meer performante netwerken van fietsroutes en openbaar vervoer (tramverlengingen, voorstadstreinen, regiobussen) en voetgangersvriendelijke stadsontwikkeling volgens de principes van **Transit-Oriented Development (TOD)** = de Acht Principes voor Betere Straten en Betere Steden: <https://go.itdp.org/pages/viewpage.action?pageId=54887465>









Scheldekruisingen door haven

Vormen bypass rond de stad in plaats van erdoor, takken telkens aan op A12/E19 i.p.v. op huidige ring aan Deurne/Merksem → **≠ hypotheek overkapping ring**

Werken **goed op vlak van mobiliteit**: studies Arup/SUM, TML, plan-MER

Bieden alternatief voor Kennedytunnel mét **goede score voor leefbaarheid** (ontzien woongebieden, in meer of mindere mate)

Basis voor **maatschappelijk draagvlak**: 10 jaar debaterijping

Laatste puzzelstukken ontbreken nog vooraleer definitieve keuze i.v.m. **plek, capaciteit, ontsluiting en inbedding** van een van de drie haventracés kan worden gemaakt:

- **doorrekeningen met gedifferentieerde tol** op vlak van mobiliteit, luchtkwaliteit en geluid (binnen MER-procedure: afkeuring + nieuwe goedkeuring)
- **technische uitwerking** van deze alternatieven tot op niveau van Oosterweelverbinding (cfr. studie door TV ROTS): kostprijs, veiligheid, werf
- **concretisering** milderende maatregelen op Linkeroever en Zwijndrecht: slib, overkapping, geluidswallen, ...

Westtangent: sanering snelweghoefijzer rond Zwijndrecht



Bouwstenen voor een plan B

Ringland + A102 + noordelijke Scheldekruising Meccano of Sint-Annatunnel
(= meest valabele voorstellen)

- + Westtangent, afhankelijk van optie Scheldekruising
- + hoogwaardig fietsnetwerk gekoppeld aan intelligent uitgebouwd en performant netwerk openbaar vervoer (tramverlengingen, express netwerk voorstadstreinen)

Daarop ruggengraat nieuwe stadsontwikkeling enten:

- **ruimtewinst** zone R1 (bovenop en naast overkapping)
- woon/werkverdichting rond **knooppunten** openbaar vervoer in die zone en in de voorstedelijke gebieden
- **groengebieden** en **open ruimte** i.p.v. bijkomende verkeerswisselaars

Daartoe opdracht intendant: voorbij 'beslist beleid'

Onafhankelijk onderzoek overkapping ring in combinatie met Oosterweel en alternatieve Scheldekruisingen

Op basis van kwantitatief vergelijkbare gegevens

Charter voor het Antwerpse overkappingsonderzoek

In opdracht van de Vlaamse regering zal een intendant het overkappen van de Antwerpse ring en delen van aansluitende snelwegen onderzoeken. De intendant moet de best mogelijke oplossing voor de mobiliteit, leefbaarheid en stadsontwikkeling in en rond Antwerpen kunnen onderzoeken. Deze oplossing moet immers generaties meegaan en zowel Vlaanderen als haar grootste en nog groeiende woon-, werk- en havenstad ondersteunen.

Dit betekent dat de intendant:

- onafhankelijk werkt
- de volledige overkapping van de ring onderzoekt, op zich en in combinatie met de historische alternatieve Scheldekruisingen: Oosterweel, Oosterweel-Noord, Arup/SUM, Meccano en deRingvanA
- over wetenschappelijke, kwantitatief vergelijkbare gegevens beschikt om de scenario's grondig te vergelijken
- bij aanvang van zijn opdracht relevante lopende vergunningsprocedures scant op voldongen feiten die het overkappen kunnen bemoeilijken of hypothekeren
- de pleitbezorgers van de diverse scenario's bij het onderzoek betreft

Deze visie op de taak van de intendant is onderschreven door de actiegroepen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos en door de indieners van tracé alternatieven RingvanA (een overkapping-alternatief met 2de Kennedytunnel) en Oosterweel-Noord.

Echter, 8 juni 2015, publicatie aanbesteding intendantschap binnen beslist beleid

1/ 12

BE001 08/06/2015 - BDA nummer: 2015-514733

Standaardformulier 2 - NL

Intendant voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 –Ring om Antwerpen



Bulletin der Aanbestedingen

Publicatieblad van de Federale Dienst e-Procurement

FOD P&O – Wetstraat, 51 B-1040 Brussel



+32 27905200



e.proc@publicprocurement.be

www.publicprocurement.be

AANKONDIGING VAN EEN OPDRACHT

- (ii) *Er is geen impact op de prioritaire realisatie van de Oosterweelverbinding. De realisatie van de Oosterweelverbinding is prioritair en wordt niet afhankelijk gesteld van, noch gekoppeld aan, de aanpak van de studie of de realisatie van overkappingen. Er is geen interferentie met het MER of vergunningsproces voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.*

Gemiste kans

Recht trekken kan nog. We zijn altijd optimistisch

Maar ook realistisch → Raad van State