Vlaams
Parlement

66 (2016-2017) – Nr. 1
ingediend op 15 juni 2017 (2016-2017)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

15 juni 2017

verzendcode: OPE

INHOUD

Rapportering over de uitvoering van het toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid 3

Bijlagen:

– Bijlage 1: Aanvullende vragen project-MER Oosterweelverbinding 25

– Bijlage 2: Infrastructuuranalyse versterking R2..... 45

– Bijlage 3: Canvas Routeplan 2030..... 53

– Bijlage 4: Nota Werkgemeenschap 65

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

15 juni 2017

Inhoud

Inleiding 5

A. Vervoersregio Antwerpen 6

B. Ontwerpopdrachten overkapping 8

C. Oosterweelverbinding 10

1) Plannings- en vergunningsprocedures Infrastructuurproject Linkeroever 10

2) Project-MER Oosterweelverbinding: kanaaltunnels en Oosterweelknoop 11

3) Plannings- en vergunningsprocedures rest Oosterweelverbinding 13

4) Regelgeving tunnelveiligheid 13

D. Haventracé 15

1) Infrastructuuronderzoek verbinding E19 noord – E34 West 16

2) Aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West 17

3) A102 17

4) Plannings- en vergunningsprocedures Haventracé 18

E. Routeplan 2030 19

F. Overleg- en werkfora 19

1) Werkgemeenschap 19

2) Werkplatform 22

3) Taskforce 23

G. Financiering overkapping R1 23

H. Stopzetten juridische procedures 24

Bijlagen: 25

Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRatengeneraal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio.

Het Toekomstverbond bestaat enerzijds uit een aantal reeds gezette stappen die worden bestendigd in afwachting van de uitbouw van een nieuwe samenwerkingsstructuur. Anderzijds worden concrete nieuwe stappen ondernomen om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus.

Het Toekomstverbond bestaat uit volgende pijlers:

- Vervoersregio Antwerpen
- Ontwerpopdrachten overkapping
- Oosterweelverbinding
- Haventracé
- Routeplan 2030
- Overleg- en werkfora
- Financiering van de overkapping van de R1

Via een hele reeks workshops met vertegenwoordigers van het team van de intendant, de burgerbewegingen, de stad Antwerpen en de Vlaamse overheid werd gewerkt aan de uitvoering van de in het Toekomstverbond vastgestelde stappen. De ondertekenaars van het Toekomstverbond zaten sinds de ondertekening van het Toekomstverbond zeven maal samen in een zogenaamd Stappenoverleg om de uitvoering van de stappen uit het Toekomstverbond op de voet op te volgen.

Deze stappen vormen de start van een samenwerkingsverband dat de burgerbewegingen toelaat om juridische procedures stop te zetten. Dit betekent concreet dat ze afstand van geding doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State en dat ze geen nieuwe procedures inleiden tegen het GRUP.

In dit rapport geven we een stand van zaken van de in het Toekomstverbond afgesproken stappen. Deze rapportage is gestructureerd rond die bovenvermelde zes pijlers van het Toekomstverbond. Telkens wordt eerst de betreffende stap uit het Toekomstverbond geciteerd. Vervolgens geven we aan wat we als Vlaamse overheid hebben gedaan in uitvoering van deze stap.

Tenslotte zal de Vlaamse Regering aan de politieke fracties in het Vlaams Parlement de steun vragen voor dit Toekomstverbond en dit over de grenzen van alle partijen heen.

A. Vervoersregio Antwerpen

'De Vlaamse regering keurt in april 2017 een uitvoeringsbesluit goed om de vervoerregio Antwerpen toe te voegen als proefproject waarbinnen een regelluw kader basisbereikbaarheid wordt gecreëerd. MOW start de coördinatie op van de oprichting van een Regioraad die de samenwerking van de stad Antwerpen en gemeenten in het vervoersgebied vorm geeft. Tegen medio 2017 moet de Regioraad een eerste keer samen komen.'

'De Regioraad krijgt de opdracht om met steun van MOW en de Werkgemeenschap tegen het midden van 2018 een Routeplan 2030 op te maken.'

De Vlaamse Regering zal zo snel mogelijk een uitvoeringsbesluit goedkeuren om de vervoersregio Antwerpen toe te voegen als proefproject waarbinnen een regelluw kader basisbereikbaarheid wordt gecreëerd. Dit uitvoeringsbesluit kan echter pas worden goedgekeurd nadat een evaluatie werd gemaakt van de eerste proefprojecten. De evaluatie van de proefprojecten kan ten vroegste drie maanden na het opstarten van de vervoersregio's worden gemaakt. Daardoor zal dit uitvoeringsbesluit nog deze maand ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. De ontwerpteksten voor het uitvoeringsbesluit zijn evenwel reeds opgesteld en de evaluatie wordt momenteel gemaakt. Concreet betekent dit dat de vervoersregio Antwerpen nog voor het zomerreces officieel van start kan gaan.

Op 31 maart zond de secretaris-generaal van het departement MOW een brief naar het college van burgemeester en schepenen van de gemeenten in de vervoersregio om hen te informeren over de oprichting van de vervoersregio. De eerste bijeenkomst van de vervoersregioraad zal op 6 juli 2017 plaatsvinden. Voorafgaand aan de vervoersregioraad zal ook nog een infovergadering worden georganiseerd waarop het Toekomstverbond in het algemeen en het haventracé in het bijzonder zal worden toegelicht.

De afbakening van de vervoersregio Antwerpen gebeurde in overleg met het beleidsdomein Omgeving. Volgende gemeenten behoren tot de vervoersregio Antwerpen: Essen, Kalmthout, Wuustwezel, Kapellen, Stabroek, Brasschaat, Schoten, Schilde, Zoersel, Zandhoven, Ranst, Boechout, Lint, Kontich, Rumst, Boom, Niel, Schelle, Aartselaar, Kruibeke, Hemiksen, Schelle, Hove, Edegem, Mortsel, Borsbeek, Wommelgem, Wijnegem, Zwijndrecht, Antwerpen.

De gemeenten van de Vervoersregio Antwerpen

Gemeenten die buiten deze contour vallen kunnen op eigen vraag of op vraag van de Regioraad aansluiten na beslissing van de Regioraad. Verder kunnen ze ook worden betrokken bij relevante en specifieke projecten / thema's. Er zal worden nagegaan of de Provincie Antwerpen, net zoals in de vervoersregio Mechelen, kan opgenomen worden in de Regioraad.

Het beleidsdomein MOW zal inhoudelijke en logistieke ondersteuning verlenen aan de Regioraad. Verderop in deze nota wordt nader ingegaan op de ondersteuning die de Werkgemeenschap kan bieden aan de Regioraad.

De Regioraad zal de Vlaamse Regering een advies geven over het voorstel van Routeplan 2030 en de daaruit voortvloeiende Werkprogramma's. De Regioraad zal in het bijzonder – vertrekkende van het concept basisbereikbaarheid – een visie toevoegen aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Het behoort tot de autonomie van de Regioraad om beslissingen te nemen over de wijze waarop de raad zich organiseert.

Op basis van bovenstaande kunnen we concluderen dat alle stappen binnen de pijler 'Vervoersregio Antwerpen' volledig werden uitgevoerd.

B. Ontwerpopdrachten overkapping

*'*De prioritering van concrete leefbaarheidsmaatregelen zoals overkappingen wordt bepaald door het politiek stuurcomité. Dat gebeurt op basis van een selectiedossier dat de intendant opmaakt aan de hand van een evaluatie van de ontwerpen voor de overkapping door de jury, die voortspruiten uit de werkopdrachten van de geselecteerde ontwerpbureaus. De prioritering wordt bepaald aan de hand van verschillende criteria waaronder leefbaarheidseffecten, ruimtelijke potentie, timing en complexiteit, fasering, kostprijs en terugverdieneffecten.

- *De Vlaamse overheid zet de procedure voor de opmaak van een ruimtelijke visie voor de overkapping van de volledige Antwerpse Ring door zes ontwerpteams onverminderd voort met het oog op oplevering van een overkappingsproject voor het aan hen toegewezen segment tegen het voorjaar van 2018.'*
- De intendant geeft daarbij in april 2017 inzicht in de methodologie van de multicriteria-analyse die aan de basis ligt van het selectiedossier. Om de maatschappelijke meerwaarde te bepalen van de ontwerpen waarborgt hij hierbij een objectief en neutraal afwegingskader.

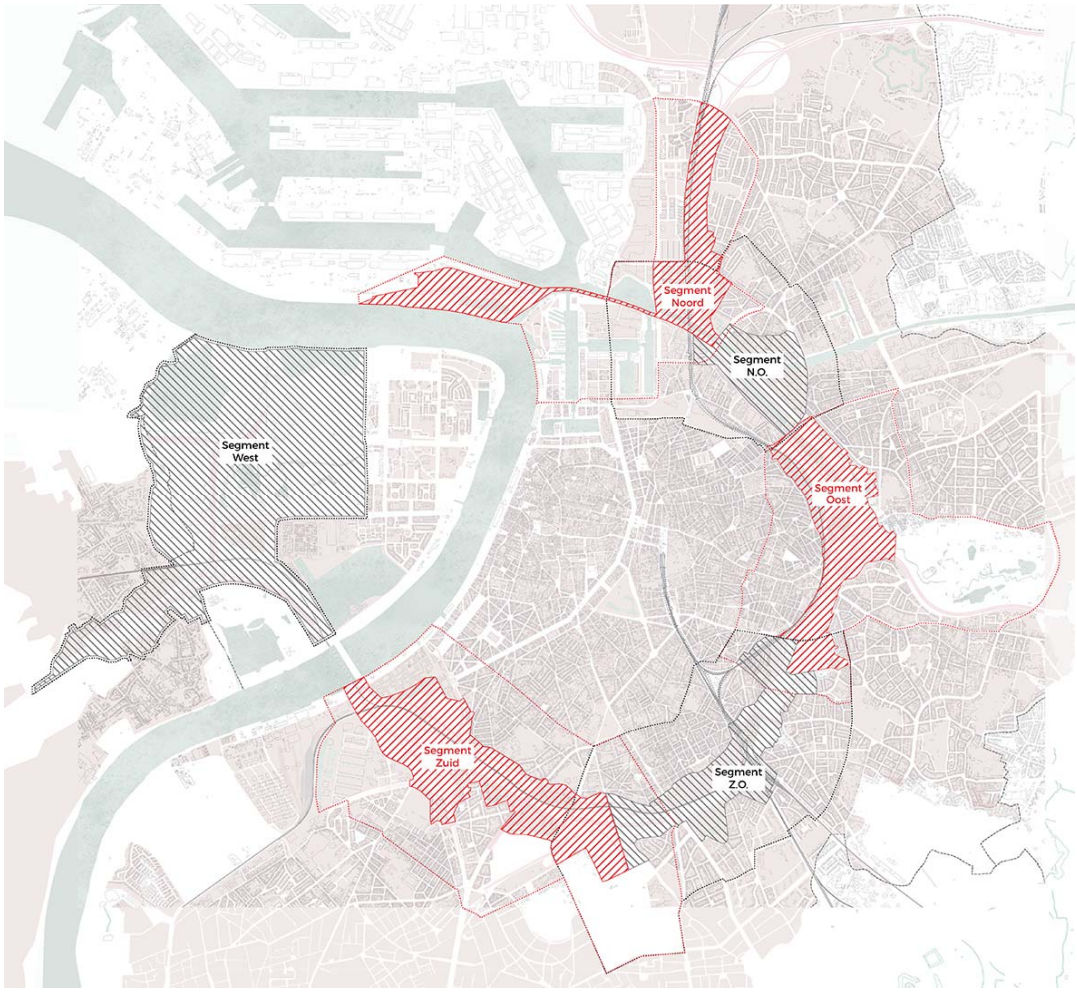
'De burgerbewegingen worden opgenomen in de jury ter beoordeling van de ontwerpen voor de overkapping op de verschillende deelsegmenten van de Antwerpse Ring teneinde een selectieverslag op te maken dat de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen in staat stelt de nodige keuzes te maken en daar ook de nodige financiële middelen voor vrij te maken.'

Drieëndertig topteams stelden zich kandidaat om overkappingen en leefbaarheidsmaatregelen voor de ringzone te ontwerpen. Een jury met o.a. vertegenwoordigers van de burgerbewegingen beoordeelde deze kandidaturen en maakte een rangschikking op. Op basis van dit juryverslag keurde minister Ben Weyts op 10 mei 2017 de selectiebeslissing goed voor de opdracht Ontwerpen over de RING '.

De vijftien meest geschikte teams ontvingen op 10 mei het bestek voor deze opdracht en op 19 mei kregen de teams een uitgebreide toelichting bij dit bestek. Ten laatste op 15 juni moeten deze geselecteerde teams hun offerte indienen. Deze offertes zullen opnieuw beoordeeld worden door een jury van deskundigen. In deze jury zullen niet alleen de eerder vermelde vertegenwoordigers van de burgerbewegingen zetelen maar tevens een vertegenwoordiger van de gemeente Zwijndrecht. Deze jury zal een gunningsvoorstel formuleren aan de Vlaams regering. Ten laatste op 14 juli kan de Vlaamse Regering dan een gunningsbeslissing nemen.

Met deze gunningsbeslissing worden vijf teams geselecteerd die in een eerste fase elk een segment van de R1 toegewezen krijgen. De teams werken hun visie op de overkapping uit tot een strategisch plan voor een segment. De ontwerpopgave betreft in hoofdzaak de bovengrondse inrichting van de overkappingssegmenten, de aangrenzende ruimtes en bijbehorende stadsrand. Een project van dergelijke omvang en complexiteit is per definitie intergenerationeel en vereist een breed draagvlak en een gefaseerde realisatie. Het vraagt een projectaanpak die rekening houdt met verschillende stakeholders en verschillende tijdschalen. Wat het draagvlak betreft, zullen de ontwerpteams in de eerste ontwerpfase een coalitie rond de overkapping van hun segment zoeken, daarin begeleid door de intendant.

Net zoals de vijf geselecteerde ontwerpteams maakt het team van de Intendant een gelijkaardige ontwerpoefening voor het segment Noord-Oost.



De 6 segmenten van ringzone voor de ontwerpopdrachten.

In de periode van 6 t.e.m. 13 september organiseert het team van de Intendant zogenaamde Ringdagen waarbij de ontwerpteams in het aan hen toegewezen ringsegement geïntroduceerd worden. Vanaf de Ringdagen zijn de teams zelf trekker voor de participatie, waarbij een terugkoppeling +/- om de 6 weken plaatsvindt. Per segment wordt door de stad Antwerpen een zogenaamde 'buddy' aangesteld die de teams wegwijs maakt in hun buurt. De burgerbewegingen hebben zich tevens geëngageerd om hun mobilisatiekracht in te zetten en burgers aan te moedigen om in dialoog te gaan met de ontwerpteams. Ook de gemeente Zwijndrecht betoont interesse om zich aan te sluiten bij deze werkwijze.

De ontwerpopdrachten moeten voor elk segment een interne fasering ontwikkelen. Zo kunnen per segment de plekken gedetecteerd worden waar een overkapping de grootste maatschappelijke meerwaarde creëert voor de stad en kan een strategische keuze van pilootprojecten reeds een belangrijke voorafname doen op de kwaliteit die een volledige overkapping op lange termijn zal bieden. Iedere team zal de voor haar segment voorgestelde pilootprojecten binnen de voorgestelde

fasering uitwerken naar een voorontwerpniveau. Deze pilootprojecten omvatten leefbaarheidsmaatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn, als bouwsteen voor wat nog komen gaat.

Op basis van deze ontwerpen (visie + strategisch plan + pilootprojecten) zal een beoordelingscommissie - bestaande uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Overheid, de Stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, het team van de intendant, burgerbewegingen en externe experts - een geïntegreerde evaluatie maken van de ontwerpresultaten.

Op 9 mei 2017 kregen de burgerbewegingen een uitgebreide toelichting bij de evaluatiekaders die voor deze evaluatie worden gebruikt. Zij kregen de mogelijkheid om opmerkingen te formuleren bij deze evaluatiekaders.

De beoordelingscommissie zal op basis van dit evaluatiekader eind mei 2018 een advies over prioritering formuleren. Dit zal worden voorgelegd aan het Vlaams en stedelijk bestuur ter ondersteuning van concrete beleidskeuzes voor overkappingsprojecten.

Op basis van bovenstaande kunnen we concluderen dat alle stappen binnen de pijler 'Ontwerpopdrachten' volledig werden uitgevoerd.

C. Oosterweelverbinding

1) Plannings- en vergunningsprocedures Infrastructuurproject Linkeroever

'Alle partijen zetten zich in voor een vlot en correct verloop van de procedures (project-MER, bouwvergunning, …) voor het beoogde resultaat, zodat gestart kan worden met de nodige infrastructuurwerken'

'In elk geval geeft de BAM in april '17 aan welke bewarende maatregelen zij neemt om beide pistes (geluidswerende maatregelen versterken of maatregelen uit ontwerpwedstrijd) technisch te faciliteren en ruimtelijk te reserveren en anticipeert de BAM op het selectiedossier door tegen 2018 beide opties - een robuuste geluidswering of het fundament voor een lichte overkapping - verder uit te werken voor de zone van de geplande werken ter hoogte van Zwijndrecht-Burcht zonder dat hierdoor enige voorafname op het verloop van de Ontwerpwedstrijd van de Intendant ontstaat.'

Samen met het gemeentebestuur en actoren van Zwijndrecht heeft BAM verkennend onderzoek gedaan naar de optimalisatie van geluidswerende maatregelen. Met geluidsmodelleringen en expert judgement zijn de effecten verkend van maatregelen zoals overkragingen, absorberende middenbermschermen, geluidsarme wegverharding, snelheidsreductie, e.d.m. Tevens zijn verkennende ramingen uitgevoerd van diverse maatregelen. Deze analyses hebben aangetoond dat met een combinatie van maatregelen belangrijke geluidsreducties ten opzichte van de referentietoestand in de omliggende woongebieden langsheen de E17 haalbaar zijn. Om dit resultaat optimaal op een kosteneficiënte wijze te bereiken, is een zorgvuldige uitwerking van de geluidswerende maatregelen nodig en de toepassing van innovatieve technieken. Het resultaat van dit verkennend onderzoek zal nu worden ingebracht als basis voor ontwerpopdrachten voor leefbaarheidsprojecten onder leiding van de intendant.

BAM heeft, in afwachting van die verdere uitwerking, de volgende innovatieve geluidsmaatregelen opgenomen in het bestek voor de lopende overheidsopdracht voor de Infrastructuurwerken Linkeroever:

- Geluidsarm wegdek
- Absorberende middenbermschermen

2) Project-MER Oosterweelverbinding: kanaaltunnels en Oosterweelknoop

'BAM zal in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop - van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring'

In het kader van het Toekomstverbond is afgesproken dat BAM in de lopende project-MER-procedure Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laat onderzoeken die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop – van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring.

Het doel hiervan is drieërlei :

(1) De impact van het Toekomstverbond op de Oosterweelverbinding in beeld brengen op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid;
(2) De milieueffecten van de ruimtelijke uitvoeringsvarianten die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels op een deskundige en onafhankelijke wijze in kaart brengen en beoordelen.
(3) Het projectMER voldoende robuust en volledig maken zodat op basis hiervan een omgevingsvergunning kan bekomen worden voor de constructies om de Oosterweelverbinding verder te overkappen.

In april en mei 2017 is op workshops en het Stappenoverleg met de overheid en burgerbewegingen een consensus tot stand gekomen over bijkomend onderzoek in het project-MER Oosterweelverbinding. Er is tevens overleg gepleegd met de dienst MER.

Het bijkomend onderzoek beoogt het beoordelen van de effecten van een bijkomend verkeersscenario "Toekomstverbond" (zie hoofdstuk C.2.a), omdat dit de visie van het Toekomstverbond inzichtelijk maakt op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid (o.m. geluid en luchtkwaliteit). Daarnaast zijn er voortvloeiend uit de afspraken gemaakt in het Toekomstverbond varianten opgelijst die mogelijkheden bieden voor een betere ruimtelijke inpassing en die het project-MER vervolledigen zodat op basis hiervan ook een omgevingsvergunning kan bekomen worden voor de redelijke varianten (zie hoofdstuk C.2.b).

Deze bijkomende uitvoeringsvarianten zullen door de initiatiefnemer BAM formeel bij de dienst MER met het oog op de opmaak van aanvullende richtlijnen neergelegd worden. (zie bijlage 1)

Het verdere verloop van de aanpak en de uitwerking van de onderzoeksvragen in het MER-proces verloopt transparant en met regelmatige terugkoppeling op het Stappenoverleg. Ook hierover werden afspraken gemaakt tussen burgerbewegingen en BAM.

a) Mobiliteitsscenario "Toekomstverbond"

Met het Toekomstverbond is er een algemene consensus bereikt dat een geactualiseerd mobiliteitsplan voor de Antwerpse regio steunt op een robuust netwerk van hoofdwegen, met bijkomende maatregelen om :

- een performant systeem van verkeerssturing in te voeren dat focust op het omleiden van doorgaand verkeer naar het Haventracé en de R1 in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer;
- de alternatieven voor het autoverkeer verregaand te versterken door de uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi, met de ambitie om in de stadsregio Antwerpen[1] een modal shift naar 50/50 (minstens 50% van alle verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer) te bewerkstelligen;
- het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen en het Waasland zoveel mogelijk te ontlasten van sluipverkeer;
- in de stad en de randgemeenten de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te verminderen;

De effecten van het Toekomstverbond op de Oosterweelverbinding worden berekend aan de hand van een nieuw verkeersscenario "Toekomstverbond" dat dit gewenst beleid belichaamt. Dit scenario gaat uit van:

- een ambitieuze modal split (50/50). De ambitieuze modal split geldt voor alle verplaatsingen binnen de stadsregio Antwerpen en op alle verplaatsingen binnen, van en naar de stadsregio.
- het rond maken van de R1 met de Oosterweelverbinding
- sturing van doorgaand verkeer langs het Haventracé met :
  - de aan te leggen A102 als bypass vanaf de E313 naar de haven, Nederland en de Liefkenshoektunnel
  - de versterkte A12Noord en de R2, met ondermeer een nieuwe Tijsmanstunnel,
  - versterkte aansluitingen met de E34West en de E313Oost (tot Ranst)
- ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer op de Zuidelijke en Oostelijke Ring (SRW/DRW[2]-concept conform de "Wedstrijdvariant" voor ontwerpopdrachten zoals uitgewerkt tijdens de super workshops onder leiding van de Intendant)

Deze onderdelen vormen samen het verkeersscenario die de integrale gewenste toestand van het Toekomstverbond in beeld brengt.

b) Ruimtelijke uitgangspunten en uitvoeringsvarianten

Het mobiliteitsscenario "Toekomstverbond" biedt tevens de mogelijkheid om bijkomende ruimtelijke verbeteringen aan te brengen en hierdoor bijkomende positieve effecten inzake leefbaarheid

[1] Stadsregio Antwerpen= stad Antwerpen (excl. het havengebied en het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo) en de gemeenten Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsel, Edegem en Zwijndrecht (excl. Waaslandhaven).
[2] SRW/DRW-concept = ontvlechten van verkeer via een Stedelijke Ringweg (SRW) en een Doorgaande Ringweg (DRW)

(luchtkwaliteit, geluid, ruimtelijke impact) te behalen. Zo wordt onderzocht of door de reductie van de capaciteit in de kanaaltunnels van de Oosterweelverbinding ook een aanzienlijk deel van de Oosterweelknoop overkapt kan worden, zoals het meest kritieke oostelijk gedeelte (t.h.v. Hogere Zeevaartschool, dichtst bij het Eilandje). Ook op alle andere plaatsen langs het traject en vooral aan de aansluitings- en op- en afrittencomplexen wordt nagegaan welke ruimtelijke optimalisaties mogelijk zijn.

In het project-MER werd reeds uitgegaan van verschillende scenario´s van overkapping, inbegrepen de uitvoeringsvarianten voor de aanleg van de Deurnese Tuinen en de volledige overkapping van de Oosterweelverbinding in de zone van de noordelijke R1.

– zie figuren 2 tot 4.

c) Relatie met andere procedures

Voor de aanpak van de MER-procedures A102, versterking R2 Haventracé, Extra Containercapaciteit Antwerpen, en dergelijke, zal telkens het mobiliteitsscenario Toekomstverbond (zie hoofdstuk A) opgenomen worden.

3) Plannings- en vergunningsprocedures rest Oosterweelverbinding

'Alle partijen zetten zich in voor een vlot en correct verloop van de procedures (project-MER, bouwvergunning, …) voor het beoogde resultaat, zodat gestart kan worden met de nodige infrastructuurwerken ('

De vergunningsprocedure Oosterweelverbinding ligt op het kritieke pad in de planning voor realisatie. Voor het afwerken en indienen van de omgevingsvergunning Oosterweelverbinding, is eerst een goedgekeurd project-MER nodig. De planning hiervan wordt bepaald door de benodigde doorlooptijd voor de beoordeling van de bijkomende uitvoeringsvarianten zie volgend punt C.3.). Een inschatting van deze doorlooptijd is pas mogelijk op basis van de aanvullende richtlijnen van de dienst MER.

4) Regelgeving tunnelveiligheid

'De Vlaamse Regering overweegt om naar analogie met de praktijk in Nederland het mogelijk te maken om beperkte afwijkingen toe te staan inzake de minimumeisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.'

De Europese tunnelrichtlijn legt minimale eisen op voor tunnels langer dan 500m op het TERN[3]. De Nederlandse wetgeving gaat verder dan deze minimumeisen van de Tunnelrichtlijn en legt een aantal strengere eisen op. In België[4] zijn volgens de toenmalige bevoegdheidsverdeling, de minimale

[3] TERN: Trans-European road network

[4] *Omzetting tunnelrichtlijn 2004/54/EG van 29 april 2004 in federale en regionale reglementering:*

- *Wet van 9-5-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet*
- *KB van 6-11-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet*
- *Decreet van 1-6-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet*

technische veiligheidsnormen van de Tunnelrichtlijn omgezet in federale reglementering en de aan beheer gerelateerde organisatorische en procedurele maatregelen omgezet in gewestelijke regelgeving. In tegenstelling tot in Nederland stelt de Belgische/Vlaamse wetgeving geen strengere minimumeisen, de bepalingen van de Europese Tunnelrichtlijn zijn vrijwel letterlijk overgenomen.

In de tekst van het toekomstverbond wordt verwezen naar de "praktijk" in Nederland om beperkte afwijkingen toe te staan inzake de minimumeisen voor tunnels in het TERN. Aangezien Nederland nog geen gebruik heeft gemaakt van de in de Tunnelrichtlijn voorzien afwijkingsprocedure voor de Europese Commissie, wordt waarschijnlijk bedoeld om bij sommige bepalingen in Vlaanderen naar analogie met Nederland dezelfde interpretatie te hanteren die in de Nederlandse wetgeving of Nederlandse richtlijnen wordt beschreven. Het gaat dan strikt juridisch gezien niet om afwijkingen, maar om toepassingen/interpretaties van de bestaande regelgeving. Het is inherent aan wetgeving dat zij aanleiding geeft tot interpretatie, net daarom is het uitermate belangrijk om steeds de geest van de wet te volgen en te respecteren.

Binnen de huidige Belgisch/Vlaamse wetgeving inzake de minimumeisen voor tunnels in het TERN bestaat nu al de mogelijkheid om waar nodig dezelfde interpretatie te hanteren als in Nederland. In de praktijk werd dit trouwens al zo toegepast. De interpretatie die door het Agentschap Wegen en Verkeer in haar rol van 'Bestuursorgaan[5]' wordt gehanteerd bij de toepassing van de zogenaamde '10 seconden regel' is hier een concreet voorbeeld van en steunt op de Nederlandse zienswijze. Zowel de Europese, Belgische als de Nederlandse regelgeving inzake de minimumveiligheidseisen voor tunnels hanteren dezelfde uitgangspunten die het doel van de tekst van art.2.1.3 van Bijlage I van de Tunnelrichtlijn, namelijk om de ongevalskans zo klein mogelijk te houden, respecteren. Het spreekt voor zich dat hiermee voorzichtig moet worden omgegaan en dat er strikte voorwaarden dienen vervuld te worden. Zo moet worden aangetoond dat er geografische omstandigheden zijn die maken dat het respecteren van de 10 seconden afstand niet haalbaar is. Het begrip geografische omstandigheden zijn niet alleen natuurlijke elementen, maar ook door de mens gecreëerde elementen zoals steden, industrie, landbouw, havens, dokken, ….. De tunnelbeheerder moet aantonen dat een tunnel geografisch op die locatie nodig is en er dus geen valabel alternatief mogelijk is. Bovendien moet de Tunnelbeheerder aantonen dat hij aanvullende en/of strengere maatregelen treft om de veiligheid te waarborgen.

Uit een risicoanalyse en veiligheidsstudie moet blijken dat de veiligheid geborgen wordt door extra maatregelen. Deze risicoanalyse houdt hierbij rekening met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, met name verkeerskenmerken, tunnellengte, verkeerstype en tunnelgeometrie, evenals het voorspelde aantal vrachtwagens per dag. Bovendien houdt de risicoanalyse rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, evenals met de aard en de omvang van de mogelijke gevolgen.

- *BVR van 23-11-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen, de wijze van goedkeuring van het ontwerp, de veiligheidsdocumentatie, de ingebruikstelling, de wijzigingen en periodieke oefeningen m.b.t. de tunnels in het trans-Europese wegennet*

MB van 22-1-2008 houdende aanwijzing van het bestuursorgaan voor tunnels in het trans-Europese wegennet

[5] • Het Bestuursorgaan is een administratief orgaan op nationaal, regionaal of lokaal niveau dat toeziet op de naleving van de Tunnelrichtlijn en dat formeel zijn goedkeuring dient te verlenen aan het tunnelontwerp en de ingebruikstelling van een nieuwe tunnel. Voor bestaande tunnels beslist het Bestuursorgaan formeel of de tunnel voldoet aan de veiligheidseisen om al dan niet onder beperkende voorwaarden in exploitatie te blijven.

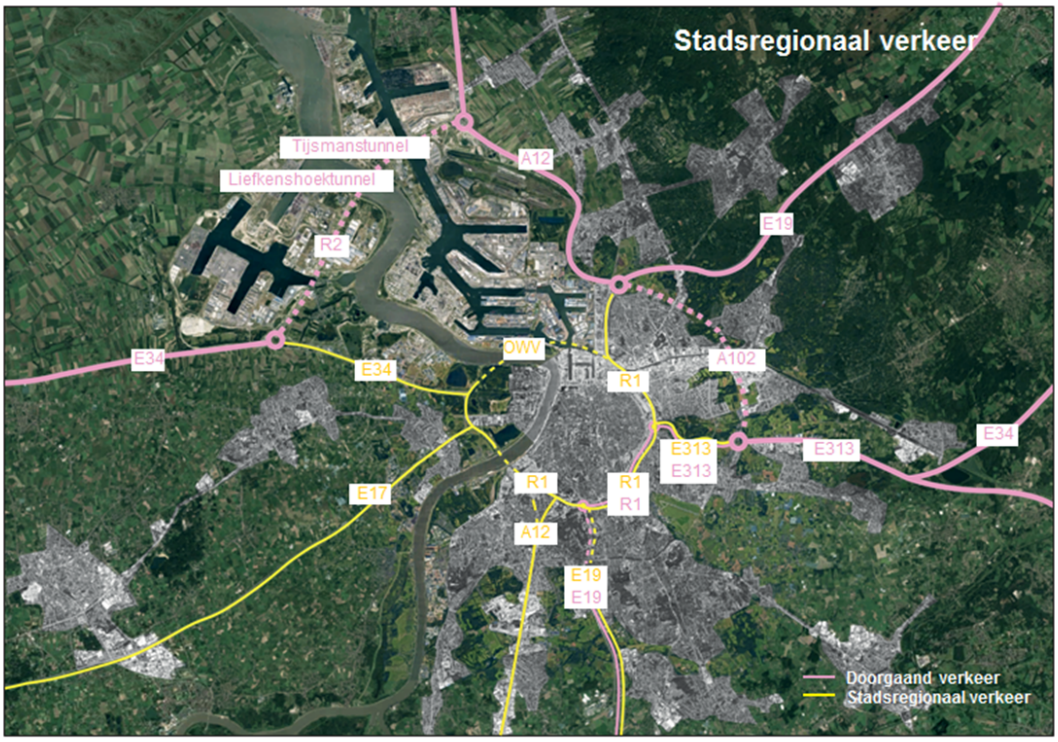
Voor het Bestuursorgaan zijn de resultaten van deze risicoanalyse essentieel in de beoordeling van de veiligheidseisen en de goedkeuring van het tunnelontwerp. Zeker in het kader van de overkapping van de Ring (R1) in al zijn complexiteit zijn veel elementen aanwezig die een bijzonder risico vormen. De Tunnelbeheerder zal met de resultaten van de risicoanalyse aan de slag moeten gaan en waar mogelijk het ontwerp aanpassen om de risico's te verkleinen en/of extra veiligheidsmaatregelen en/of aanvullende voorzieningen nemen om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen en op die wijze alsnog aan de wettelijke minimumeisen te voldoen.

Het Bestuursorgaan (AWV) zal de minimumeisen voor tunnels in het TERN binnen de geest van de Europese Tunnelrichtlijn naar analogie met de praktijk in Nederland toepassen, die mogelijkheid hoeft dus niet te worden gecreëerd want is nu reeds mogelijk binnen de huidige regelgeving en wordt nu ook al toegepast.

De Europese Tunnelrichtlijn voorziet de mogelijkheid om voor een welbepaalde tunnel of tunnelproject onder welomschreven omstandigheden een afwijking van de richtlijn aan te vragen via de Europese Commissie. In deze gevallen gaat het dus niet om interpretaties van wetgeving, maar om échte afwijkingen waaraan een duidelijke procedure voor de Europese Commissie is verbonden. Voor de verschillende tunnelprojecten en overkappingen in de Antwerpse regio zal onderzocht worden of een dergelijke afwijking aangewezen of noodzakelijk is.

D. Haventracé

Het Haventracé is een van de belangrijke investeringsassen van het Toekomstverbond. Het Haventracé is de route E34 West - R2 - A12 - en de aan te leggen A102. Deze route wordt versterkt en verhoogd in capaciteit, onder meer door het wegwerken van bestaande bottlenecks, de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel, de strategische verknoping met de bestaande hoofdwegen en het daarbij inschalen in het Europese TEN-T netwerk.



Het Haventracé kan opgedeeld worden in drie onderdelen:

- de verbinding E19 noord – E34 West,
- de aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West
- de aan te leggen A102 met de aantakking E34/E313 Oost

Deze drie onderdelen van het Haventracé worden hierna meer in detail besproken. Hierbij zal enerzijds ingegaan worden op de infrastructuurprojecten zelf en anderzijds op het te doorlopen plannings- en of vergunningsproces.

Gouverneur Cathy Berx kreeg van de Vlaamse Regering reeds de opdracht om de rol van procesbegeleider op te nemen voor het planningsproces rond de A102-R11bis. Minister Weyts zal aan de Vlaamse regering voorleggen om deze opdracht te actualiseren n.a.v. het Toekomstverbond en ook overleg te organiseren met haar collega van provincie Oost-Vlaanderen en Nederlandse provincie Zuid-Holland die plannen heeft voor verdere versterking A4.

1) Infrastructuuronderzoek verbinding E19 noord – E34 West

'BAM zal in april 2017 het infrastructuuronderzoek afronden van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2, die de aanpassingen oplijst en begroot om deze route op te waarderen voor doorgaand verkeer. Deze studie geeft input voor het opstellen van het Routeplan 2030.'

BAM deed een infrastructuuronderzoek van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2. Met dit onderzoek werden de aanpassingen opgelijst die nodig zijn om deze route op te

waarderen voor doorgaand verkeer. Hierbij werd vertrokken vanuit een maximale inzet (belasting) van de Liefkenshoektunnel en werden vervolgens de knelpunten op dit traject geïdentificeerd en werden voor deze knelpunten verbetervoorstellen uitgewerkt. Deze verbeteringsvoorstellen moeten er voor zorgen dat de Liefkenshoektunnel op zijn volle capaciteit kan benut worden.

Vervolgens werd vanuit het functioneren van het systeem en de samenhang met andere dossiers, een eerste voorstel van clustering voor de uitvoering van deelprojecten beschreven.

Teneinde een eerste inzicht te verwerven in het potentieel aantal betrokken bewoners bij het dossier van het haventracé, werden een aantal GIS analyses uitgevoerd waarbij bevolkingsdichtheid, -aantal en aantal betrokken adrespunten in beeld werd gebracht ten opzichte van het ganse tracé.

In bijlage 2 kan u het rapport vinden dat in het kader van dit infrastructuuronderzoek werd opgemaakt.

2) Aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West

'MOW zal in april 2017 het ontwerp van de tweede havenaansluiting en de aanpassingen aan de E34 West tussen de Waaslandhaven en Vrasene aftoetsen aan de gewijzigde ambitie van de R2 en de E34 West. Het relevante deel van dit project, zijnde de aansluiting R2/E34West en de aanpassingen aan de E34 West, wordt ingeschoven in het Routeplan 2030.'

De tweede havenaansluiting en de uitbreiding van de E34 tussen Vrasene en de aansluiting op de Oosterweelverbinding waren in het verleden reeds voorwerp van een plan-MER-procedure. De resultaten van dit plan-MER zijn vandaag echter onvoldoende actueel om de basis te vormen voor een RUP-procedure. Deze projecten zijn evenwel belangrijk voor de ontsluiting van de Waaslandhaven. Daarom zal deze MER-procedure op korte termijn hernomen worden. Het GRUP en het plan-MER zullen volgens de vernieuwde planningsprocedure conform het decreet van 1 juli 2016 worden opgemaakt. Met dit decreet werd de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen aangepast teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren.

In het Toekomstverbond en meer bepaald met het hierin naar voor geschoven Haventracé werden ambities voor de R2 en de E34 gewijzigd. Zoals eerder aangegeven werd onderzocht welke aanpassingen aan het bestaande wegennet noodzakelijk zijn om het Haventracé te realiseren. Bij de nu op te starten geïntegreerde MER- en RUP- procedure zal uiteraard ook rekening worden gehouden met deze gewijzigde ambities.

3) A102

'AWV zal in april 2017 een aanpak voorstellen voor het verdere verloop van de plan-MER A102/R11bis, die rekening houdt met de inzichten en resultaten van de workshops zuidelijke Ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost, alsmede de gewijzigde ambitie voor de A102.'

Momenteel loopt een plan-MER-procedure voor de A102 en de R11-bis. De beoogde plandoelstellingen waren hierbij dubbel:

- Het ontlasten van de R1 door het realiseren van verbindingen tussen enerzijds de E19-noord (knooppunt Antwerpen-Noord) en de E313/E34 (t.h.v. knooppunt Wommelgem) en anderzijds tussen de E313/E34 en de E19-zuid in Wilrijk.

- Het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de oostrand van de Antwerpse agglomeratie

Met het Toekomstverbond krijgt de A102 nog veel nadrukkelijker de rol van een snelwegverbinding waarlangs het doorgaand verkeer gestuurd zal worden. De R11bis maakt geen deel uit van het Toekomstverbond. Het doorgaand verkeer tussen de E313/E34 en de E19-zuid maakt gebruik van de R1. Om deze reden wordt het verkeer op dit deel van de R1 ontvlochten, waarbij doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer van elkaar worden gescheiden.

Gezien de gewijzigde scope en doelstellingen zal de huidige plannen en kostenramingen (801 miljoen euro voor basistracé in cut&cover incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...) voor de realisatie van de A102 herbekeken worden. Zo zal bijvoorbeeld moeten worden nagegaan of in de tunnels ADR-verkeer moet worden toegelaten. Daarnaast is het ook aangewezen om te herbekijken of er een synergie mogelijk is tussen de aanleg van de A102 en de 2e Spoorontsluiting die in dezelfde zone zal worden aangelegd.

4) Plannings- en vergunningsprocedures Haventracé

Voor alle projecten die kaderen binnen het Haventracé werd nagegaan wat de meest aangewezen procedure is voor al deze projecten. Hierbij werd de keuze om verschillende projectonderdelen al dan niet samen te behandelen gemaakt in functie van een zo vlot mogelijk procesverloop. Met een zo vlot mogelijk procesverloop wordt bedoeld:

- Minimale doorlooptijd procedures om waar mogelijk zo snel mogelijk tastbare resultaten te realiseren
- Maximale draagvlakcreatie
- Maximale juridische zekerheid

Op basis van deze analyse wordt er voor geopteerd om voor de A102/R11bis de lopende procedure on hold te zetten. In overleg met Infrabel zal worden nagegaan of er een synergie mogelijk is tussen de aanleg van de A102 en de 2e Spoorontsluiting. Tevens zal worden nagegaan hoe met kleinere ingrepen de doorstroming en de leefbaarheid op en rond de huidige R11 kan verbeterd worden. Op basis van deze analyses zal dan bepaald worden wat voor deze projecten de meest aangewezen plannings- en vergunningsprocedure is.

Ander onderdelen van het Haventracé zijn minder ingrijpend, vergen geen planningsinitiatief of staan al verder in hun voorbereiding of hebben een kleinere technische of ruimtelijke complexiteit en kunnen daarom wellicht sneller gerealiseerd worden via een kortere procedure.

Voor de 2e Tijsmanstunnel en de aansluiting van de R2 op de E34 staat het voorbereiden onderzoek al een stuk verder. Voor de Tweede 2e Tijsmanstunnel is bovendien geen bestemmingswijziging nodig. De 2e Tijsmanstunnel vormt vandaag reeds een belangrijk knelpunt op de R2. Het project Tijsmanstunnel kan hiervoor een oplossing bieden.

Een verbeterde aansluiting van de R2 op de E34 kan vandaag duidelijk gemotiveerd worden vanuit de nood aan een betere zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven.

Daarom wordt er in functie van een snelle opstart en aanpak op maat van de verschillende projectonderdelen, voor gekozen om voor deze projecten een parallel proces te voeren.

Voor de 2e Tijsmanstunnel zal een nieuwe project-MER-procedure worden opgestart met het oog op de aanvraag van een omgevingsvergunning. Wegens de hoge prioriteit en de ruimtelijke complexiteit

van de 2e Tijsmanstunnel zal een technische haalbaarheids- en inplantingsstudie opgestart worden. Zo kan gegarandeerd worden dat enkel technisch haalbare oplossingen worden meegenomen in het verdere procesverloop.

Het ontwerp van de tweede havenontsluiting en de aanpassingen aan de E34 West tussen de Waaslandhaven en Vrasene worden aftoetsen aan de gewijzigde ambitie van de R2 en de E34 West. De aansluiting R2/E34West en de aanpassingen aan de E34 West zullen worden ingeschoven in het Routeplan 2030. Op korte termijn wordt een GRUP en plan-MER, volgens de vernieuwde geïntegreerde planningsproces opgestart.

Ook voor de overige noodzakelijke aanpassingen op de R2 en de aansluiting R2/A102 zal een apart plannings- en/of vergunningsprocedure doorlopen worden.

E. Routeplan 2030

'MOW maakt in april 2017 een voorstel van canvas op van het Routeplan 2030 voor de Antwerpse vervoersregio en een leidraad voor de opmaak van het plan, de wijze van prioritering, enzovoort'

Op basis van een aantal workshops met burgerbewegingen en de belangrijkste bovenlokale actoren inzake mobiliteit in de vervoersregio Antwerpen werd een canvas opgemaakt voor het 'Routeplan 2030'. Dit canvas voor het 'Routeplan 2030' geeft verduidelijking bij de inhoud en de vorm hiervan en beschrijft het proces dat opgezet wordt met het oog op de realisatie ervan. Vermits dit 'Routeplan 2030' verder vorm zal krijgen in de schoot van de 'Vervoersregio' (Werkgemeenschap en Regioraad), is dit canvas geen bindende tekst maar een leidraad die de nodige aanzetten geeft. In bijlage 3 kan u de tekst van het canvas raadplegen.

F. Overleg- en werkfora

Het Toekomstverbond vermeldt een aantal overleg- en werkfora. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de rol en taken van deze werkfora. Belangrijk hierbij is dat in de eerste plaats wordt uitgegaan van de nieuwe manier van samenwerken die zijn basis vindt in het Toekomstverbond. De hier voorgestelde rollen, taken en structuren moeten deze nieuwe wijze van samenwerken mogelijk maken. Het is echter belangrijk dat we deze structuren permanent evalueren en waar nodig bijsturen om zo het beoogde resultaat te bereiken. Daarom werd er ook voor geopteerd om deze overleg- en werkfora niet te verankeren in regelgeving of overeenkomsten.

1) Werkgemeenschap

'De burgerbewegingen worden door middel van de verderzetting van workshops o.l.v. de intendant betrokken bij alle verschillende vraagstukken die rijzen bij de verdere uitwerking van de verschillende onderdelen van dit Toekomstverbond.'

'De huidige intendant werkt in april 2017 een voorstel van aanpak uit voor het functioneren van de Werkgemeenschap.'

'Om het draagvlak voor deze maatschappelijk gedragen consensus voor een nieuw Routeplan 2030 te versterken, wordt de samenwerking met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke actoren en stakeholders – dat zijn oorsprong vindt in het overleg met de

intendant - voortgezet in de vorm van een Werkgemeenschap, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle relevante stakeholders: actiegroepen en burgerbewegingen, economische sectororganisaties, enzovoort.'

'De Werkgemeenschap belichaamt de participatieve ondersteuning en beleidsondersteunende functie in de besluitvorming.'

De afgelopen maanden werkten onder leiding van Alexander D'Hooghe de burgerbewegingen, ambtenaren van de stad Antwerpen en Vlaams Gewest en externe experts samen binnen 'superworkshops'. Deze manier van samenwerken willen we verder zetten binnen het kader van de Werkgemeenschap.

Het Toekomstverbond omschrijft een Werkgemeenschap met volgende taken: beleidsvoorbereidend werk, klankbord bij uitvoering, draagvlakmeter voor voorstellen, denktank. De grote missie van de Werkgemeenschap bestaat erin een structuur en synthese te brengen in de debatten en meningsverschillen over mobiliteit en leefbaarheid, om vanuit een algemene beleidsvisie concrete projecten en interventies op te zetten, of nieuwe denkpistes te ontsluiten De werking van de Werkgemeenschap is in essentie transdisciplinair en constructief; in die zin is de Werkgemeenschap het hart van de projectwerking, het scharnier tussen diverse geledingen.

De optimale oplossing ontstaat in een iteratief proces waar ieder vanuit zijn expertise bijdragen levert en het product (het ontwerp, het project) steeds verder aanpast, verfijnt, bijstuurt tot er een optimale balans gevonden is. Deze werkwijze is getest gedurende het intendantschap van Alexander D'Hooghe in 'superworkshops'. Ambtenaren, burgers en experten werkten er samen, gaven elkaar huiswerk, bouwden samen kennis op en maakten een denkproces door, waarbij om beurten gerekend, getekend, en verder gewerkt werd. Binnen de Werkgemeenschap willen we het begrip 'superworkshop' herdoopt tot 'werkbank'.

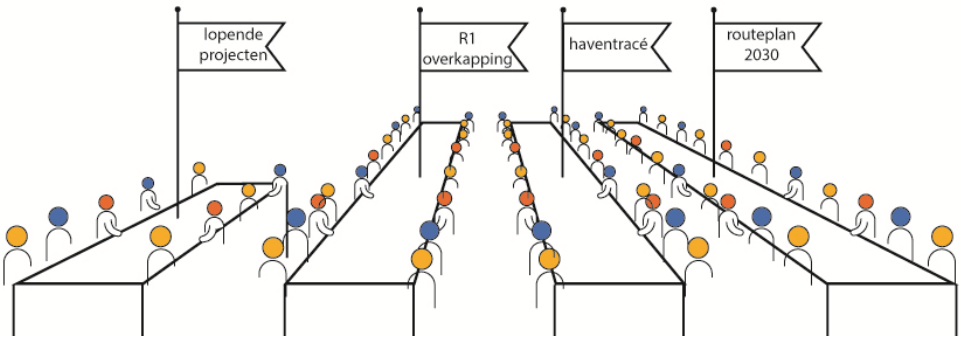
Zoals afgesproken in het Toekomstverbond werkte Alexander D'Hooghe in overleg met de burgerbewegingen en de Vlaamse overheid een voorstel van aanpak uit voor het functioneren van de Werkgemeenschap. In bijlage 4 kan u het integrale plan van aanpak vinden. Hierna worden kort de belangrijkste elementen uit dit plan van aanpak toegelicht.

De belangrijkste voordelen van de Werkgemeenschap zijn als volgt samen te vatten:

- De werkgemeenschap biedt een forum waar we de bij alle actoren aanwezige kennis en vernieuwende ideeën kunnen inschakelen in een oplossingsgericht proces.
- In de Werkgemeenschap kunnen we de sociale terreinkennis ontginnen en deze bruikbaar maken in het ontwerpproces.
- De Werkgemeenschap kan fungeren als een beleidsvoorbereidende entiteit die snel, agiel en geïntegreerd beleidsvoorbereidend studiewerk aankan. Daarbij opereert deze studiedienst op de grens tussen ruimte en gezondheid en mobiliteit. De Werkgemeenschap dient naar best vermogen een voorkeursscenario of een waaier van verdedigbare scenario's te formuleren voor de Regioraad en/of haar bevoegde minister.
- Bij de afweging van beleidsopties kan binnen de Werkgemeenschap een meting van (potentieel) draagvlak vanaf het begin mee in ogenschouw genomen worden.

De Werkgemeenschap wordt begeleid door een intendant, die aangesteld en ondersteund wordt door de Vlaamse overheid. Let wel het gaat hier om een op termijn nieuw aan te stellen intendant die instaat voor het goed functioneren van de Werkgemeenschap. Deze heeft een eigen productief vermogen met onderzoekers, analisten en ontwerpers. Dit team wordt ten dele meegebracht door de intendant, maar dient ook aangevuld te worden vanuit de burgerbewegingen en vanuit de overheidsadministraties op Vlaams en lokaal (provincie en gemeenten) niveau. Zo ontstaat een team van experts uit het team van de intendant, door burgerbewegingen aangebrachte experten, en experten van overheden. Indien nodig kan gericht externe expertise worden ingehuurd. Daartoe zal de Vlaamse overheid ook een studiebudget voorzien, waarmee specifieke analyses kunnen besteld worden, die de intendant definieert met de door hem/haar begeleide Werkgemeenschap, en door hem begeleid worden.

Om de activiteiten binnen de Werkgemeenschap enigszins te structureren worden Werkbanken gecreëerd. Elke werkbank heeft een eigen doelstelling, een agenda. Bijvoorbeeld een afweging van de mogelijke oplossingen voor de A102 bekijken. De Werkbank heeft ook een duidelijke tijdsperiode om deze doelstelling te halen. Na het halen van de doelstelling, wordt de werkbank in principe opgeheven. De Werkgemeenschap wordt op deze wijze de bundeling van een variërende reeks van werkbanken.



In een eerste fase van de uitvoering van het Toekomstverbond zien we alvast Werkbanken rond volgende thema's: Overkapping R1; Haventracé; Routeplan 2030 en Lopende projecten (bouwaanvragen, minder hinder, …). De Werkbank 'Overkapping R1' zal tot het einde van zijn opdracht door Alexander D'Hooge begeleid worden.

Om een en ander vlot te trekken kan de intendant een team samenstellen waarin vertegenwoordigers uit administraties en actiegroepen een plaats nemen, en dat de werking van de werkbanken coördineert en op elkaar afstemt.

Omdat de Werkgemeenschap vooral uit experten bestaat, biedt ze niet altijd een goede graadmeter voor het draagvlak voor de ontwikkelde ideeën. Daarom kan de Werkgemeenschap 'public review moments' organiseren waarvan work-in- progress, en onvoldragen en kwetsbare ideeën aan een breder publiek worden voorgelegd en toegelicht. Dat biedt aan eenieder de kans om hierop te reageren. Deze formule, die inspiratie haalt bij de 'burgerraad', vervangt de conventionele klankbordgroep-formule. Voor deze 'public reviews' wordt het gebruikelijke middenveld – scholen, cultuursector, sportverenigingen, etc. telkens actief uitgenodigd om mee te lezen en commentaar te leveren.

Het hierboven beschreven werkmodel beoogt een hogere vorm van participatie dan klassieke communicatie en inspraak. Het gaat om co-creatie (samen bedenken) en co-productie (samen maken) die uitmonden in een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het resultaat.

Tegelijk heeft het heeft geen zin om een nieuw, onafhankelijk werkmiddel te creëren dat los staat van door de wetgever voorgeschreven, of andere, bestaande en goed functionerende inspraakprocessen. Elke werkbank dient dus, bij haar oprichting, eerst de bestaande inspraakprocessen rond een vraagstelling in kaart te brengen, en haar eigen werking er vervolgens maximaal mee te integreren en er eventueel ontbrekende componenten aan toe te voegen

De Regioraad wordt een opdrachtgever van de Werkgemeenschap. Concreet is de relatie met de Werkgemeenschap als volgt: De Regioraad is het democratisch bestuur en beslist dus over de toewijzing van de belastingmiddelen, maar bepaalt niet de details. De Werkgemeenschap bepaalt verschillende uitgewerkte opties, maar beslist niet welke gekozen wordt.

Om deze Werkgemeenschap en haar werkbanken te doen slagen engageert de Vlaamse overheid zich om:

- een aantal ambtenaren als experten in te zetten voor de Werkgemeenschap
- een intendant te benoemen die het werkproces begeleidt
- een secretariaat voor de Werkgemeenschap te voorzien
- voor de Werkgemeenschap een studiebudget te voorzien dat door de intendant beheerd wordt

De actiegroepen en burgerbewegingen, en ook de bedrijfswereld hebben een cruciale taak:

- effectief deelnemen aan het proces van co-creatie en co-productie dat plaats vindt binnen de Werkgemeenschap
- het aangeven en mee uitwerken van innovaties die burgers of bedrijven kunnen aanbrengen bij het bedenken van oplossingen
- Het faciliteren van overleg tussen overheid en actiegroepen en burgerbewegingen over de gehele vervoersregio of actiegebied zodat elkeen inspraak krijgt, maar ook de lokaler gerichte actiegroepen bewust maken van de grotere discussies van algemeen belang
- het helpen garanderen van transparantie en kritische evaluatie tijdens de ontwikkeling van beleidsvoorbereidende studies, of project-evaluerende taken

Om bovenvermelde rol te kunnen vervullen is een substantiële verbreding en uitbreiding van de bestaande burgerbewegingen noodzakelijk, ook actievoerders ver buiten de Singel en andere maatschappelijke actoren zoals bedrijven moeten betrokken worden. Ze moeten tevens streven naar een verduurzaming van de samenwerking tussen de actiegroepen en burgerbewegingen.

2) Werkplatform

'Het Antwerps Werkplatform voor de vervoersregio Antwerpen is een operationeel samenwerkingsplatform (één loket) die bestaat uit MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die samen instaan voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse vervoerregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder).'

'Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde Werkprogramma's in de vervoersregio Antwerpen.'

De grote uitvoerende overheidsdiensten (lokaal, Vlaams en federaal) worden met het oog op de uitvoering van het Toekomstverbond en later het Routeplan 2030 samengebracht in een Werkplatform. Het Werkplatform moet zorgen voor een geïntegreerde en een gecoördineerde samenwerking op het terrein tussen alle overheidsactoren. Het gaat hier niet alleen over een samenwerking in het kader van infrastructuurwerken maar eveneens inzake verkeerssturing en minder hinder maatregelen tot en met een samenwerking tussen aanbieders van openbaar vervoer.

Het Werkplatform coördineert ook de ondersteuning vanuit de administratie van de werking van de werkgemeenschap en de besluitvorming in de Regioraad door inbreng van de expertise aanwezig bij de eigen diensten. Waar nodig kan het Werkplatform ook studieopdrachten in de markt zetten om de Regioraad en de Werkgemeenschap te ondersteunen.

3) Taskforce

'Verder worden concrete stappen ondernomen om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus waarop verder gewerkt wordt. Om dit stappenplan op een vlotte en gecoördineerde wijze op het terrein te implementeren, wordt een taskforce opgericht o.l.v. de secretaris-generaal van het departement MOW.'

In het Toekomstverbond werden een reeks stappen opgelijst. Enerzijds ging dit om reeds gezette stappen die in afwachting van de uitbouw van een nieuwe samenwerkingsstructuur werden bestendigd. Anderzijds moesten ook concrete stappen ondernomen worden om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus waarop verder gewerkt wordt . Om dit stappenplan op een vlotte en gecoördineerde wijze op het terrein te implementeren, werd een zogenaamd 'Stappenoverleg' opgericht o.l.v. de secretaris-generaal van het departement MOW. In dit overlegorgaan zaten vertegenwoordigers van de ondertekenaars van het Toekomstverbond: de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen.

Nu deze stappen zijn gerealiseerd is het belangrijk dat het Toekomstverbond verder wordt geïmplementeerd. De operationele afstemming zal gebeuren in het hiervoor beschreven Werkplatform. Een ambtelijke Taskforce zal instaan voor de strategische opvolging van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030. Deze Taskforce zal bestaan uit de leidend ambtenaren van de betrokken overheidsdiensten en wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het departement MOW.

G. Financiering overkapping R1

'In het kader van de eerste grote fase in de overkapping voorzien de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf een bedrag van 1,250 mia EUR dat ingezet wordt op basis van de uitkomst van het selectiedossier van de intendant.'

Bij de door de Vlaamse Regering ingediend aanpassing van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017 wordt een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 - Ring om Antwerpen gecreëerd

In dit rollend fonds zullen de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld worden teneinde dit fonds aan te kunnen wenden in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1. Binnen de perken van de begrotingscontouren kan de minister voor Mobiliteit en Openbare Werken tijdens het begrotingsjaar middelen bij ministeries, DAB's en rechtspersonen herschikken naar de begrotingsruiter voor de overkapping. Zo kunnen de recent sterk verhoogde investeringskredieten van het beleidsdomein MOW ook aangewend worden en niet in de onderbenutting vallen. Als er bij het einde van het begrotingsjaar nog kredieten vrij beschikbaar zijn binnen de ministeriële begroting, dan zullen die door het FFEU worden afgeroomd. Voorgesteld wordt om dit fonds onder te brengen onder het nieuwe begrotingsartikel MB0-1MHF2AH-WT.

In de afgelopen jaren was er regelmatig contact met de Europese Investeringsbank (EIB) over de financiering van het Oosterweelproject. De EIB verstrekt gunstige leningen voor investeringen die aansluiten bij Europese doelstellingen inzake jobcreatie, economische groei en de strijd tegen de klimaatverandering. In september 2016 werd door de Vlaams regering officieel aan de EIB de vraag gesteld tot medefinanciering van het Oosterweelproject. In oktober 2016 bevestigde de EIB dat zij zich als een natuurlijke partner voor dit project ziet, daar zij al lang actief is bij de financiering van de infrastructuurwerken voor transport, en in het bijzonder voor trans-Europese netwerken, waar de Oosterweelverbinding deel van uitmaakt.

Na onderzoek van de technische en economische aspecten van het dossier heeft de Europese Investeringsbank (EIB) op 3 mei 2017 de aanvraag voor financiering voor het Oosterweelproject aanvaard. De EIB overweegt de Vlaamse overheid 1 miljard euro te lenen voor de realisatie van het Oosterweelproject. De EIB heeft inmiddels de 'due diligence' procedure opgestart, een diepgaand assessment door de ingenieurs en financiële specialisten van de bank.

H. Stopzetten juridische procedures

'Deze stappen vormen de start van een samenwerkingsverband dat de burgerbewegingen toelaat om juridische procedures stop te zetten. Ten laatste eind april 2017 zullen stRaten-generaal en Ademloos afstand van geding doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State en worden geen nieuwe procedures ingeleid tegen het GRUP.'

De ondertekenaars van het Toekomstverbond die een geding aanspanden tegen het GRUP Oosterweelverbinding engageerden zich om afstand van geding te doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State indien de in het Toekomstverbond vermelde stappen werden uitgevoerd.

Uit deze rapportering blijkt dat de Vlaamse overheid deze stappen uitvoerde. Het is nu aan de overige ondertekenaars om te oordelen of deze stappen volstaan en of ze dit deel van het Toekomstverbond ook kunnen uitvoeren.

BIJLAGEN:

Bijlage 1: Aanvullende vragen project-MER Oosterweelverbinding

Per e-mail en bevestigd per aangetekend schrijven
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Departement Omgeving - dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Antwerpen, […] juni 2017

Betreft: project-MER Oosterweelverbinding te Antwerpen – uitbreiding van het onderzoek

Geachte dames en heren,

Wij verwijzen naar het lopende project-MER-onderzoek over de Oosterweelverbinding te Antwerpen, waarvan BAM NV de initiatiefnemer is. Dit dossier is bij Uw dienst gekend als **PR2236**.

Zoals u weet, werd er onlangs tussen de initiatiefnemer, de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland een Toekomstverbond gesloten voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio.

Het Toekomstverbond ruilt het conflictmodel in voor een nieuw samenwerkingsmodel tussen de Vlaamse overheid, lokale overheden, burgerbewegingen en andere maatschappelijke actoren met als doel de realisatie van maatregelen, acties en projecten die de Antwerpse stadsregio bereikbaar en leefbaar maken.

In het kader van dit Toekomstverbond is onder meer afgesproken dat in het lopende project-MER Oosterweelverbinding diverse bijkomende varianten worden onderzocht.

Het bijkomend onderzoek beoogt het beoordelen van de effecten van een bijkomend verkeersscenario "Toekomstverbond", omdat dit het gewenst beleid van het Toekomstverbond inzichtelijk maakt op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid (o.m. geluid en luchtkwaliteit). Daarnaast zijn er varianten opgelijst die mogelijkheden bieden voor een betere ruimtelijke inpassing en die het project-MER robuust maken en vervolledigen zodat op basis hiervan een omgevingsvergunning kan bekomen worden.

BAM heeft zich als initiatiefnemer van het project-MER – in samenspraak met de MER-

coördinator – geëngageerd om deze uitvoeringsvarianten die uit het Toekomstverbond voortkomen mee in haar project-MER op te nemen.

U vindt als bijlage de lijst met de bijkomende onderzoeksvragen die in het kader van het Toekomstverbond aan het project-MER-onderzoek mee zouden worden opgenomen.

BAM nv verzoekt dan ook de dienst Mer om dit bijkomend onderzoek in aanvullende bijzondere MER-richtlijnen te verankeren en deze aanvullende bijzondere MER-richtlijnen op korte termijn op zijn website te publiceren.

Het komt uiteraard finaal de dienst Mer toe om als bevoegde autoriteit in alle onafhankelijkheid standpunt in te nemen ten aanzien van het gevraagde bijkomende onderzoek.

Wij zien evenwel geen redenen waarom bijkomend onderzoek de kwaliteit van het project-MER zou schaden, wel integendeel.

Kopie van dit schrijven gaat naar Cedric Vervaet die de MER-coördinator is.

Wij kijken alvast met belangstelling uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

ir.Jan Van Rensbergen
Algemeen Manager

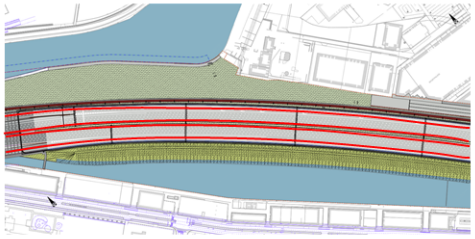
Bijlage: lijst met onderzoeksvragen project MER Oosterweelverbinding

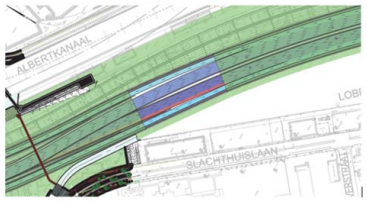
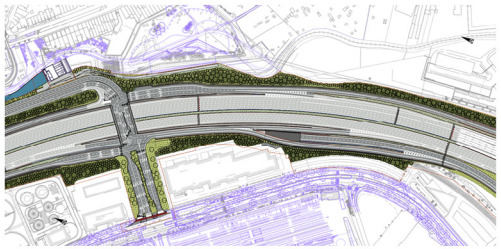
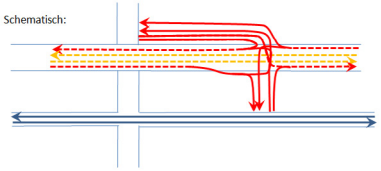
nr	Het alternatief/variant/scenario	Kan procedureel in richtlijnen project-MER ja (+)of nee(-)	Is de uitwerkingsgraad voldoende om richtlijnen te schrijven? Of moet er nog iets extra gebeuren? Wat?	Wordt door de initiatiefnemer (BAM) gevraagd om dit onderzoek op te nemen in een aanvullende richtlijnennota voor het project-MER van de Oosterweelverbinding?
1	Kanaaltunnel Noord en Kanaaltunnel Zuid gereduceerd tot telkens 1 rijstrook + vluchtstrook inzetbaar als calamiteitenstrook per tunnelrichting, binnen geometrie Oosterweel 'light', dus niet groter gedimensioneerd dan *strikt noodzakelijk voor deze configuratie van baanvakken*. De kanaaltunnels mogen dus niet overgedimensioneerd zijn voor deze capaciteit. Hierbij is de verwachting dat dit ook een significante en positieve bovengrondse impact zal hebben, met name op het Noordkasteel, de Groenendaallaan, de Hollandse knoop, enzoverder, die in deze variant moeten hertekend worden. De verwachte bouwmethode is een combinatie van “cut & cover” en afgezonken delen, waarbij de stapeling van de kanaaltunnels wellicht niet nodig meer blijkt. Deze vraag komt voort uit deze passage uit het **Toekomstverbond/TKV** (p.11): “BAM zal in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop - van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring;”	ja	De nieuwe bovengrondse impact kan achteraf uitgetekend worden in onderlinge samenwerking, hoeft (nog) niet in bijkomende richtlijnennota. (Deze redenering geldt voor alle ruimtelijke tekeningen.)	Ja
2	Een variant identiek aan nr 1 qua configuratie (baanvakken/capaciteit), maar met andere **bouwmethode**, namelijk **geboorde tunnels met een “kleine” diameter (11,3 m)**. Hierbij is de verwachting dat - door de verschillende ligging en bovengrondse aansluiting van boortunnels - ook de bovengrondse impact zal verschillen met nr 1. Dit kan met name voor de Graansilo’s een bijkomend positief effect geven. Deze alternatieve bouwvariant is gerechtvaardigd uit de vernoemde passage in het TKV bij nr1 en de aanvullende richtlijnennota ivm de trechtering (feb 2017).	ja, maar wijst op een nieuwe trechteringsafweging De trechtering van alternatieven zal niet noodzakelijk in een unieke trechteringsnota gebeuren. Trechtering kan in verschillende fasen gebeuren, zonder dat dit nu reeds moet vastgelegd worden in aanvullende richtlijnen.		Ja
3	Een slanke variant van de Scheldekruising voorzien met twee rijvakken, zonder pechstrook, per rijrichting. Bouwmethode: afgezonken tunnels.	ja		Ja. Er wordt wel gewezen op de vereisten inzake (tunnel)veiligheid. Verkeertechnisch (capaciteitsreductie) kan het sowieso nagekeken worden, de breedte/pechstrook nadien te bekijken, ook met zicht op al dan niet verbeterde ruimtelijke impact.
4	Een hertekening van het plein aan de tunnelmond van de Scheldekruising, waarbij het tolplein geschrapt wordt, met een verminderd ruimtebeslag als gevolg.	ja		Ja

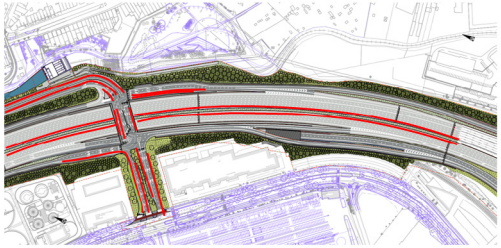
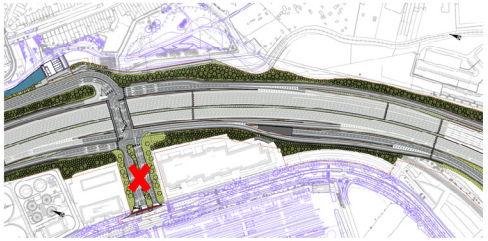
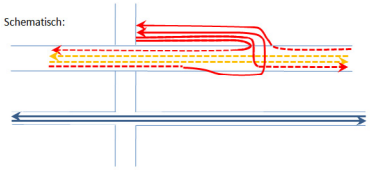
5	Een gecombineerd en geïntegreerd onderzoek van de afvoerroute voor werkverkeer gelinkt aan de werkzaamheden op Linkeroever, waarbij gezocht wordt naar een route die geen vernieling van bos veroorzaakt en minimaal de lokale bewoners stoort.	In het project-MER voor de Oosterweelverbinding kan enkel werfverkeer ifv de Oosterweelverbinding onderzocht worden. Zoals in de richtlijnen opgenomen worden 2 referentiesituaties beschouwd: een referentie met infrastructuurwerken Linkeroever en een referentie zonder infrastructuurwerken Linkeroever. Wat de werfwegen voor de infrastructuurwerken op Linkeroever betreft, kan bij de vergunning bekeken worden welke de meest geschikte werfroutes zijn obv de resultaten uit het project MER Infrastructuur Linkeroever. Het is niet nodig om hiervoor specifieke aanvullende richtlijnen op te stellen. De kennisgeving, bestaande richtlijnen en richtlijnenboeken bieden voldoende garantie dat werfverkeer op projectniveau in het MER Oosterweelverbinding correct onderzocht wordt.		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke "werktafel"
6	Een variant op nr 4, waarbij **boortunnels** met een diameter van 11,3m als bouwmethodiek worden gebruikt, waarbij de inplanting geoptimaliseerd moet worden in het voordeel van natuurbehoud (Sint-Annabos) en bewoning.	ja		Ja
7	Naast de Biologische Waarderingskaart, ook de "natuurwaardeverkenner" van ANB/ VITO toepassen om de gezondheidseffecten en de belevingswaarde van het Sint-Annabos te onderzoeken	Toegang tot groen is opgenomen in het nieuwe richtlijnenboek mens-gezondheid. Het is dan ook niet nodig om dit afzonderlijk te vermelden in de aanvullende richtlijnen.		Neen Afgedekt door nieuw richtlijnenboek mens-gezondheid, geen afzonderlijke vermelding in aanvullende richtlijnen nodig..
8	Onderzoeken of en welke milderende maatregelen en ecologische compensatie minimaal/maximaal nodig zijn voor het Sint Annabos voor de verschillende alternatieven en varianten. De noodzaak/wenselijkheid van ooibos, vernat bos en/of slikken en schorren als ecologische compensatie onderzoeken. Het effect van de keuze voor ooibos, vernat bos en/of slikken en schorren op de belevingswaarde onderzoeken.	In de richtlijnen is opgenomen dat de stand van zaken van de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden moet opgevolgd worden. Wanneer deze wijzigen moet hier dan ook in het MER rekening		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke "werktafel".

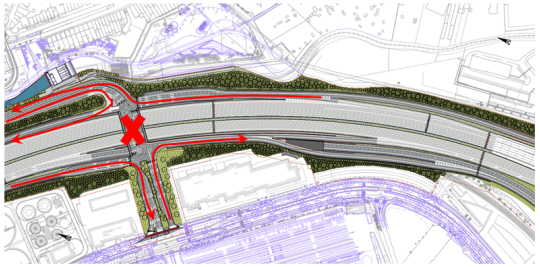
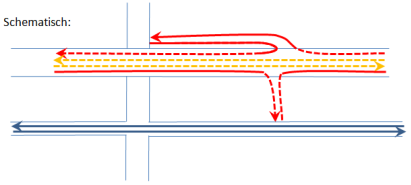
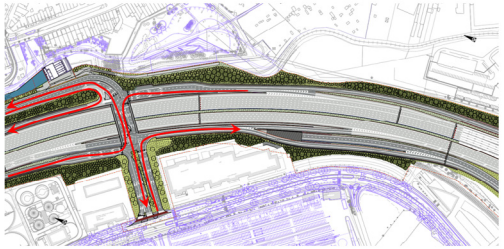
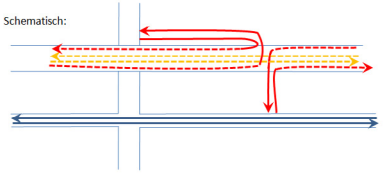
		mee gehouden. Dit moet niet afzonderlijk vermeld worden in aanvullende richtlijnen..		
9	Een optie onderzoeken waarbij de verplaatsing van de Sint-Annadijk niet leidt tot een blijvend verlies van 18 hectare van het huidige St Annabos. Waarbij de gewenste hoogte één van de variabelen is. (Het globale financiële plaatje van de onderzochte proposities, incl de "compensatiekosten", dient ook onderzocht te worden, maar dat kan buiten het project-MER)	In de richtlijnen is opgenomen dat de stand van zaken van de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden moet opgevolgd worden. Wanneer deze wijzigen moet hier dan ook in het MER rekening mee gehouden. Dit moet niet afzonderlijk vermeld worden in aanvullende richtlijnen..		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke "werktafel".
10	Een doorgetrokken variant op basis van nr 2 + nr 6 (ruimtelijk gereduceerde/kleine boortunnels zowel voor de Scheldekruising als de kanaaltunnels), waarbij de mogelijkheid ontstaat om het samenvoegen van de kanaaltunnels vroeger te laten plaatsvinden (aan de kop van het Lobroekdok) en daarbij het Noordkasteel *volledig* gespaard wordt. Hierbij kan eventueel een alternatief voorzien worden met enkel een op- en afrit ter hoogte van het Noordkasteel. Verantwoording: zie nr 2. Merk op dat hier een bijzondere winst op de ruimtelijke impact kan behaald worden, met o.a. mogelijks een volledig behoud van de SAMGA silo's.	ja		Ja
11	Naast het verplichte onderzoek naar de immissies en blootstelling per statistische sector (cfr. Richtlijnenboek) wordt er, zoals omschreven in het richtlijnenboek, ook een verfijning naar kleinere zones / hogere resolutie opgenomen, om uitmiddeling van immissies te vermijden. Concreet betekent dit onderzoek van de lucht- en geluidsimmissies + de blootstelling, op volgende afstandsperimeters over het hele Oosterweeltracé inclusief op- en afritten op: minder dan 100m, 100 tot 300m, 300 tot 500m, 500 tot 1500m, meer dan 1500m. Onderzoek naar de verwachtte hinder- en gezondsheidseffecten voor de inwoners binnen deze afstandsperimeters.	In het MER zullen de effecten op gezondheid ingeschat worden op basis van immissie-contourkaarten. De contouren van de statistische sectoren worden hierop ook aangeduid. Indien nodig kan naar kleinere zones of een hogere resolutie overgegaan worden, zoals aangegeven wordt in het richtlijnenboek mens-gezondheid. Dit moet dan ook niet in aanvullende richtlijnen opgenomen worden. In de discipline mens-gezondheid wordt zowel lucht als geluid behandeld. Het is dan ook niet nodig om dit nog eens afzonderlijk te benadrukken in de aanvullende richtlijnen.		Nee Bijkomende rapportering in perimeters kan zonder aanvullende richtlijnen (zie richtlijnenboek mens-gezondheid)

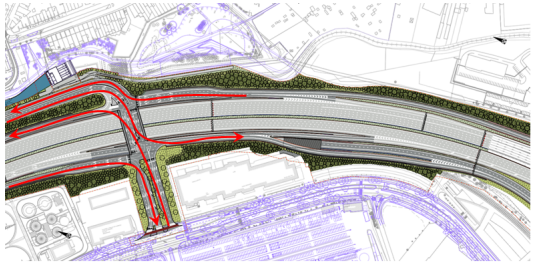
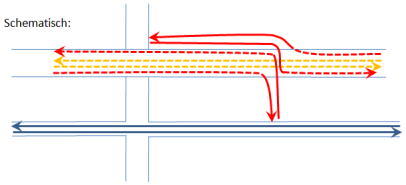
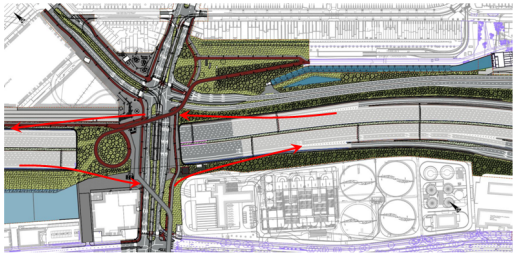
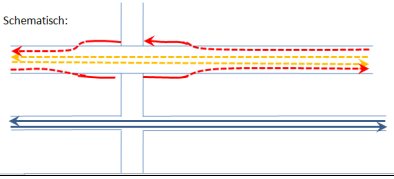
12	Een verkeersscenario met modal split 50/50, radicaal Haventracé (met capaciteitsverbetering Tijsmanstunnel) en aansluitende A102. Verantwoording: TKV	ja		Ja Scherpere definitie van 50/50 modal split wordt toegevoegd
13	Een verkeersscenario gebaseerd op nr 12, maar met een doorgedreven modal split van 40 / 60. Verantwoording: Dit "extreme scenario" biedt een verbeterd zicht op de mogelijke impact van de modal shift op de totale verkeerssituatie.	nee		Niet opgenomen.
14	**Mobiliteitsscenario Toekomstverbond** 1. Een **ambitieuze modal split** (minstens 50/50) voor alle verplaatsingen 'binnen' en 'van en naar' de Vervoerregio Antwerpen (personenverkeer én vrachtverkeer), door uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi (openbaar vervoer en fiets). 2. Rond maken R1 met **Oosterweel-light-verbinding** (stadsregionaal verkeer), met ontvlechting verkeersstromen op hele Antwerpse Ring (oplossing weefbewegingen, veiligheid, robuustheid). 3. Uitbouw van het **Haventracé** binnen het Europese TEN-T-netwerk: volledig ondergrondse A102 (op- en afrit thv Albertkanaal), versterking traject A12-Noord en R2 (nieuwe Tijsmanstunnel), versterking E34/E313-Oost (knooppunt A102 tot Ranst) en E34-West (tussen havenontsluitingen). 4. Een performant systeem van **verplichte sturing** doorgaand verkeer via de R2, met gelijkmatige belasting van alle Scheldetunnels, binnen een ruime vraaggerichte mobiliteitsbenadering. Dit Mobiliteitsscenario **Toekomstverbond wordt als volwaardig en gelijkwaardig scenario bestudeerd en besproken in** de Project-MER OWV, **zowel mét als zonder Oosterweelverbinding** en beoordeeld in de verschillende disciplines. Qua mobiliteit wordt tevens een doorkijk geboden naar een modal shift van 40/60 en wordt rekening gehouden met aspecten van geïnduceerd verkeer. De impact op de luchtkwaliteit wordt tevens gerapporteerd in **perimeters**: minder dan 100m, 100 tot 300m, 300 tot 500m, 500 tot 1500m, meer dan 1500m. De Project-MER zal aanbevelingen en/of milderende maatregelen formuleren om de negatieve impact op mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid, gezondheid en ruimte (bodem, grond- en oppervlaktewater, fauna en flora, landschap, erfgoed, archeologie, mens-ruimte) te beperken.	(Dit is in principe afgedekt door eerdere vragen.) M.b.t. modal split 40/60: In het MER kiezen voor een zo realistisch mogelijk toekomstscenario met een modale verdeling die kan verantwoord worden en eventueel een 'robuustheidstoets' toevoegen met een marge. De modale verdeling van 50/50 in het Toekomstverbond lijkt het beste vertrekpunt. Een 'doorkijk' met andere cijfers, louter omdat het interessante informatie oplevert, is niet noodzakelijk vanuit het MER. Het is immers noch het meest realistische scenario, noch een worst case scenario.		Ja behalve de doorgedreven modal split van 40 / 60.
15	**Alternatief Toekomstverbond** Variant 1: Oosterweel-light, met gereduceerde capaciteit Kanaaltunnel-Noord en -Zuid met telkens 1 rijstrook + vluchtstrook (breed genoeg gedimensioneerd om ook bruikbaar te zijn als calamiteitenstrook). Scheldetunnel met 2x2 rijstroken + vluchtstrook (behoud huidige ontwerp). Basisontwerp zonder gestapelde tunnels, met oog op beperking ruimtelijke impact bovengronds. Met aansluiting Groenendaallaan naar Oosterweelverbinding, zonder Oosterweelknoop, met doortrekking gescheiden verkeersstromen noordelijke Ring tot Groenendaallaan en bundeling alle op- en afritten ter hoogte van Schijnpoort	ja (let op: hier wél een vluchtstrook bij scheldekruising & **doortrekken SRW/DRW**)		Ja (voor alle verschillende vragen).
16	**Alternatief Toekomstverbond** Variant 2: Oosterweel-light, met aangepaste noordelijke kanaaltunnels Variant 2A: Reductie kanaaltunnel-Noord: 2x1 rijstrook + vluchtstrook in de kanaaltunnel-Noord en 2x2 rijstroken + vluchtstrook in de kanaaltunnel-Zuid (behoud oorspronkelijke capaciteit), met aansluiting Groenendaallaan naar Oosterweelverbinding, zonder Oosterweelknoop	Dit werd losgelaten ten voordele van 15 & 17.		Nee. Geschrapt.

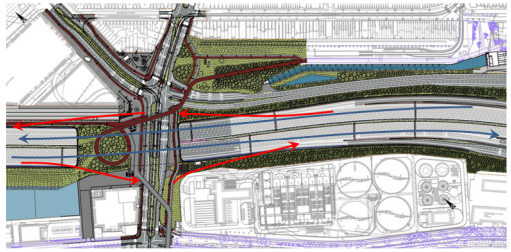
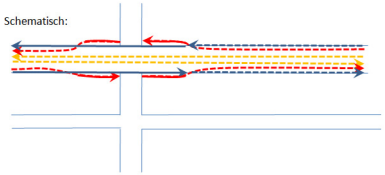
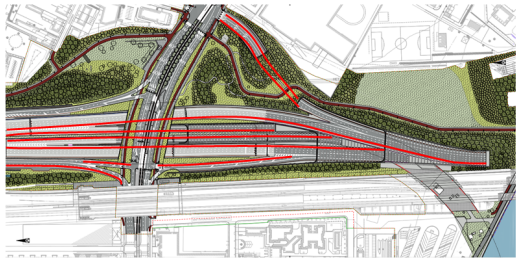
17	**Alternatief Toekomstverbond** Variant 2: Oosterweel-light, met aangepaste noordelijke kanaaltunnels Variant 2B: Schrapping kanaaltunnel-Noord: sluiting van de Ring R1 via één kanaaltunnel-Zuid, met 2x1 rijstrook + vluchtstrook (breed genoeg gedimensioneerd, inzetbaar als calamiteitenstrook), met Oosterweelknoop	Ja		Ja
18	**Alternatief Toekomstverbond** Uitvoeringsvariant boortunnels Uitvoering kanaaltunnels (tussen Noordkasteel en R1) en/of het hele traject (met inbegrip van de Scheldetunnels) door boortunnels (met uiteenlopende argumenten pro/contra: verschil kostprijs beperkte diameter 2x2 stroken – niet onderzocht in de Plan-MER, inzetbaarheid op korte of lange trajecten, voor- en nadelen bouwen onder vaste grond/onder water, tunnelveiligheid, mogelijkheid ventilatieschachten en evacuatie-uitgangen te voorzien, uitvoerbaarheid met meer/minder hinder voor binnenscheepvaart/wegverkeer, redding graansilo's, gebruik boorkoppen voor deelprojecten kanaaltunnels/A102, mogelijkheid om met grote boordiepte toch op- en afritten te voorzien of niet).	Ja, al behandeld Wanneer er consensus bestaat over varianten, ook kijken naar impact vrachtverkeer en schepen, etc.		Ja (cfr supra).
19	Capaciteit verlagen ter hoogte van Lobroekdok (Noordelijke aansluiting R1-E19) Capaciteit verlagen door rijstroken te schrappen (rood = schrappen)  + geometrische reductie	JA	Dit detailniveau is wellicht niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is een optie, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.	Wordt opgenomen. Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.
20	Opening ter hoogte van Lobroekdok verkleinen, wegwerken of verplaatsen	Dit is niet iets waar dienst MER uitspraak over doet. Voor elk redelijk alternatief zal in het project-MER nagegaan worden of de opening thv Lobroekdok nog nodig is en/of verkleind kan worden. Dit is op zich geen alternatief dat op redelijkheid afgetoetst wordt. Vanuit het milieuonderzoek kunnen voor deze locatie wel, waar nodig, milderende maatregelen voorgesteld worden. Een voorbeeld van deze maatregelen kan o.a. een		Ja, wordt hoe dan ook voor elk redelijk alternatief bekeken. Dit wordt bekeken in functie van de reductie en sturingsscenario's.

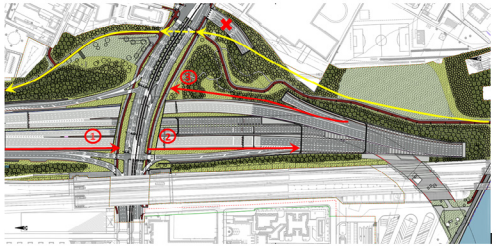
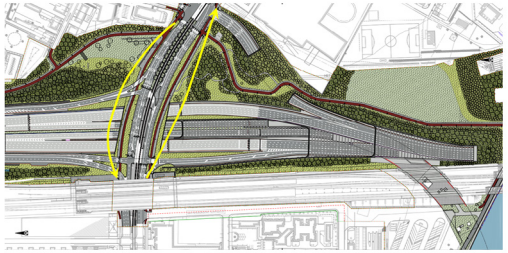
	 Overkappingsvariant OW 1-0-0_ov1 – zoom t.h.v. Lobroekdok (groen = overkapt, blauw = open sleuf) Welk effect hebben volgende maatregelen op deze opening • Lagere capaciteit • Geen gevaarlijk transport • Lagere snelheid • Gescheiden verkeer in aparte tunnels Wat moet er aangepast worden aan het wegontwerp om deze opening te sluiten?		lagere snelheid zijn De info van de SGS-studie is opgevraagd door de dienst-MER. Info uit deze studies kan gebruikt worden in het project-MER.		
21	Compactere Hollandse Knoop: rijstroken schrappen Geplande situatie  Schematisch: 		Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

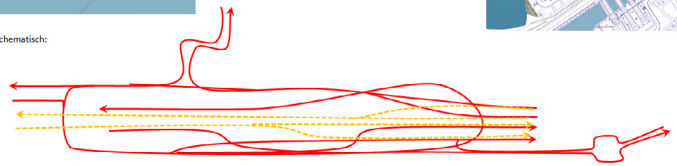
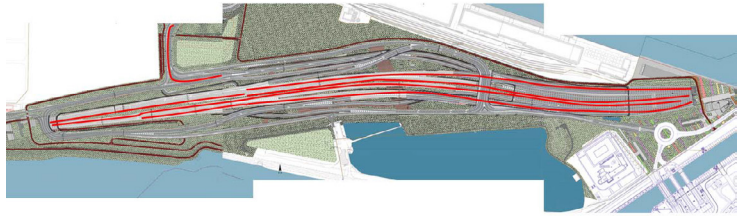
	Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 			
22	Compactere Hollandse Knoop: Schrappen op- en afrit Noordersingel Schrappen op- en afrit Noordersingel  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

23	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 1 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 1  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
24	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel/ Schijnpoort: optie 2 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 2  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

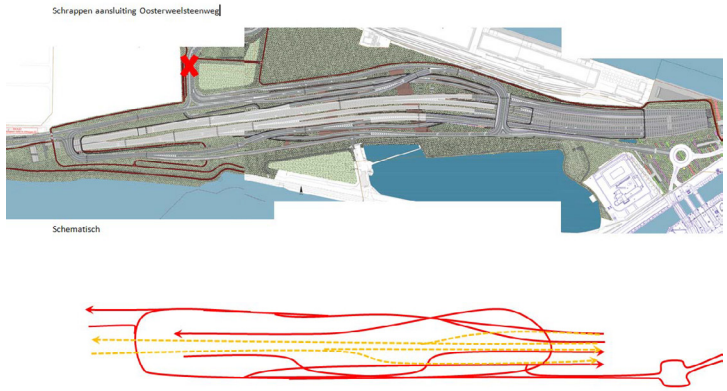
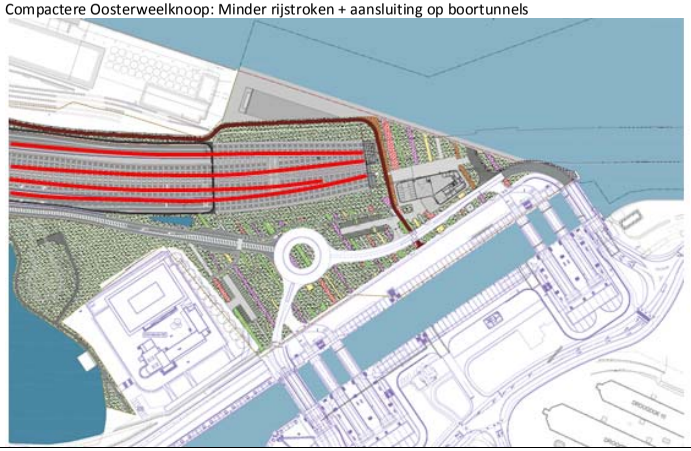
25	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel/ Schijnpoort: optie 3 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 3  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
26	Compactere Hollandse Knoop: Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

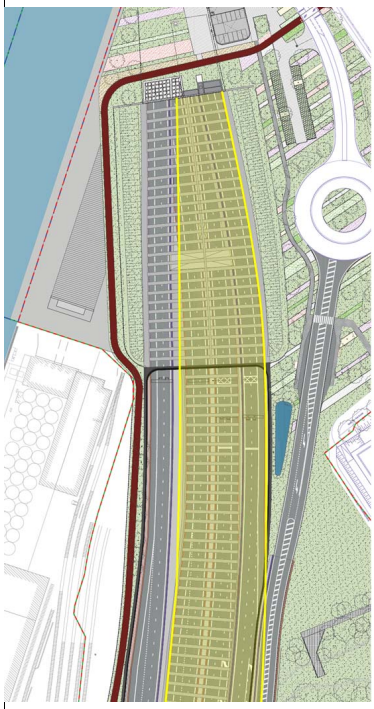
27	Compactere Hollandse Knoop: Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok + verleggen Noordersingel/Slachthuislaan Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok + verleggen Noordersingel/Slachthuislaan  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
28	Compacter aansluitingspunt Groenendaallaan: rijstroken schrappen Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 	Ja Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

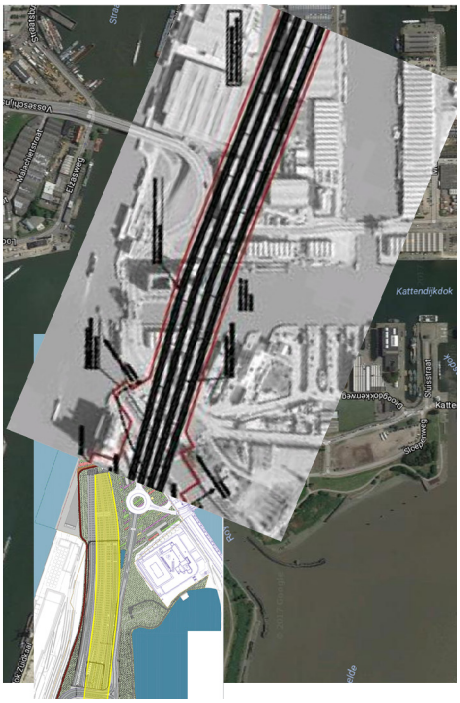
29	Compacter aansluitingspunt Groenendaallaan: Afrit dichterbij autostrade leggen + vloeiender fietspad Afrit dichterbij autostrade leggen + vloeiender fietspad  Varianten onderzoeken die het mogelijk maken dat afrit 1 en oprit 2 zo ver mogelijk van het spoor (en dus dicht bij autosnelweg) legt, zodat er maximale ruimte is voor de uitbouw van een degelijk station Luchtbal. Varianten onderzoeken die het mogelijk maken dat afrit 3 zo dicht mogelijk tegen de autosnelweg legt, zodat de groene zone voor maximale buffering kan zorgen en zodat de fietspaden aan de rand van de bebouwing, in het groen, kan worden ingebed.	Ja Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.).
30	Aansluitingspunt Groenendaallaan: Ongelijkgrondse fietspaden Ongelijkgrondse fietspaden  Varianten onderzoeken die ongelijkgrondse doorgang voor fietsers en voetgangers mogelijk maken, zodat ze de op- en afritten niet moeten kruisen.	Onderzoek naar de impact op voetgangers en fietsers maakt standaard deel uit van het milieuonderzoek in de discipline mens-mobiliteit. Wanneer beoordeeld wordt dat er aanzienlijke effecten kunnen zijn, moeten de nodige milderende maatregelen voorgesteld worden. Eén van deze maatregelen kan een aangepast ontwerp van de verbinding voor voetgangers en fietsers zijn. Vermits dit standaard deel uitmaakt van een MER, moet dit niet afzonderlijk in aanvullende richtlijnen opgenomen worden.		Nee (Vermits dit standaard deel uitmaakt van een MER, moet dit niet afzonderlijk in aanvullende richtlijnen opgenomen worden)

31	Compactere Oosterweelknoop: rijstroken schrappen Geplande situatie Schematisch:  Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 	*Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.*		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

32	Compactere Oosterweelknoop: aansluiting Oosterweelsteenweg vereenvoudigen Aansluiting Oosterweelsteenweg vereenvoudigen Schematisch		*Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.*		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
33	Compactere Oosterweelknoop: Schappen afrit Scheldelaan Schrappen aansluiting Scheldelaan Schematisch		*Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.*		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

34	Compactere Oosterweelknoop: Schrappen afrit Oosterweelsteenweg  	*Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.*		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
35	Compactere Oosterweelknoop: Minder rijstroken + aansluiting op boortunnels 	Ja Dit valt onder eerdere afspraken van reductie/optimalisatie		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding "reductie over de hele lijn" is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)




Kattendijkdok

Bijlage 2:
Infrastructuuranalyse versterking R2

INFRASTRUCTUURANALYSE VERSTERKING R2

0. Inleiding / aanleiding

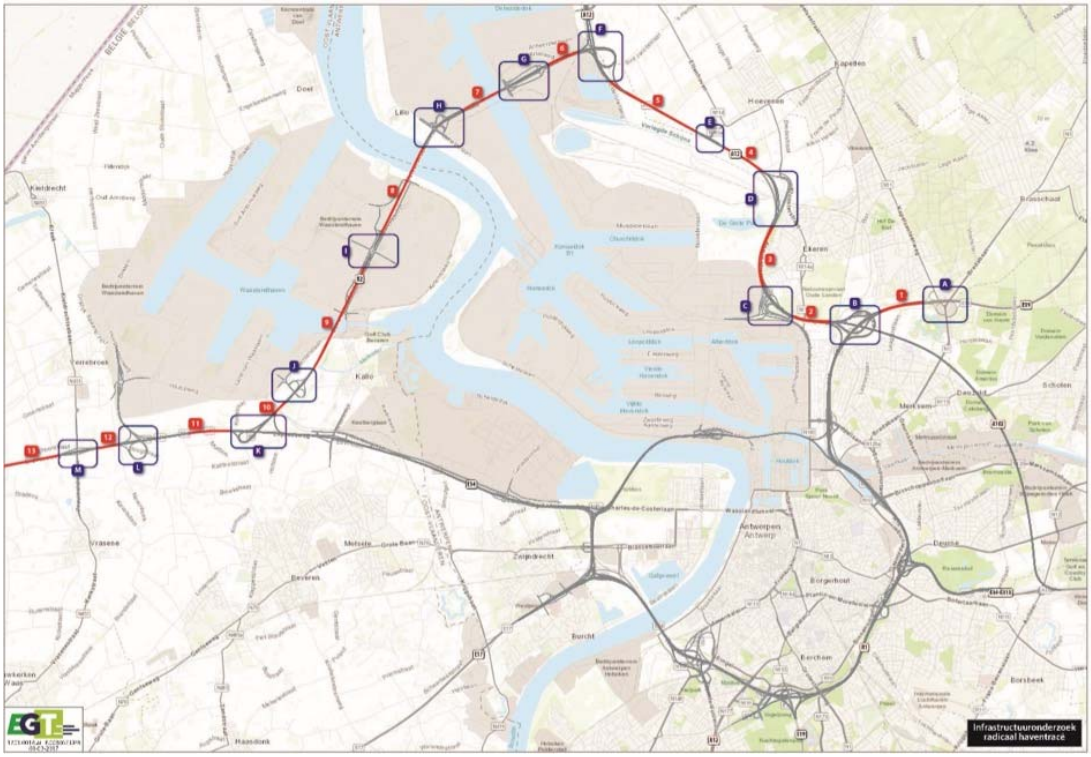
In het Toekomstverbond zijn afspraken gemaakt voor een verbeterde en versterkte R2 als hoofdontsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt.

Via een investeringsprogramma voor het radicaal haventracé, zijnde de route E34 West - R2 – A12 – en de aan te leggen A102 (incl. aansluiting aan E34/E313 Oost) , wordt deze route versterkt en verhoogd in capaciteit, onder meer door het wegwerken van bestaande bottlenecks, de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel, de strategische verknoping met de bestaande hoofdwegen en het daarbij inschalen in het Europese TEN-T netwerk.

Concreet kreeg BAM de opdracht het infrastructuuronderzoek af te ronden van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2, de aanpassingen op te lijsten en te begroten om deze route op te waarderen voor doorgaand verkeer. Deze studie zal vervolgens input geven voor het opstellen van het Routeplan 2030.

1. Infrastructuuronderzoek

Verkeerskundig onderzoek op het tracé E19 noord – E34 West via de A12 en de R2 - zoals aangegeven op onderstaande figuur - heeft de potentiele knelpuntzones in kaart gebracht.



Figuur 1 – Overzicht infrastructuuronderzoek versterking R2

Om de knelpunten in kaart te brengen werden volgende stappen doorlopen:

- In de eerste plaats werd een kwalitatieve screening van het tracé doorlopen, waarbij karakteristieken, morfologie en eerste inzichten in knelpuntenzones in kaart werden gebracht.
- Daar op volgend werd een kwantitatief verkennend onderzoek verricht, waarbij vertrokken werd vanuit een maximale inzet (belasting) van de Liefkenshoektunnel (LHT). Vanuit dit gegeven werden de potentiële intensiteiten op de wegvakken langsheen het gehele traject geraamd.
- In een volgende stap werd op basis van een eerste potentieel berekening van het Team Verkeersmodellen van de Vlaamse Overheid, verder inzicht verworven in de verschillende verkeerswisselaars en op- en afrittencomplexen.

Voor de verschillende knelpunten zijn vervolgens verbetervoorstellen uitgewerkt. Deze verbetervoorstellen moeten er voor zorgen dat de Liefkenshoektunnel op zijn volle capaciteit kan benut worden.

2. Fasering

Vanuit het functioneren van het verkeerssysteem en de samenhang met andere dossiers, is een voorstel van clustering van projecten met het oog op de uitvoering beschreven. De volgende uitgangspunten werden hierbij gehanteerd :

- Het wegwerken van belangrijke bottlenecks op het bestaande haventracé vooraleer significant meer verkeer langs het haventracé te sturen;
- Het waarborgen van de bereikbaarheid van de haven, in elke uitvoeringsfase;
- De samenhang met andere projecten, zowel vanuit het perspectief om de uitvoering van de werken te spreiden (Minder Hinder) als de mogelijkheid van re-routing en bereikbaarheid (bv. beschikbaarheid Oosterweel)

2.1. Cluster 1

De belangrijkste bottleneck op de R2 is het ganse “systeem Tijsmanstunnel” waarbij tevens de op- en afrittenstructuur in de nabijheid van de tunnel wordt aangepakt. De nieuwe Tijsmanstunnel wordt rechtstreeks aangesloten op de Liefkenshoektunnel. De bestaande Tijsmanstunnel is dan voor havenintern verkeer. Deze maatregel zorgt ervoor dat de doorgaande functie van de R2 verbeterd wordt, en tegelijk de bereikbaarheid van de haven op rechteroever gewaarborgd blijft.

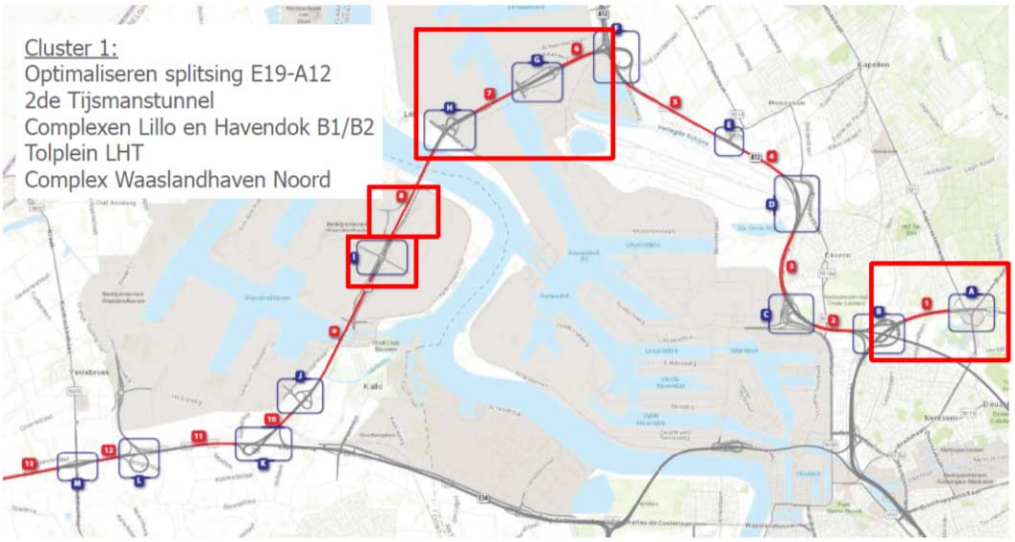
Verder dient in deze eerste stap ook het tolplein aan de Liefkenshoektunnel op linkeroever te worden geoptimaliseerd teneinde een grotere capaciteit te bekomen.

Aansluitend aan dit tolplein dient het complex Waaslandhaven noord te worden aangepast. Dit moet een vlotte toegang tot de Waaslandhaven garanderen, zonder risico op terugslag naar de R2.

Tot slot wordt in deze eerste cluster de aansluiting van het haventracé in relatie tot de E19 geoptimaliseerd. Het verbeteren van de afslagbeweging van de E19 naar de A12 is een relatief kleine ingreep die een huidige bottleneck wegwerkt in de toegankelijkheid van het haventracé vanuit het noorden.

In deze fase blijft de haven op rechteroever voornamelijk bereikbaar via de A12. Ook vanuit linkeroever is de hinder relatief beperkt aangezien een belangrijk deel van de werken buiten de bestaande rijbaan kunnen uitgevoerd worden (bouw nieuwe Tijsmanstunnel).

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de werken in cluster 1.



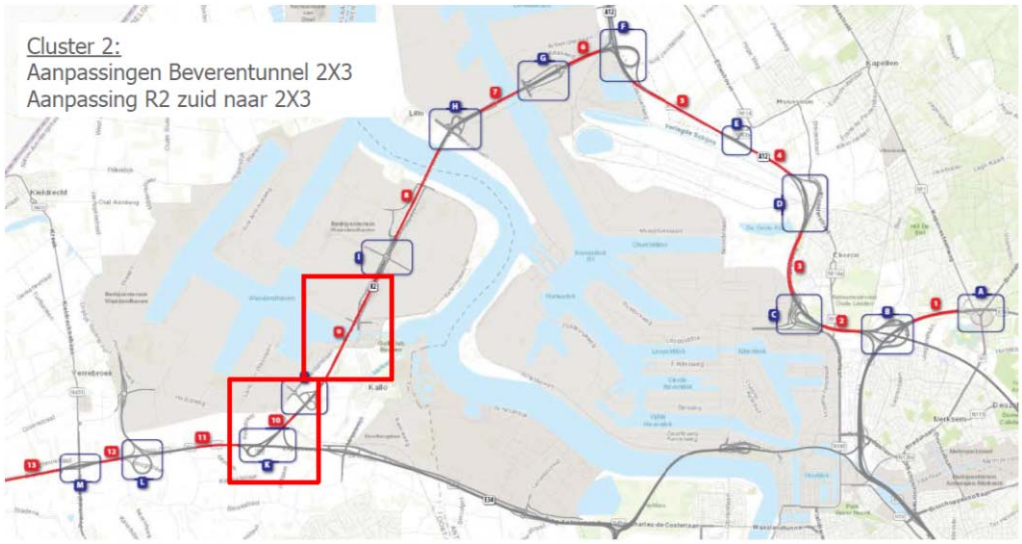
Figuur 2 – Overzicht cluster 1

2.2. Cluster 2

In een tweede cluster wordt het haventracé verder geoptimaliseerd met een aantal belangrijke ingrepen op R2. Hierbij wordt de Beverentunnel op 2x3 rijstroken gebracht, alsook de rest van het wegsegment tussen tunnel en aansluiting E34. De aansluiting met E34 wordt eveneens aangepakt.

Op het moment dat deze werken worden uitgevoerd, is de rest van het haventracé (A12 – R2 tot Waaslandhaven Noord) gevrijwaard van hinder. De Oosterweelverbinding zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de Waaslandhaven.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten in cluster 2.



Figuur 3 – Overzicht cluster 2

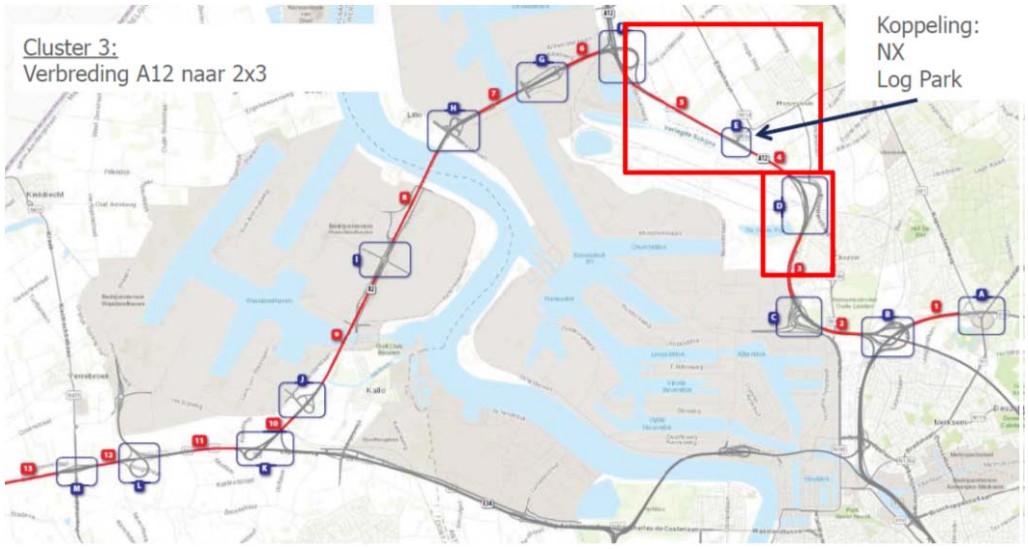
2.3. Cluster 3

De projecten van cluster 3 vormt de verdere afwerking van het haventracé met de aanpassingen op de A12 tussen Ekeren en de aansluiting R2. De A12 wordt op dit segment volledig op 2x3 rijstroken gebracht, bovendien worden eveneens een aantal aanpassingen in de knopen gerealiseerd.

De realisatie van het nieuw complex Logistiek Park/Nx, alsook de aanpassingen aan het complex Leugenberg, hangen samen met de realisatie van deze beide projecten.

Deze werken worden voorzien op het moment dat er geen hinder meer is op R2, zodat de bereikbaarheid gewaarborgd wordt vanuit de Waaslandhaven, en via Oosterweel en de Oosterweelknoop.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van cluster 3.



Figuur 4 – Overzicht cluster 3

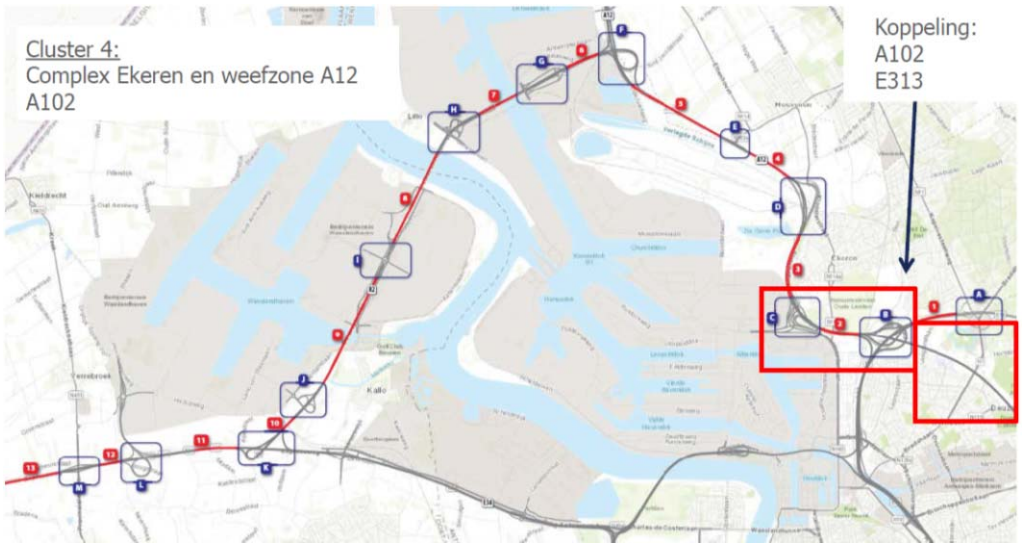
2.4. Cluster 4

De vierde cluster bestaat uit het realiseren van de A102, de aansluiting op A12-E19-R1 en op E34/E313 Oost.

De zuidelijke A12 (segment tussen complex Ekeren en wisselaar Antwerpen noord) vormt één verkeerskundig geheel met de A102 en wordt in éénzelfde uitvoeringsfase opgenomen.

Tijdens de uitvoering van deze werken is de bereikbaarheid van de haven gewaarborgd via R2 en via Oosterweelverbinding en de Oosterweelknoop.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten in cluster 4.



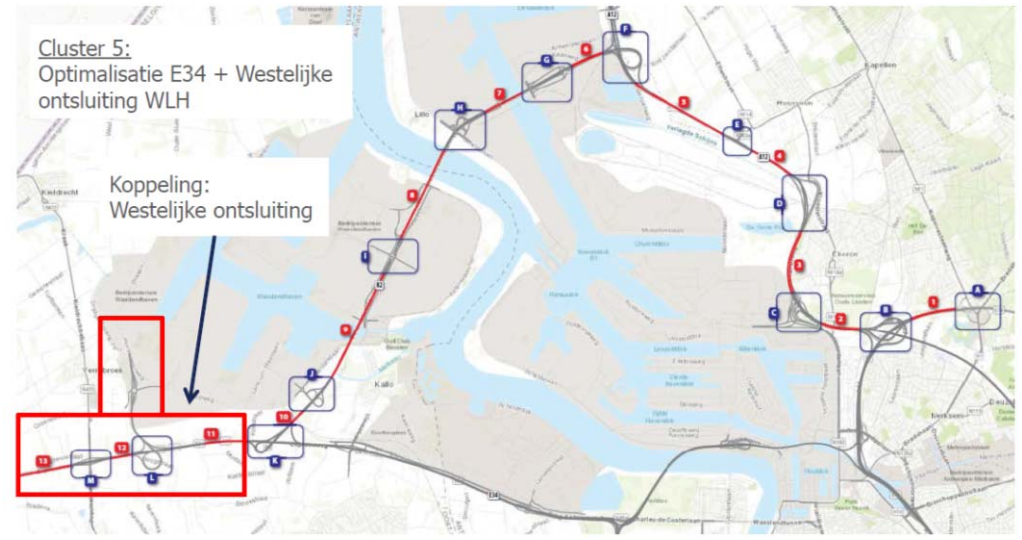
Figuur 5 – Overzicht cluster 4

2.5. Cluster 5

De vijfde cluster bestaat uit het afwerken van het haventracé op linkeroever, meer bepaald het deel op E34 (west), en de nieuwe aansluiting naar de Waaslandhaven (Complex Watermolen – Westelijke ontsluiting).

In principe is deze fase uitwisselbaar met de vorige fase, maar is een gelijklopende uitvoering op vlak van impact niet wenselijk. De uitvoering van deze fase wordt bovendien beïnvloed door de wijze waarop het havengebied verder wordt uitgebreid.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten van cluster 5.

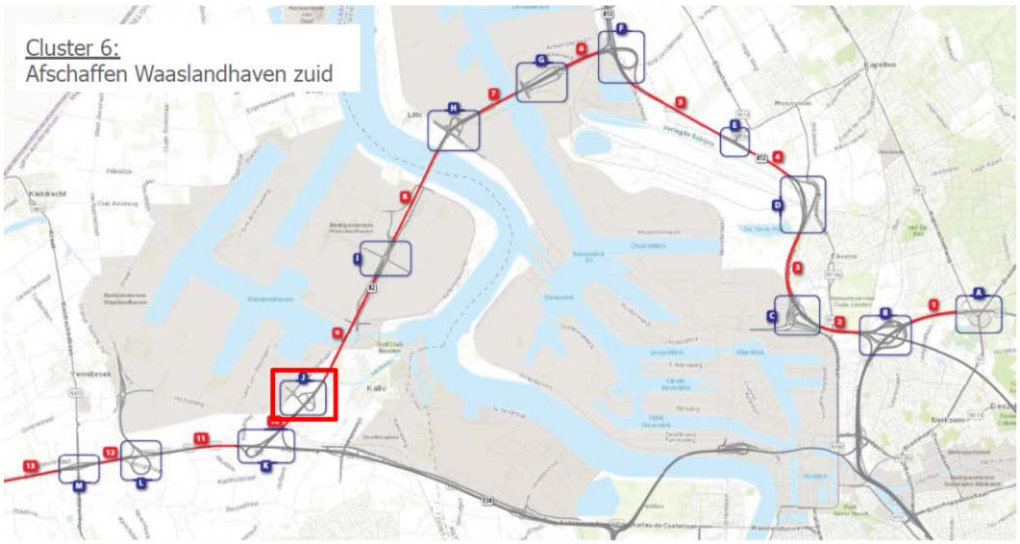


Figuur 6 – Overzicht cluster 5

2.6. Cluster 6

De zesde cluster bestaat uit het schrappen of aanpassen van het complex Waaslandhaven Zuid, op het moment dat de nieuwe aansluiting naar de Waaslandhaven vanaf de E34 beschikbaar is.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten van cluster 6.

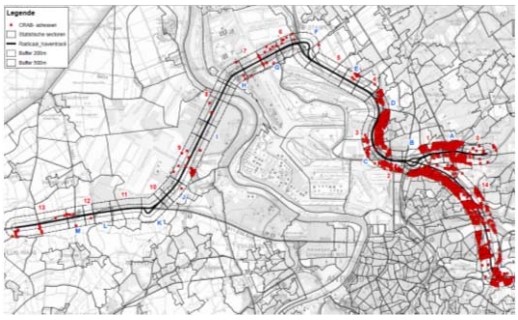


Figuur 7 – Overzicht cluster 6

3. Leefbaarheid

Teneinde een eerste inzicht te verwerven in mogelijke knelpunten op het vlak van leefbaarheid werd het potentieel aantal betrokken bewoners bij het dossier van het haventracé in kaart gebracht. Hiervoor werden een aantal GIS analyses uitgevoerd op bestaande datasets. Hierbij worden meer bepaald bevolkingsdichtheid, -aantal en aantal betrokken adrespunten in beeld gebracht ten opzichte van het ganse tracé. Hierop werd een corridor van 200 en 500m uitgezet ten opzichte van de as van de weg.

Figuur 8 – Overzicht bevolkingsaantallen langs tracé



Figuur 9 – Overzicht betrokken adrespunten langs tracé

We zien uit deze eerste analyses dat de zones waar veel mensen wonen en (rechtstreeks) betrokken zijn, voornamelijk de zones Kleine Bareel (E19), Ekeren-Hoevenen (A12), en rondom de A102 betreffen.

Bijlage 3:
Canvas Routeplan 2030

ROUTEPLAN 2030

Canvas

Dit canvas voor het 'ROUTEPLAN 2030' geeft verduidelijking bij de inhoud en de vorm hiervan en beschrijft het proces dat opgezet wordt met het oog op de realisatie ervan. Vermits dit 'ROUTEPLAN 2030' verder vorm zal krijgen in de schoot van de 'Vervoersregio' (Werkgemeenschap en Regioraad), is dit canvas geen bindende tekst maar een leidraad die de nodige aanzetten geeft.

Toekomstverbond voor stad én regio

De jarenlang aanslepende discussies over leefbaarheid en mobiliteit, hebben op 15 maart '17 geleid tot een 'Toekomstverbond' tussen de overheden en burgerbewegingen. Dat toekomstverbond is een startpunt voor een nieuwe en ambitieuze samenwerking rond leefomgeving en mobiliteit in de stad Antwerpen, maar wil daarbij ook uitdrukkelijk de blik verruimen naar de districten en randgemeenten in de hele Antwerpse regio.

De ambitie bestaat erin om binnen een op te richten 'Werkgemeenschap' verschillende werktafels in te richten rond concrete thema's die impact hebben op mobiliteit en leefbaarheid. Aan die werktafels zullen burgerbewegingen uit stad en rand, samen met andere stakeholders actief mee kunnen denken en werken aan oplossingen die we samen zien voor het gestelde knelpunt.

Één van die werktafels richt zich dus op het 'ROUTEPLAN 2030'. Binnen dat plan wordt een concreet en wervend programma uitgewerkt met maatregelen en projecten, met als doel de verschuiving van de modal split naar 50/50 te stimuleren zowel in de stad zelf, als in de districten en randgemeenten. Dit plan wordt evenwichtig opgebouwd voor de diverse vervoersmodi en de verschillende deelgebieden.

Voor elke modus wordt een coherent en goed gestructureerd netwerk uitgewerkt, over de hele regio, met een sterke verknoping van de routes binnen één modus (overstappunten openbaar vervoer bv) én een sterke verknoping tussen de verschillende modi onderling (park and ride bv). Het netwerk van openbaar vervoer vormt tevens de ruggengraat voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling in de hele regio, de fietsnetwerken en de wegenstructuur worden afgestemd op die samenhang.

Het 'ROUTEPLAN 2030' bevat zowel harde als flankerende maatregelen. Er wordt een bijzondere focus gelegd op kansrijke projecten en maatregelen met een hoge toegevoegde waarde. Extra aandacht gaat daarbij uit naar innovatieve en vernieuwende projecten die de platgetreden paden doorbreken.

Het 'ROUTEPLAN 2030' doet uitspraak over de identiteit van en de ambitie voor de hele vervoersregio en verfijnt de doelstellingen op maat van de verschillende deelgebieden. Er worden meetbare indicatoren bepaald waarmee de huidige situatie wordt beoordeeld en die als basis dienen voor een evaluatie van de effecten van de maatregelen.

Er dient aandacht te gaan zowel naar personenverkeer als naar goederentransport. Hier zal een verschillende aanpak moeten worden uitgewerkt, enerzijds voor de vrachtstromen die een relatie

hebben met of impact hebben op de woonkernen (bv. stadsdistributie) en anderzijds voor de vrachtstromen met betrekking tot het logistieke hart van de Antwerpse vervoersregio, de haven.

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt tegen medio 2018. Er is een strakke timing nodig om een gedragen en wervend resultaat te bereiken met projecten en maatregelen waarmee we aan de slag kunnen. Het plan vormt de aanzet voor een dynamisch en continu proces. Het omvat de aanzetten voor projecten en maatregelen waarvoor een vervolgtraject wordt bepaald. Na 2018 zal het proces worden verdergezet met opvolging, evaluatie en bijsturing.

Over het werk van de Werkgemeenschap aan deze werktafels, wordt regelmatig teruggekoppeld met de Vervoersregioraad. Deze raad, samengesteld uit een politieke vertegenwoordiging van alle gemeenten in de Antwerpse (vervoer)regio, bepaalt de richting en gaat aan de slag met de resultaten van de werktafels om deze vervolgens te verankeren in politieke besluitvorming.

1. inleiding

"Samen sterker"

De Antwerpse regio vormt een economisch sterk, veelzijdig en aantrekkelijk gebied. De kracht hiervan schuilt in de variatie én in de interne samenhang. Uitwisseling en vlot verkeer van kennis, van personen en goederen vormen de basis van onze welvaart en levenskwaliteit. Geen enkel bedrijf heeft enkel werknemers of klanten binnen de eigen gemeente, geen enkele bewoner vindt alles wat hij/zij nodig heeft binnen de eigen buurt. Samenhang is alles.

De regio kampt vandaag echter met grote uitdagingen op vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het autoverkeer staat meer stil dan ooit en voor vele verplaatsingen blijken de alternatieven te weinig aantrekkelijk. Hierdoor staan zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid onder grote druk, het legt een grote hypotheek op de ontwikkelingskansen van de regio in de nabije toekomst. De vervoersvraag blijft immers onverminderd toenemen, enerzijds door onze stijgende behoeften en verwachtingen, anderzijds door ontwikkelingen zoals bevolkingstoename, gezinsverdunning, etc. Tegelijk wordt de beschikbare ruimte steeds kleiner, wordt de economie steeds competitiever en zitten vergelijkbare regio's in onze omgeving niet stil. Ook maatschappelijk beweegt er erg veel. De bevolking wordt ongerust over de leefbaarheids- en mobiliteitsproblemen in haar buurt, het gevolg is een groeiende aandacht voor verkeersleefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Ook het klimaat-vraagstuk heeft velen wakker geschud.

Maar oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren en het verkeer vlot te trekken staan vaak op gespannen voet met een verbetering van de leefbaarheid. Het is dan ook zaak om nu, samen, deze uitdagingen aan te gaan, om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de Antwerpse regio te verbeteren en te garanderen voor de toekomst. Om alle kwaliteiten van de regio te benutten en voldoende attractief te blijven, moet de agglomeratiekracht van onze regio worden versterkt. Samenwerken aan mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid wordt een noodzaak.

Er tekent zich gelukkig ook een bestuurlijk momentum af. Zowel het Vlaams gewest, de provincie als de stad Antwerpen en enkele gemeenten zijn bezig met de actualisering van hun beleidsplannen, zowel op vlak van ruimte als mobiliteit. De NMBS en De Lijn werken aan nieuwe vervoersplannen. Het Toekomstverbond versnelt de opstart van de Antwerpse Vervoersregio.

Deze ambitie van een bereikbare en leefbare regio, internationaal competitief, belangt ons allen aan en kunnen we enkel samen bewerkstelligen. Dit vraagt om de krachten te bundelen, teneinde de verplaatsingen binnen en naar de regio beter te orkestreren. Het doel moet erin bestaan een betere mobiliteit (of eerder bereikbaarheid) mogelijk te maken, zonder de druk op de leefbaarheid extra te verhogen (wel integendeel).

Er moet dus samen nagedacht worden over een nieuwe regionale mobiliteit, waarbij naast de auto en de vrachtwagen ook andere modi zoals openbaar vervoer, fiets, spoor en waterweg een echte hoofdrol krijgen. Naast verplaatsen wordt ook nabijheid hiervoor een sleutelwoord: zorgen dat er meer te vinden is op wandel- en fietsafstand, om zo verplaatsingen met de auto te voorkomen.

Voor een bereikbare én leefbare regio is het nodig om het aantal autoverplaatsingen te verminderen (op het hoofd- en onderliggend wegennet, zowel goederenvervoer als personenverkeer, in de spits maar ook daarbuiten): de beschikbare ruimte om uit te breiden is er niet meer en de druk wordt te groot, zowel op de bereikbaarheid als op de leefbaarheid.

Niet alleen moet een deel van de huidige verplaatsingen per auto verschuiven naar andere modi, ook de groeiende verkeersvraag moet meer en meer kunnen worden opgevangen door de diverse alternatieven. We zoeken naar een nieuw evenwicht tussen alle verplaatsingsvormen. Elke modus op het juiste moment en op de juiste plaats. Dit vraagt om nieuwe keuzes, grote investeringen, een gedragswijziging en een innovatief mobiliteitsdenken ten dienste van de ontwikkeling van de regio. Daarvoor richt Vlaanderen de Stadsregio Antwerpen[1] op, met een duidelijk vooropgestelde minimale ambitie van een modal split van 50/50 (maximum 50% auto-verkeer, minimum 50% andere modi).

Daarnaast vraagt dit ook om een gezamenlijke strategische aanpak op vlak van leefbaarheid, waarbij ruimtelijke groeipolen samenvallen met vervoersknooppunten en infrastructuurinvesteringen samengaan met leefbaarheidsmaatregelen. Ook daarvoor stelt Vlaanderen een intergemeentelijke samenwerking voorop, als verdere uitwerking van het (witboek) Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een maximale wisselwerking tussen beide sporen en beleidsdomeinen is nodig.

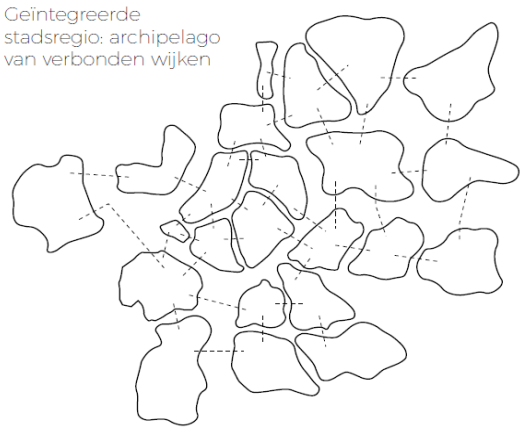
2. Het kader

2.1. Ambitienota

De ‘Ambitienota’ van de intendant Alexander D’Hooghe schuift een aantal ambities naar voor die zeer relevant zijn voor het ’ROUTEPLAN 2030’:

[1] stad Antwerpen (excl. het havengebied en het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo) en de gemeenten Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsel, Edegem en Zwijndrecht (excl. Waaslandhaven).

- Zo lezen we dat *'de Antwerpse stadsregio een prachtig kroonjuweel moet worden' en 'in de globale competitie tussen steden voor talent, creativiteit en investeringen, zijn leefbaarheid en netwerkvermogen (mobiliteit), maar ook identiteit en openheid cruciaal. Antwerpen en Vlaanderen zetten de volledige overkapping in om op het Europese toneel één van de meest competitieve stadsregio's te worden…'* (ambitie 1).
- Het beheersen van de verkeersvraag (autoverkeer) blijkt één van de randvoorwaarden voor een goed functionerend hoofdwegennet voor de stadsregio: *'… De verkeersvraag wordt beheerd met een pakket parallelle beheersmaatregelen ten behoeve van een substantiële modal shift. Dit gebeurt door (onder meer) in te zetten op de groei van het openbaar vervoer, op fietsnetwerken, op slimme kilometerheffing en andere beheersvormen om het verkeer meer in de tijd te spreiden en de spits te mijden…'* (ambitie 11).
- Er wordt een nieuwe participatieve werkwijze voorgesteld waarin de samenwerking tussen overheden onderling maar ook met burgerbewegingen centraal staat: '*… er komt een brede werkgemeenschap om de gezamenlijke toekomst en beslissingen rond leefbaarheid en mobiliteit in de vervoersregio Antwerpen in goede banen te leiden…'* (ambitie 14)
- De ambitienota hecht tot slot veel belang aan een aanpak via een competitieve stadsregio.



2.2. Het Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio'.

Deze ambities worden verder vormgegeven in '*het Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio'*.

De Vlaamse Regering stelt een meerjarig investeringsplan op dat steunt op volgende vier investeringsassen: (1) een gesloten Ring, (2) een verbeterde en versterkte R2 als hoofdontsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt, (3) een verzachte Ring voor de stad die ingekapseld wordt in het stedelijk weefsel met een ambitieus flankerend beleid gericht op een modal shift naar 50/50 en (4)een overkapping van de volledige Ring. Deze beleidsintenties moeten hun beslag krijgen in een nieuw op te maken 'ROUTEPLAN 2030'.

Ook de nieuwe participatieve aanpak wordt bevestigd in dit Toekomstverbond en wordt organisatorisch vormgegeven op basis van een samenwerkingsstructuur met drie pijlers : (1) de Regioraad, (2) de Werkgemeenschap en (3) het Antwerps Werkplatform.

2.3. Concept basisbereikbaarheid

Naast de taakstelling om een voorstel tot 'ROUTEPLAN 2030' op te maken zal in het kader van het concept basisbereikbaarheid in het bijzonder een visie worden toegevoegd over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.

3. Het 'ROUTEPLAN 2030'

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt voor de hele vervoersregio, waarvoor volgende afbakening werd vooropgesteld:

Daarnaast kunnen gemeenten worden toegevoegd op eigen vraag of op initiatief van de regioraad . Redenen hiertoe zijn bv. de impact van projecten en ontwikkelingen op die gemeente, het feit dat de gemeente een belangrijke link heeft met de vervoersregio op het gebied van mobiliteit, …

De ambitieuze modal shift is geen ambitie op zich. De doelstelling is een bereikbare en leefbare regio. Dit betekent een verandering van het huidige verplaatsingsgedrag en de toekomstige verplaatsingsvraag. Het 'ROUTEPLAN 2030' zal dit vertalen in concrete maatregelen, gekaderd in een sterke visie. Het is ambitieus en vrijpostig: het zegt waar het op staat, benoemt de knelpunten, concretiseert en raamt de noodzakelijke maatregelen en wijst verantwoordelijken aan.

Het plan omvat een concreet programma met maatregelen en projecten met als doel de verschuiving van de modal split naar 50/50 te stimuleren in stad, districten en randgemeenten. Er zijn maatregelen waarmee we direct aan de slag kunnen gaan, een aantal kan parallel worden uitgewerkt. Andere worden dan weer enkel benoemd (zo volledig mogelijke lijst) en er wordt

aangegeven op welke wijze ze verder zullen/kunnen worden uitgewerkt. Er moet ook ruimte zijn voor 'platformen' die via oproepen aan derden later verder kunnen worden ingevuld (cf. Marktplaats Mobiliteit, …).

Het 'ROUTEPLAN 2030' wordt opgemaakt tegen medio 2018. Er is dus een strakke timing om tot een gezamenlijk, gedragen en wervend resultaat te komen. Het stippelt dan ook een continu en dynamisch proces uit, dat niet eindigt op dat moment. Na 2018 zal het proces verder worden gezet met opvolging, evaluatie en bijsturing op basis van o.a. gewijzigde omstandigheden en inzichten.

Het 'ROUTEPLAN 2030' handelt over de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, over netwerken en knooppunten en over niet-infrastructurele (flankerende) maatregelen en bewaakt de synergie met leefbaarheidseffecten. Het bestrijkt de vijf basisdoelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid nl. bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu.

Er dient aandacht te gaan, zowel naar personenverkeer als naar goederentransport. Hier zal een verschillende aanpak moeten worden uitgewerkt, enerzijds voor de vrachtstromen die een relatie hebben met of impact hebben op de woonkernen (bv. stadsdistributie) en anderzijds de vrachtstromen met betrekking tot het logistieke hart van de Antwerpse vervoersregio, de haven.

4. Het Proces

Voor de opmaak van het 'ROUTEPLAN 2030' wordt een nieuwe manier van samenwerken naar voor geschoven bestaande uit drie pijlers (*In bijlage: nota 'werkgemeenschap)'*:

- ***de werkgemeenschap***

In die nieuwe samenwerking neemt de 'Werkgemeenschap' een cruciale rol op. Binnen deze werkgemeenschap worden meerdere thematische werkbanken opgericht. Via de werkbank 'ROUTEPLAN 2030' gaan deze gemeenten een intensieve en essentiële samenwerking aan onderling, maar ook met de provincie, het gewest (departement Mobiliteit en Openbare Werken en de uitvoerende agentschappen), de openbaar vervoersmaatschappijen (De Lijn, NMBS, …), de logistieke sector, het bedrijfsleven, de burgerbewegingen, etc. Het zijn immers al deze partijen die ook instaan voor de implementatie en realisatie. De werkgemeenschap kan meerdere opties formuleren en koppelt regelmatig terug met de Regioraad.

Gelijktijdig worden ook werkbanken opgericht voor de andere investeringsassen van het toekomstverbond (sluiten van de R1, het Radicaal Haventracé en de overkapping). Hiermee dient veelvuldig afstemming te gebeuren.

Er zal een intendant worden aangesteld die deze werkgemeenschap begeleidt. Deze zal zelf ook een productief vermogen hebben met onderzoekers, analisten en ontwerpers of beroep doen op de beschikbare expertise bij administraties, burgers of bedrijven. Vanuit dit team kunnen ook specifieke analyses worden besteld op basis van een studiebudget dat Vlaanderen als opdrachtgever voorziet. Op deze manier vormt het team een 'gegarandeerde motor' van de Werkgemeenschap. Bovenal brengt dit team structuur en ordening rond specifieke werklijnen en analyses.

- ***de regioraad***

Er dient een regelmatige terugkoppeling te worden voorzien tussen de Werkgemeenschap en de Regioraad. De Regioraad is als het ware de 'opdrachtgever' van de werkgemeenschap en geeft de richting aan die zal worden gevolgd en beslist welke opties verder worden uitgewerkt. De Regioraad heeft een aantal bevoegdheden in het kader van basisbereikbaarheid, staat in voor het bestuurlijke draagvlak m.b.t. het 'ROUTEPLAN 2030' en geeft voor deze elementen advies aan het juiste niveau.

- ***het Werkplatform***

Het Antwerps Werkplatform voor de vervoersregio Antwerpen wordt opgebouwd als een operationeel samenwerkingsplatform, bestaande uit Departement MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. Samen staan ze in voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse vervoersregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder). Het Werkplatform kan samenwerken met lokale (provincie, gemeente) en federale actoren (bvb. Infrabel).

Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde werkprogramma's en projecten in de vervoersregio Antwerpen.

De nota over de Werkgemeenschap stelt dat: "Dit model is dus niet gebaseerd op hiërarchie en *autoriteit van een instelling of persoon, maar op een open, zoekend, gecoördineerd gesprek … de ervaring van het voorbije jaar leert dat samen analyseren, samen kennis opbouwen, samen bedenken en samen maken, belangrijk zijn om samen ook vooruit te gaan. …."*

Deze werkwijze staat niet los van formele inspraakprocessen en procedures en dient maximaal te worden geïntegreerd. Verder moet voldoende aandacht worden besteed aan een efficiënte aanpak binnen deze omvangrijke vervoersregio. Het maatschappelijk draagvlak gaat ook verder dan enkel de rechtstreeks betrokkenen in de werkgemeenschap.

5. Inhoud

5.1. Analyse van de vervoersregio en bepalen van de identiteit en de ambitie

In het verleden passeerden al tal van studies de revue. Velen hiervan zijn nog steeds relevant. De beschikbare studies zullen worden gescreend en relevante en actuele elementen worden aangeduid. Nieuwe en aangepaste onderzoeksmethodes worden daarbij meteen in overweging genomen. Er wordt afstemming gezocht met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en met het Mobiliteitsplan Vlaanderen (beide in opmaak), deze documenten dienen als inspiratie.

Het is echter de eerste maal dat dit gebied op het vlak van mobiliteit als één geheel wordt bekeken. Om een beter inzicht te krijgen in het gebied zal in een eerste fase een uitgebreide analyse worden gemaakt op het gebied van ruimte en mobiliteit. Dit zowel voor de huidige als de toekomstige

situatie. Knelpunten op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid worden in beeld gebracht en waar mogelijk geobjectiveerd.

Aansluitend hierop kan de identiteit en de gezamenlijke ambitie van de vervoersregio worden bepaald. Dit opnieuw op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid. Dit wordt vertaald in doelstellingen waarvoor meetbare indicatoren worden bepaald die de mogelijkheid bieden om de huidige situatie te beoordelen evenals het effect van de maatregelen. We focussen niet alleen op 2030 maar geven ook tussentijdse mijlpalen aan op basis van dewelke we het verloop kunnen opvolgen.

5.2. Verfijnen van de doelstelling 50/50

De modal shift is nodig om het systeem te laten werken, alleen bijkomende weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer kan het bereikbaarheidsvraagstuk niet oplossen. Hoe maken we in de toekomst de keuze voor de fiets, te voet of het openbaar vervoer even 'vanzelfsprekend' als de keuze vandaag voor de auto. Dit zal 'push and pull' maatregelen vergen, zowel op het vlak van de beschikbare infrastructuur als d.m.v. flankerende maatregelen.

We brengen de huidige en de verwachte totale (ongeacht de modus) verkeersvraag in beeld. Er zullen regionale verschillen te onderscheiden zijn: de verschillende schillen rondom de stadskern, maar ook de verschillende 'kwadranten'. De realisatie van de modal shift zal in deze deelgebieden een specifieke aanpak vragen ten gevolge van de kenmerkende ruimtelijke ordening en de opportuniteiten en potentie van een multimodale aanpak. Op basis hiervan kan bepaald worden welke modi voor welke relaties het meest geschikt zijn. Ook wordt gekeken hoe deze maatregelen een impact kunnen hebben buiten de vervoersregio (bv. een sterk voorstadsaanbod per trein, P+R, …). Mogelijk zijn er ook meerdere realistische scenario's te ontwikkelen met verschillende verhoudingen tussen de (alternatieve) modi. Er kan ook een gedifferentieerde aanpak zijn in de tijd.

De ruimtelijke consequenties van deze doelstelling moeten in beeld worden gebracht, en dit op verschillende schaalniveaus: voor de ganse vervoersregio en voor de samenhangende onderdelen binnen dit gebied (versterken van kernen en rond knooppunten) maar ook op het microniveau van bv. de weg zelf.

We besteden aandacht aan zowel personenverkeer als goederenvervoer.

5.3. maatregelen:

- infrastructurele maatregelen; netwerken en knooppunten.

Uitwerken van netwerken op de verschillende schaalniveaus (verbindend / ontsluitend) voor fiets, openbaar vervoer en auto (incl. vracht)

Logisch en efficiënt in elkaar klikken van de netwerken met extra aandacht voor de multimodale knopen: hun bereikbaarheid, leesbaarheid, kwaliteit, comfort, enz.

In het vervoersplan dient het concept basisbereikbaarheid (bestaande uit 4 lagen: treinnet; complementair kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) te worden ingeschoven. Voor de vervoersregio Antwerpen zal dit een gebiedsdekkend, dragend netwerk zijn waarbij de trein

(voorstadsnet) en metro maximaal worden ingeschakeld (de bestaande infrastructuur wordt optimaal benut) op de relaties met de eerste gordel rondom de stad.

Het kader wordt gevormd door de beoogde modale verdeling van 50/50. Om dit te realiseren zal er ook aandacht moeten zijn voor vernieuwende maatregelen. We zullen de lat hoger leggen op het vlak van: capaciteit, comfort en kwaliteit, leesbaarheid, efficiëntie van de maatregel, …

Zoals hierboven al vermeld moet binnen de netwerken aandacht worden besteed aan zowel personenverkeer als goederen.

- **niet- infrastructurele maatregelen**

Om de doelstelling 50/50 te realiseren zal een ambitieus flankerend programma moeten worden uitgewerkt, minstens op hetzelfde niveau als de 'hardware' (de netwerken en knooppunten).

Er wordt extra aandacht voor innovatieve maatregelen verwacht (deelsystemen, éénvormige reisinformatie, ticketing, tarifering, app's, …). Een overkoepelende gebruikersinterface die samenhang geeft aan deze maatregelen verdient een hoge prioriteit. Er moet een maximale integratie worden nagestreefd met bestaande programma's zoals 'Slim naar Antwerpen'. Het is van belang dat deze maatregelen als één systeem aan de burger worden aangeboden.

Er wordt nagedacht over sturende maatregelen (incl. financiële) allerhande m.b.t. de vervoerswijze-keuze (modal split), het gevolgde traject (bv. Haventracé) en het moment van de verplaatsing (beter benutten van de vrije capaciteit buiten de spitsperiodes, zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer).

Ook hier dient aandacht te gaan naar personenverkeer en goederen.

- opstellen van een samenhangend programma van maatregelen en projecten

De maatregelen en projecten die uitvoering moeten geven aan het 'ROUTEPLAN 2030', worden in een samenhangend programma opgenomen. Het programma doet (op hoofdlijnen) uitspraken over middelen, termijnen en bijhorende prioriteiten zodat een hiërarchisering optreedt. Het geeft synergiën aan en definieert 'hefboomprojecten' die wervend kunnen zijn voor het hele plan. Initiatiefnemers en betrokken partners worden benoemd.

In de opbouw van dit programma wordt o.a. aandacht gegeven aan:

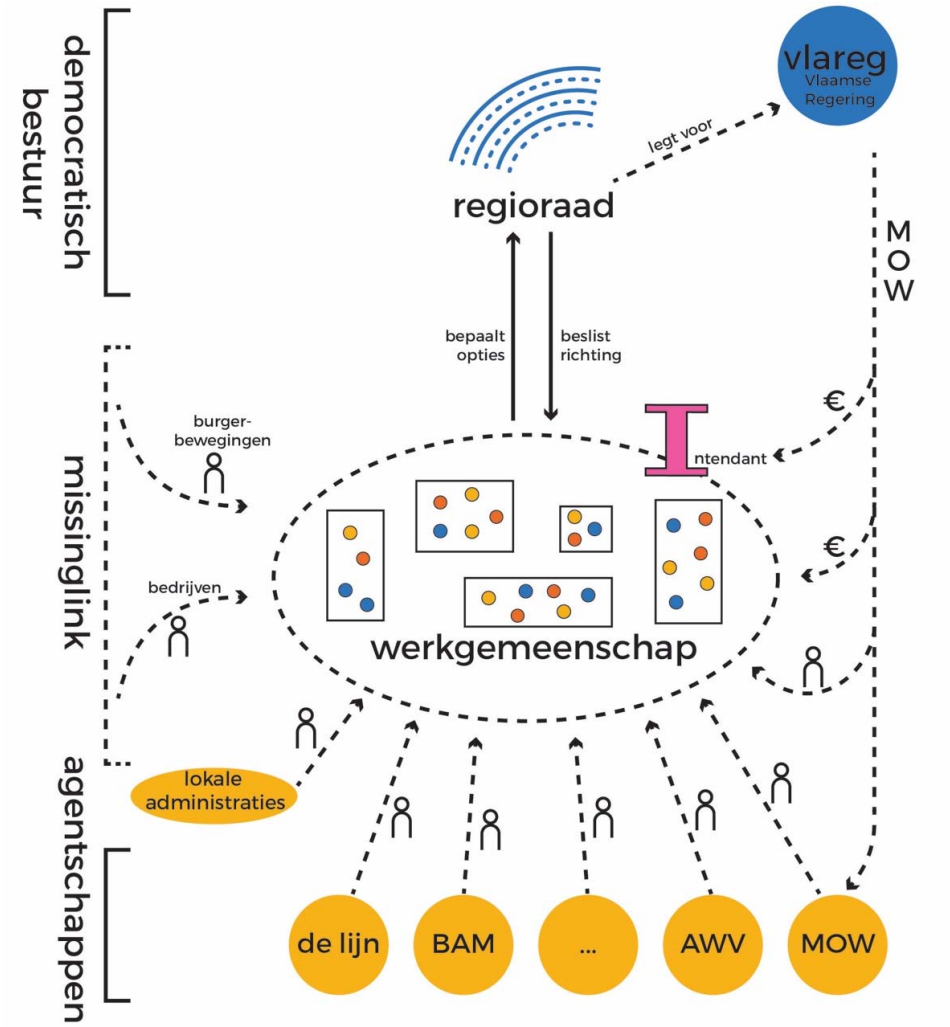
- Kansrijke projecten met een hoge toegevoegde waarde m.b.t. de modal shift naar 50/50.
- Innovatieve en vernieuwde projecten en denkkaders die de platgetreden paden doorbreken.
- Gemeentegrensoverschrijdende oplossingen die verbindend werken t.o.v. de vervoersregio i.p.v. conflicterend.
- Het economisch verkeer dat niet alleen de haven aandoet, maar ook de vele bedrijventerreinen en kantoorzones rondom de stad.
- Oplossingen voor de huidige knelpunten op gebied van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming om ook op korte termijn resultaten te boeken.

Het programma omvat concrete projecten en maatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn en verder worden uitgewerkt, naast een zo volledig mogelijke oplijsting van projecten en maatregelen die op langere termijn zullen worden aangepakt of die buiten de bevoegdheid van de Regioraad

vallen. Hiervoor wordt het vervolgtraject aangegeven. Ook is er plaats voor ‘platformen’ (bv. Marktplaats Mobiliteit) die verder door derden kunnen worden ingevuld.

Bijlage 4:
Nota Werkgemeenschap

Werkgemeenschap



Het Toekomstverbond (15 maart 2017) omschrijft een Werkgemeenschap met volgende taken: beleidsvoorbereidend werk, klankbord bij uitvoering, draagvlakmeter voor voorstellen, denktank. De missie van de Werkgemeenschap bestaat erin structuur en synthese te brengen in de debatten en meningsverschillen over mobiliteit en leefbaarheid, om vanuit een algemene beleidsvisie concrete projecten en interventies op te zetten, of nieuwe denkpistes te ontsluiten. De werking van de Werkgemeenschap is in essentie trans-disciplinair en constructief; in die zin is de Werkgemeenschap het hart van de projectwerking, het scharnier tussen diverse geledingen.

In de tekst van het toekomstverbond wordt ook een politiek orgaan in het leven geroepen, de Regioraad, die gemeenten en steden rond Antwerpen bundelt voor grensoverschrijdende samenwerkingen. Tenslotte worden de grote uitvoerende agentschappen samengebracht in een Werkplatform, dat instaat voor de concrete uitwerking en implementaties van de verschillende deelprojecten.

Deze nota gaat in op de specifieke rol en invulling van de Werkgemeenschap. Flexibiliteit, wendbaarheid, en openheid zijn belangrijk. Het is niet de bedoeling om structuren te betonneren.

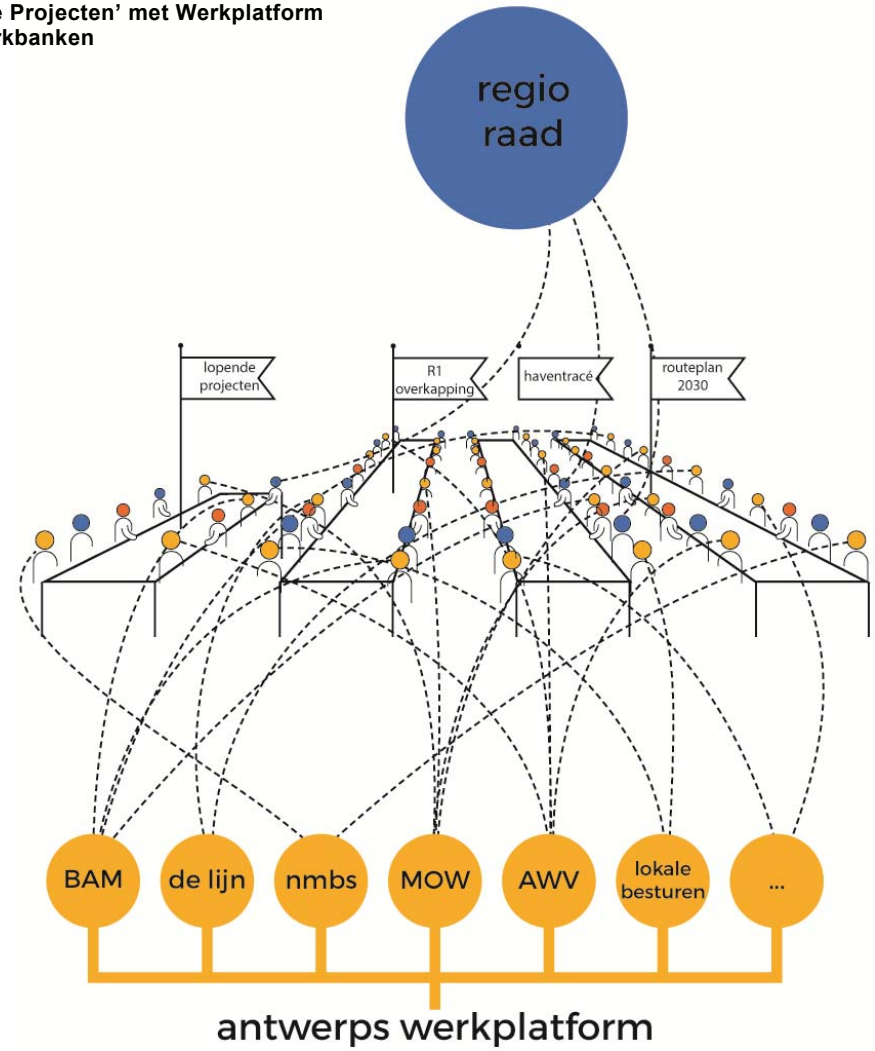
OVERZICHT

Doel: Het verenigen van mobiliteit en leefbaarheid in Vlaanderen

Winsten door Werkgemeenschap
Buitengaats vernieuwing ophalen
Leefbaarheid gaat over geleefde ervaring
Geïntegreerde beleidsopties op het raakvlak tussen leefbaarheid en mobiliteit
Draagvlakmeting vanaf vroeg stadium: public reviews

Organisatie en engagementen
Intendant met team: begeleiden van co-creatie
Samenwerking met Regioraad
Integratie met andere inspraakprocessen
Engagementen van Vlaanderen
Engagementen van Burgerbewegingen en Economische Actoren
Werkbanken van Ambtenaren, Burgers/Economische Actoren en Consultants/Experten

Werkbank 'R1 Overkapping'
Werkbank 'Haventracé'
Werkbank 'Routeplan 2030' voor Regioraad
Werkbank 'Lopende Projecten' met Werkplatform
Overlap tussen Werkbanken
Verdere stappen



DOEL: HET VERENIGEN VAN MOBILITEIT EN LEEFBAARHEID IN VLAANDEREN

Vlaanderen is uniek omdat het op een moeilijk, bijna onmogelijk snijpunt moet opereren. De moeilijkheid is dat Vlaanderen (a) een van de dichtstbevolkte regio's van Europa is, met een sterk verneveld verstedelijkingspatroon; maar tegelijkertijd (b) ook een van de grootste logistieke verdeelpunten en kruispunten van Europa is, en daar voor een deel van haar welvaart van afhangt. *It's hard to square this circle*. Maar het biedt wel de kans om een kritische vernieuwing door te voeren, en Vlaanderen te positioneren, als een Europees stedelijk kruispunt dat de *toon zet* met een serie oplossingen om haar interne contradicties te ontwarren of tenminste te beheren.

De duur van de historische saga rond Oosterweel levert de bewijsvoering voor voorgaande stelling. Gezien onze relatieve uitzonderingstoestand, zijn ook uitzonderlijke vernieuwingen en innovaties aangewezen om te komen tot state-of-the-art projecten die performant zijn voor zowel de leefbaarheid (verstedelijkt Vlaanderen) als de mobiliteit (kruispunt Vlaanderen).

De Werkgemeenschap is zulk een innovatie. Het betreft een procesinnovatie die substantiële winsten kan opleveren, met heel concrete afspraken die ondersteund worden door verschillende partijen, en die samenwerkingen opzet rond heel specifieke uitgesproken targets (het Toekomstverbond formuleert alvast 4 targets, elk met een bijbehorende *werkbank).*

Dit alles maakt dat de inzet van het gehele projectwerk en van de werking van de Werkgemeenschap zich niet beperkt tot Antwerpen maar impact heeft op het mobiliteitsvraagstuk in heel de vervoersregio rond de stad, in het perspectief van de brede gedeelde doelstellingen van het toekomstverbond.

WINSTEN DOOR WERKGEMEENSCHAP

De Werkgemeenschap is maar zinvol als ze substantieel winsten aanbiedt ten opzichte van de status quo. Deze winsten zijn te bepalen zoals hieronder beschreven. Als de Werkgemeenschap deze winsten niet haalt, is zij de tijdsinvestering en middelen van de deelnemende partijen niet waard.

Buitengaats vernieuwing ophalen

De maatschappij en innovaties evolueren sneller dan een goedwerkende overheidsadministratie, een performant agentschap, of een externe consultant kan volgen. Het vinden van innovatieve oplossingen gebeurt in een *kritische dialoog*, een hoffelijke strijd der ideeën, het investeren van concepten en expertises in een *gezamenlijk werkstuk* Het uitdenken van een geïntegreerde oplossing gaat namelijk ook het meest briljante denkvermogen van de sterkste groepen en meest intelligente individuen in deze regio te boven. Sterke concepten zoals de scheiding van verkeer en het overkappen (zoals samengebracht in het concept van Ringland, of in dat van Ring van A) dienen bij verdere uitwerking door heel wat verschillende experten kritisch

doorgelicht, verrijkt en verder uitgewerkt te worden. Het bijschaven en optimaliseren van een goede oplossing is onmogelijk zonder de bijdrage van vele verlichte geesten met ervaring in de materie. Dergelijke ervaring steunt niet alleen op verschillende specialistische disciplines maar ontsluit eveneens de kennis die in de ontmoeting tussen verschillende disciplines en praktijken besloten ligt en - niet te vergeten – in de impliciete sociale kennis vervat in de dagelijkse beleving van stedelijkheid en mobiliteit.

De optimale oplossing ontstaat in een iteratief proces waar iedere geest bijdragen levert en het product (het ontwerp, het project) steeds verder aanpast, verfijnt, bijstuurt tot er een optimale balans gevonden is. Deze werkwijze is getest gedurende het intendantschap in 'superworkshops'. Ambtenaren, burgers en experten werkten er samen, gaven elkaar huiswerk. Niet alle sessies zijn even productief gebleken. Maar essentieel is dat al deze partijen samen kennis opbouwen en een denkproces doormaken, waarbij om beurten gerekend, getekend, en verder gewerkt wordt. In wat volgt wordt het begrip 'superworkshop' herdoopt tot 'werkbank'. Het doel is niet om burgers bezig te houden, maar om diegenen met vernieuwende ideeën of kritieken een plaats te geven aan de verschillende werkbanken.

Leefbaarheid gaat over geleefde ervaring

In de stedelijke of verstedelijkende omgeving wonen tal van mensen die elke dag ervaren, op een haast rituele wijze, welke patronen van gebruik en omgang de leefbaarheid verhogen, en welke de leefbaarheid verlagen. Uiteraard hebben uitvinders, innovators en ontwerpers een rol te spelen om deze mensen een verbeelding aan te bieden, en zich toe te laten alternatieve toekomsten in te beelden. Experten uit diverse domeinen kunnen vervolgens deze beelden vertalen in duurzame en technisch haalbare oplossingen.
Bij het in kaart brengen en concreet vorm geven aan potentiële toekomsten, is het erg belangrijk om de vaak impliciete sociale terreinkennis te ontginnen en bruikbaar te maken in het ontwerpproces. Dit is een van de cruciale opdrachten waaraan actiegroepen, burgerbewegingen, en ook individuele burgers wezenlijk kunnen bijdragen. Daarbij hoeft men niet vanaf nul te beginnen: reeds heel wat sociale kennis is beschikbaar bij ambtenaren, academici, burgers en burgerbewegingen.

Geïntegreerde beleidsvoorbereiding op het raakvlak tussen leefbaarheid en mobiliteit

De overheid heeft nood aan een werkgemeenschap die snel, agiel en geïntegreerd beleidsvoorbereidend studiewerk aankan. De werkgemeenschap opereert op de grens tussen *ruimte* en *gezondheid* (samen: leefbaarheid) en *mobiliteit.* Daar is het mogelijk om oplossingen te vinden die ver voorbij het 'voldoen aan de normen' gaan van elk van deze velden afzonderlijk. En juist op dit vlak biedt de synthese of synergie die een ontwerpende houding kan bieden, grote winsten. Net binnen deze *common ground* liggen namelijk belangrijke politieke en maatschappelijke beslissingen.

De overheid moet beslissen in het grensgebied *tussen* bestaande kennisgebieden, elk met bijbehorende expertengemeenschappen. Elke gemeenschap heeft immers zijn eigen departementen, expertise en agenda's, maar grensoverschrijdende samenwerking is essentieel. Leefbaarheid in de buurt van snelwegen, bijvoorbeeld, is pas sinds de laatste 15 jaar in toenemende mate geagendeerd wereldwijd en vele onderzoeksprojecten zijn nog lopende. Het is nog een kennisveld in opbouw. Daardoor leven hier nog heel wat clichés en vooroordelen. Toch worden politieke en maatschappelijke beslissingen omtrent kwesties die zich situeren in dergelijke ontmoetingsruimte alsmaar urgenter en net daarom is de overheid gediend met een geïntegreerde beleidsvoorbereiding, steunend op *common grounds*.

De Werkgemeenschap dient naar best vermogen een voorkeursscenario of waaier van verdedigbare scenario's te formuleren voor de Regioraad en/of haar bevoegde minister. Deze adviezen dienen alle verdedigbaar te zijn en echte politieke keuzes toe te laten. Het voorkeursscenario of de waaier aan keuzes die aangeboden wordt door de Werkgemeenschap dient telkens overtuigend geargumenteerd te zijn en de afweging tussen ***mobiliteit, leefbaarheid, investeringskost en draagvlakmeting*** te maken in een perspectief van ruimtelijke kwaliteit en duurzame stadsregionale ontwikkeling.
Dit zijn de vier kritische elementen die in elk scenario in een andere balans voorkomen.

Draagvlakmeting vanaf vroeg stadium:

Public Reviews

Bij de afweging van beleidsopties zal een meting van (potentieel) draagvlak vanaf het begin mee in ogenschouw genomen worden. Deze werkmethode kan ertoe bijdragen dat we vermijden om al te grote studiekosten te maken voor dossiers die achteraf toch stil- of uiteen vallen door gebrekkig draagvlak. In deze review kunnen de burgerbewegingen, in samenwerking met ambtelijke diensten, gericht op communicatie en participatie, een belangrijke rol spelen.

De 'draagvlakmeting' gebeurt onder meer als volgt.

- De opbouw van elk project of scenario gebeurt aan werkbanken, waar ambtenaren, experten en burgerbewegingen samen aan de slag gaan en waar wakkere en kritische burgers en economische actoren mee uitgenodigd worden. Hun rol daar is ook om met hun achterban of erbuiten mogelijk verzet of bekommernissen te registreren en te formuleren.

- Regelmatig organiseert de Werkgemeenschap 'public review moments' van work-in-progress, en van onvoldragen en kwetsbare ideeën. Dit zijn de 'kladjes' die gemaakt worden aan de werkbanken. Deze worden regelmatig publiek gemaakt en toegelicht voor al wie erin geïnteresseerd is. Dat biedt ook de kans aan eenieder om erop te reageren. Deze formule, die inspiratie haalt bij de 'burgerraad', vervangt de conventionele klankbordgroepformule.

- Voor deze 'public reviews' wordt het gebruikelijke middenveld – scholen, cultuursector, sportverenigingen, etc. telkens actief mee uitgenodigd om mee te lezen en commentaar te leveren. In deze *public reviews* worden expliciet ook partijen die niet burgerbeweging of administratie zijn, mee uitgenodigd en betrokken. Het gaat daarbij zowel over scholen, economische actoren, culturele organisaties, beroepsorganisaties, als andere belangengroepen.

Klankbordgroep uitbreiden tot publieke review

ORGANISATIE & ENGAGEMENTEN

Intendant met Team: Begeleiden van Co-creatie

De Werkgemeenschap wordt begeleid door een intendant, die aangesteld en ondersteund wordt door Vlaanderen. De Werkgemeenschap heeft een eigen productief vermogen met onderzoekers, analisten en ontwerpers. Dit productief vermogen wordt geleverd door een studieteam dat wordt meegebracht door de intendant, maar ook kan worden aangevuld vanuit burgerbewegingen en overheidsadministraties en/of agentschappen, zodat er een soort teken- en rekenfabriek ontstaat.

Dit team levert studiewerk dat ter presentatie, discussie en review voorgelegd wordt aan de leden van de Werkgemeenschap. In die zin vormt het team van de intendant een gegarandeerde 'motor' van de Werkgemeenschap. Maar dat volstaat niet. Het studieteam zorgt voor een ondergrens van productie die ervoor zorgt dat hypotheses van antwoorden geformuleerd worden op allerlei vragen en initiatieven die van buiten en binnen de Werkgemeenschap afgevuurd worden. De intendant brengt structuur in deze vragen en crisissen en stelt een ordening voor rond specifieke werklijnen en analyses.

Daartoe voorziet Vlaanderen ook een studiebudget, waarmee specifieke analyses kunnen besteld worden, die de intendant definieert met de door hem/haar begeleide Werkgemeenschap, en door hem begeleid worden, om voormelde vragen op gestructureerde manier te beantwoorden. Ontwerpen is daarbij een voor de hand liggende werkwijze, maar het palet aan handelingen en interventies dient opengetrokken te worden voorbij het louter infrastructurele of ruimtelijke, naar bredere beheersmaatregelen (bv. dag-nacht ritme, uitspreiding spits, kilometerheffingsvraagstukken, etc.)

Om een en ander vlot te trekken en te houden kan de intendant naast dit studieteam een sturend kernteam samenstellen waarin vertegenwoordigers van administraties en burgerbewegingen een plaats nemen, en dat over minstens 1 maar mogelijk over verscheidene werkbanken heen, kan verbinden.

Geen instelling of praatbarak, maar werkbank waar gewerkt, getekend en gerekend wordt

Samenwerking Regioraad

De Regioraad wordt een opdrachtgever van de Werkgemeenschap. Ze is het democratisch bestuur en beslist dus over de toewijzing van de belastingmiddelen. Concreet is de relatie met de Werkgemeenschap als volgt:
- De Regioraad beslist, maar bepaalt niet de details
- De Werkgemeenschap bepaalt verschillende uitgewerkte opties, maar beslist niet welke gekozen wordt.

De Regioraad heeft een dubbele taakstelling.

- De Regioraad begeleidt het voorstel van Routeplan 2030 met een mobiliteitsvisie voor de regio tot 2030. De vervoersregioraad staat in voor het politiek draagvlak en geeft advies geeft aan de Vlaamse Regering over dit voorstel en de daaruit voortvloeiende werkprogramma's.

- De Regioraad zal in het kader van het concept basisbereikbaarheid in het bijzonder een visie toevoegen aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling. Zij adviseren het 'kernnet', geven een bindend advies op het 'aanvullend net' en organiseren het 'vervoer op maat'.

De intendant organiseert het gesprek in de Werkgemeenschap rond antwoorden omtrent beleidsvragen die de Regioraad kan stellen aan de Werkgemeenschap of om initiatieven vanuit de administratie MOW, het werkplatform, of vanuit de maatschappij zelf, verder te analyseren, te begeleiden en te helpen inzicht te verschaffen in de gevolgen van een goed(-bedoeld) idee. De Werkgemeenschap kan zelf ook voorstellen initiëren. Om effectief co-creatie waar te maken dienen de verschillende ambtenaren, experten en burgers mee te denken, tekenen en rekenen. Concreet geeft de Regioraad een eerste opdracht aan een intendant en Werkgemeenschap om een 'Routeplan 2030' op te maken in dialoog met haar eigen bestuurders. Ze bepaalt niet wat getekend wordt, maar beslist wel uit de verschillende alternatieven die haar aangeboden worden.

Dit model is dus niet gebaseerd op hiërarchie en autoriteit van een instelling of persoon, maar op een open, zoekend, gecoördineerd gesprek *tussen ieder die iets te zeggen wil hebben*. De belangrijkste entiteiten hier zijn de *civil society'*(*burgers en burgerbewegingen*) en de *civil servants* (*overheidsadministraties*). Elk van hen brengt een eigen vorm en kleur van expertise aan. Daarbij leert de ervaring van het voorbije jaar dat samen analyseren, samen kennis opbouwen, samen bedenken en samen maken, belangrijk zijn om samen ook vooruit te gaan. Het is namelijk wenselijk dat de deelnemers aan de Werkgemeenschap, na het goedkeuren van een oplossingsstrategie, deze ook daadwerkelijk mee gaan uitdragen als ambassadeurs, ja zelfs eigenaars van het idee.

Samenwerking met het Werkplatform

De grote uitvoerende agentschappen, en de diensten van de lokale besturen (stad, gemeenten, provincies), alsook Infrabel en Nmbs worden samengebracht in een Werkplatform, dat instaat voor de concrete uitwerking en implementaties van de verschillende deelprojecten.

De Werkgemeenschap heeft in de beleidscyclus dus vooral een beleidsvoorbereidende rol en het Werkplatform heeft een hoofdzakelijk beleidsuitvoerende rol. Uiteraard staan deze twee rollen niet los van elkaar. Daarom is het belangrijk dat er steeds een open communicatie is tussen beide. De vertegenwoordigers van de uitvoerende agentschappen in de Werkgemeenschap hebben hierbij een sleutelrol te vervullen. Bij de beleidsvoorbereiding in de Werkgemeenschap moeten zij de voorliggende ideeën toetsen op hun uitvoerbaarheid en bij de uitwerking en implementatie van de deelprojecten door de agentschappen, samen met de lokale besturen moeten zij er over waken dat de beoogde doelstellingen van deze projecten niet verloren gaan.

Informatiedoorstroming tussen werkgemeenschap, regioraad en werkplatform

Werkgemeenschap, Werkplatform en Regioraad moeten hun werking goed op elkaar afstemmen en aanvullend werken, elk binnen hun eigen bevoegdheid en opdracht. Daartoe is het noodzakelijk dat een goede informatiedoorstroming systematisch georganiseerd is. In de eerste plaats is dit de opdracht van een door Vlaanderen aan te stellen intendant. Hij of zij faciliteert en is verantwoordelijk voor de goede samenwerking en informatiedoorstroming, bijvoorbeeld door zelf aan deze verschillende organen deel te nemen, door te zorgen dat de verslagen van deze organen voor elkaar beschikbaar zijn, te zorgen dat bepaalde personen in meerdere organen werkzaam zijn, bij gelegenheid te zorgen dat een ‘waarnemer’ een belangrijke vergadering bijwoont die nuttige informatie kan overbrengen. Het resultaat moet in elk geval een goede samenwerking en een vermijden van misverstanden zijn. In eerste instantie blijft de huidige intendant voor leefbaarheid enkel de tafel 'R1 Overkapping' leiden.

Integratie met andere inspraakprocessen

Het hierboven beschreven werkmodel beoogt een hogere vorm van participatie dan klassieke communicatie en inspraak. Het gaat om co-creatie (samen bedenken) en coproductie (samen maken) die uitmonden in een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het resultaat.

Tegelijk heeft het heeft geen zin om een nieuw, onafhankelijk werkmiddel te creëren dat los staat van door de wetgever voorgeschreven, of andere, bestaande en goed functionerende inspraakprocessen. Elke werkbank dient dus, bij haar oprichting, eerst de bestaande inspraakprocessen rond een vraagstelling in kaart te brengen, en haar eigen werking er vervolgens maximaal mee te integreren en er eventueel ontbrekende componenten aan toe te voegen. Duplicatie van processen en taken is zinloos en weggegooide inspanning en geld.

Engagementen van Vlaanderen

Om die reden is het zeer zinvol dat zowel de ambtenaren en administraties als burgers en burgerbewegingen, maar ook bedrijven en andere middenveldorganisaties deelnemen aan de Werkgemeenschap, en er desgevallend eigen experten mee naar uitnodigen.
Daarbij is het zinvol dat ambtenaren of afdelingen 'huiswerktaken' kunnen krijgen en verwerken. Overheidsadministraties hebben immers zicht op gegevens en terreinkennis die geen enkele andere partij in dit verhaal gegeven is.
Hetzelfde geldt evenwel voor de burgers, die ook eigen taken of huiswerk kunnen opnemen, of, in de afwezigheid daarvan, minstens als verantwoordelijkheid hebben om het geleverde werk op kritische manier te onderzoeken (bekritiseren, verbeteren en valideren).

In ieder geval is het essentieel dat de verschillende deelnemers aan de Werkgemeenschap, er ook daadwerkelijk *werken.* Dit is geen praatbarak.

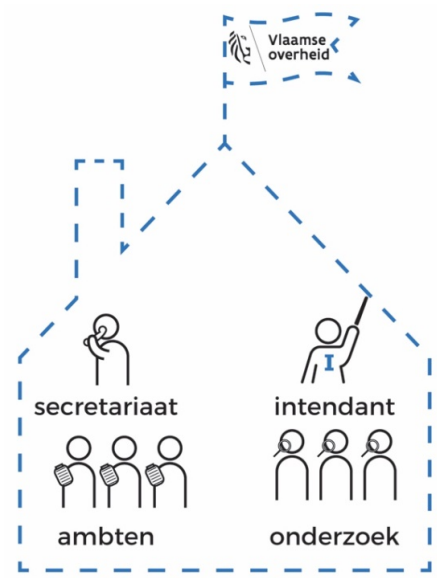
Concreet betekent dit dat Vlaanderen (Beleidsdomein MOW en andere betrokken diensten van de Vlaamse overheid) een engagement neemt om volgende middelen vrij te maken en te coördineren en hiertoe de gepaste besluiten neemt.

- Vlaanderen (MOW, AWV, Omgeving en Agentschappen) verbindt zich ertoe om een aantal ambtenaren als experten in te zetten voor de Werkgemeenschap, aan de verschillende relevante werkbanken. Daarbij kunnen deze banken ook direct ingezet worden als middel om eigen inter-sectoreel overleg te doen.

- Vlaanderen verbindt zich ertoe om een secretariaat van de Werkgemeenschap te voorzien, dat werksessies kan plannen, het beheer van een gedeelde fysieke en digitale ruimte voor de Werkgemeenschap opneemt evenals de zorg voor eventuele andere nodige (logistieke) ondersteuningen. Hierover zullen bij de opstart van de werkgemeenschap de nodige afspraken gemaakt worden.

- Vlaanderen benoemt een intendant die het werkproces begeleidt, ook vanuit een inhoudelijke expertise, en die ook productievermogen heeft om de werkbanken te voorzien van discussiemateriaal, analyses en projecties over leefbaarheid, mobiliteit, en kost.

- Vlaanderen voorziet voor de Werkgemeenschap een studiebudget dat door de intendant beheerd wordt, en waarmee zij/hij met de Werkgemeenschap specifieke deelstudies kan bestellen.



Wat voorziet Vlaanderen?

Engagementen van Burgerbewegingen en Economische Actoren

De actiegroepen en burgerbewegingen, en ook de bedrijfswereld hebben een cruciale taak:

(A) Het effectief deelnemen aan het proces van co-creatie en coproductie dat plaats vindt binnen de Werkgemeenschap

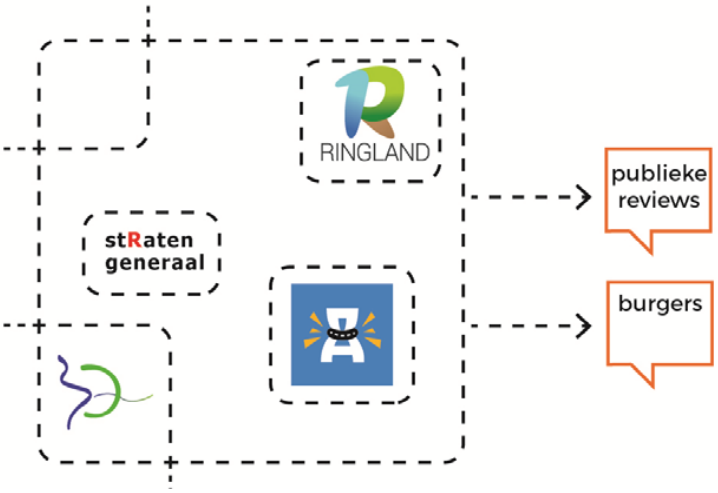
(B) Het aangeven en mee uitwerken van innovaties die burgers of economische actoren kunnen aanbrengen bij het bedenken van oplossingen (cf. S-G of Ringland, ideeën voor Antwerpen).

(C) Het faciliteren van overleg tussen overheid en actiegroepen en burgerbewegingen over de gehele vervoersregio of actiegebied zodat elkeen inspraak krijgt, maar ook de lokaler gerichte actiegroepen bewust maken van de grotere discussies van algemeen belang.

(D) Het helpen garanderen van transparantie en kritische evaluatie tijdens de ontwikkeling van beleidsvoorbereidende studies, of project-evaluerende taken.

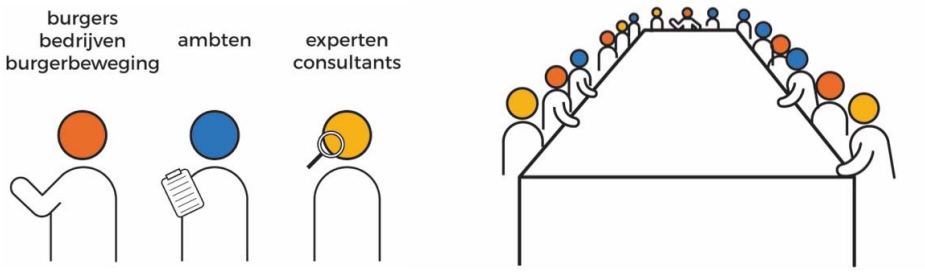
Gezien deze rol als aangever van innovatieve ideeën, kritische evaluator en doorgeefluik voor wakkere en actieve burgers, lijkt het relevant dat eventuele financiële steunmechanismen voor het uitvoeren van deze functies door de burgerbewegingen niet uitsluitend vanuit de overheid komen, maar eerder vanuit het middenveld zelf (steun van foundations, captains of industry, crowdfunding of specifieke subsidiedossiers…). Onafhankelijkheid is cruciaal. De Intendant zal wel steun verlenen aan het verwerven van dergelijke financiële middelen.
Anderzijds, als ondertekenaars van het toekomstverbond moet het functioneren van de burgerbewegingen gegarandeerd worden ten voordele van een blijvende samenwerking. Zo zullen ook vanuit de werkgemeenschap logistieke middelen voorzien worden om de inbreng vanuit de burgerbewegingen blijvend te kunnen verzekeren.

Wat het functioneren van de burgerbewegingen betreft dienen zich twee agendapunten aan (a) verbreding van de bestaande burgerbewegingen (onder meer omdat actievoerders van ver buiten de Singel mee moeten betrokken worden); (b) verduurzaming van de samenwerking tussen diverse actiegroepen en burgerbewegingen. Dit blijft een dynamisch proces. De intendant zal, tot dit proces van uitbreiding en verduurzaming goede grondvesten heeft, zelf mee de verschillende actiegroepen uit de rand betrekken ten einde een zo representatief mogelijke vertegenwoordiging van de burgermaatschappij in de Werkgemeenschap te krijgen.



Hoe organiseren burgerbewegingen zich?

Werkbanken met Ambtenaren, Burgerbewegingen/ Burgers/Economische Actoren en Consultants/Experten (ABC)



Werkbank samengesteld uit burgers, economische actoren, burgerbewegingen, ambtenaren, experten en consultants

De werkbank is een vernederlandsing van het woord 'superworkshop' of workshop, waarvan verschillende reeksen door de 'overkappingsintendant' georganiseerd werden, elke reeks met een eigen finaliteit: over Linkeroever, over Zuidelijke Ring, over Tracés en over de overkapping van de Oosterweelverbinding. Een werkbank brengt mensen uit verschillende verbanden samen, om samen een doelstelling te halen. Elke werkbank eindigt dus met het *concipiëren* van een of meerdere scenario's, en het inschatten van de hoeveelheid steun die ervoor bestaat. Hoe?

Elke werkbank heeft **een eigen doelstelling**, een agenda. Bijvoorbeeld: een nieuw profiel voor de Ring ontwerpen; een afweging van de mogelijke oplossingen voor de A102 bekijken; een analyse maken van leefbaarheidsimpact van een mogelijke verbreding van de A12-noord; de impact bestuderen van zelfrijdende auto's en evalueren met het oog op wijzigingen in infra-planning voor Antwerpen. Het toekomstverbond activeerde 4 doelstellingen: de overkapping, het radicaal haventracé, de modal shift 50-50 en de sluiting van de Ring (OWV). Deze doelstellingen leveren in grote lijnen de eerste 4 tafels aan. Daarbij krijgen de tafels een gebiedsgerichte werking, met een bepaald doel.

Ze heeft ook een **duidelijke tijdsperiode** om deze doelstelling te halen. Na het halen van de doelstelling, wordt de werkbank in principe opgeheven. De werkbank is dus geen instelling maar een handeling. Voor ontwerpprojecten wordt het dossier na het 'schetsontwerp' of de 'projectdefinitie', en na een politiek besluit om met het project al dan niet door te gaan, doorgegeven naar het werkplatform, waar de uitwerking en uitvoering voorbereid wordt. De opvolging en begeleiding verschuiven dan naar de werkbank 'lopende projecten' (zie verder). De Werkgemeenschap wordt opgebouwd met een steeds wijzigende serie werkbanken. Best zijn er een paar hiervoor goed uitgeruste werkruimte of werklounges voorzien, waar mensen samenkomen. Werkbanken met een sterke ruimtelijke dimensie hebben een **duidelijke gebiedsomschrijving**.

Rond de doelstelling brengt elke werkbank **een eigen constellatie mensen** samen uit verschillende verbanden, waarmee flexibel dient omgesprongen. Het gaat hierbij over ambtenaren, burgers en externe consultants/co-creatoren. Deze triangulatie heeft immers geen georganiseerd forum om samen te werken, terwijl elke partij over elke andere partij substantiële aannames heeft en beslissingen neemt die werk, efficiëntie, en leefkwaliteit van de anderen beïnvloeden.

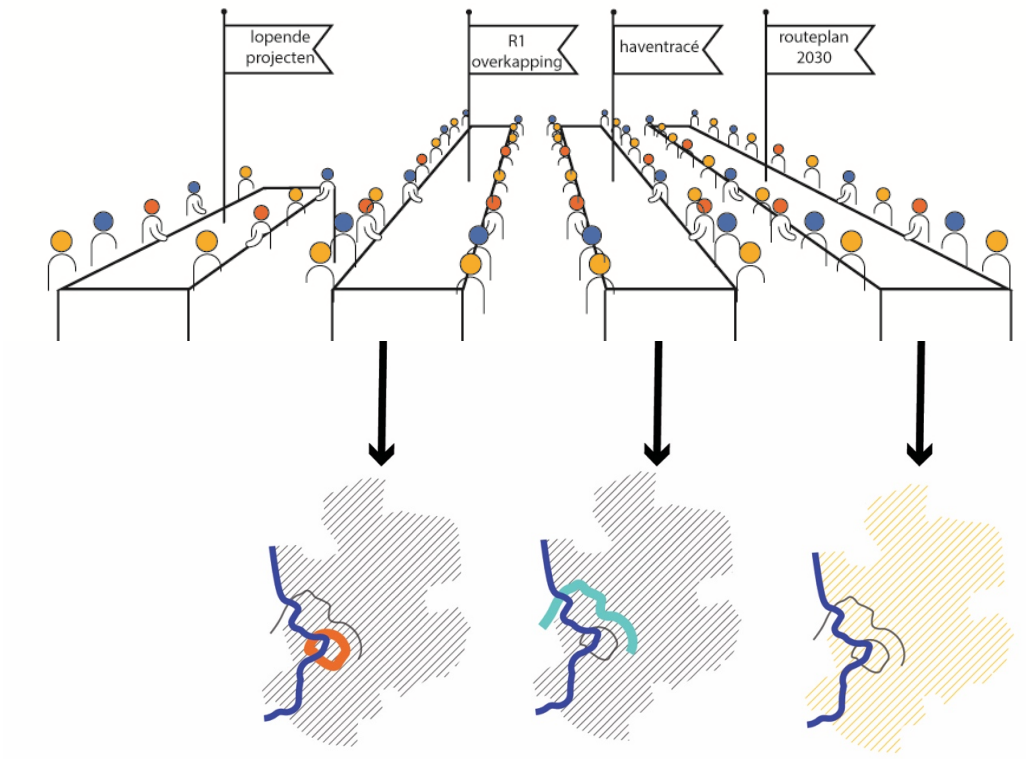
Ambtenaren brengen cruciale expertise in. Ambtenaren van de verschillende beleidsniveaus hebben expertise binnen een sector (bvb. mobiliteit, ruimte, leefmilieu of begroting). Een bijkomend effect van de werkbank is dat zij helpt schotten tussen departementen te overstijgen. De werkbank moet ook schotten tussen beleidsniveaus overbruggen. Gezien het algemeen doel van de Werkgemeenschap erin bestaat mobiliteit en leefbaarheid met elkaar te verzoenen, is het nodig dat sleutelambtenaren van de diensten stedenbouw en/of leefmilieu, maar ook de diensten mobiliteit, hier afgevaardigd worden om resultaten te boeken.

Burgerbewegingen en Economische Actoren. Essentieel is hier de noodzaak om bezorgdheden, innovatieve ideeën en sociale en economische draagkracht uit de maatschappij op te halen en, na verwerking aan de werkbank, te helpen om de resultaten ervan te toetsen aan waar ze vandaan komen. Hier moeten dus alerte bevragers, kritische werkers, en gedreven vernieuwers aanschuiven. Om die reden wordt in de eerste plaats een beroep gedaan op de burgerbewegingen/economische actoren die gedurende de voorbije jaren met kritische bevraging, innovatieve conceptvorming en transparante communicatie een eigen expertise

opbouwden. Als co-creator en co-producent aan de werkbanken staan die burgerbewegingen/economische actoren voor de opdracht meningen (verzet, steun) die in de maatschappij leven goed te registreren, er de vernieuwende ideeën uit te distilleren, ertoe bij te dragen dat deze ideeën verwerkt worden tot vernieuwende oplossingen en vervolgens te helpen de resultaten van dit alles terug te koppelen naar de maatschappij.

Consultants of co-creatoren, of ervaringsdeskundigen zijn externe experten die door de overheid of door burgerbewegingen of economische actoren worden uitgenodigd om mee bepaalde taakstellingen of werkbanken te begeleiden.

Begeleiding: Stewardship door Intendant
Het team van de intendant dient ervoor te zorgen dat een voortdurende stroom van analyse, projectie, tekeningen en berekeningen de werkbank aanjaagt in haar discussies en evaluaties. Daarbij is het uiterst zinvol dat ook andere deelnemers gemobiliseerd worden om deeltaken te verrichten (huiswerk).



4 werkbanken: 3 gebiedsgerichte en 1 voor lopende projecten

Verderop worden de vier eerste werkbanken meer in detail besproken.

Werkbank ‘R1 Overkapping’

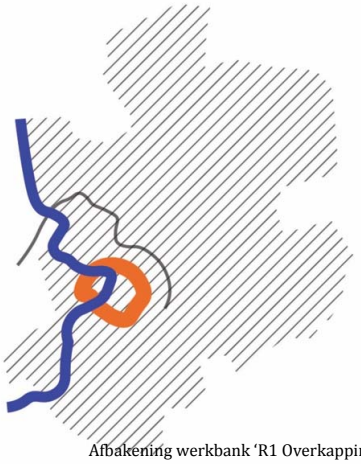
Doelstelling: Deze werkbank volgt het overkappingsproject op en stuurt bij, geeft input, en verrijkt het project met de verschillende lagen en ambities gedefinieerd in de ambitienota. Deze werkbank toetst dus voortdurend het overkappingsproject en het bredere leefbaarheidsproject op basis van het concretiseren van de ambitienota. Een eerste belangrijke opdracht bestaat er in het werk geleverd door de ontwerpteams van de verschillende secties zo goed mogelijk te begeleiden, vervolgens de resultaten ervan helder te communiceren, feedback vanuit diverse geledingen op te halen en te verwerken en aansluitend het geheel transdisciplinair onder de loep te nemen en zo nodig bij te stellen. Naast het werken aan concrete knelpunten en gevoelige onderdelen, zal deze werkbank ook bijzondere aandacht besteden aan de langse en dwarse integratie van het gehele overkappingstraject, aan de integratie van de verschillende secties tot een coherente en krachtige stedelijke morfologie en aan het genre van stedelijkheid dat mogelijk gemaakt wordt door de overkappingsruimte.

Gebiedsdefinitie: Zone R1, alle kwadranten

Samenstelling:
Wordt opgebouwd uit een 3-tal gremia:

+ Deelnemers Superworkshops ZR: de mobiliteits- en leefbaarheidsexperten die het ontwerp van de ‘wedstrijdvariant’ mee begeleid hebben in de zogenoemde ‘superworkshops’, aangevuld met de Lijn.
    - Vlaanderen: AWV, MOW, Omgeving (Ruimte, L+E), BAM, de Lijn
    - Antwerpen: SW Ruimte, Mobiliteit, Haven
    - Burgerbewegingen: stRaten-generaal, Ringland, Ademloos, Ring van A
+ De Jury van de wedstrijd ‘ontwerpen over de ring’
+ Leden van de ontwerpteams die voorstellen voor de verschillende secties uitwerk(t)en
+ Thematische Experten die hier zijdelings bij betrokken worden: de expertengroep Ecologie, de expertengroep Gezondheid, etc.

Vermits het dossier van de Oosterweelverbinding zich in fase ‘review’ bevindt (doorstart Project-MER, daarna bouwaanvraag en uitvoering), wordt dit deel geagendeerd op de werkbank ‘lopende projecten’.



Afbakening werkbank ‘R1 Overkapping’

Werkbank ‘Haventracé’

Doel: Deze werkbank heeft als doelstelling, de specifieke mobiliteitsuitdagingen in de rand aan te pakken en de grote doorgaande stromen daarbij op te vangen op het tracé E34, R2, A12, A102, E34 (met aandacht voor aspecten zoals sluipverkeer, onderliggend wegennet in relatie tot snelweg, overstappunten met OV, vervoer op maat, verkeer uit de buurt van scholen en woonkernen halen). Daarbij is het doel om tot een consensus te komen over een goede automobiliteits-beheersvisie in deze zone, gekoppeld aan het maken van een goed schetsontwerp voor de R2, de A12, de A102 en de knooppunten op de E34 ‘oost’ en ‘west’). Dit schetsontwerp kan verschillende alternatieven omvatten, die onderling dienen vergeleken te worden wat betreft leefbaarheid, mobiliteit, draagvlak, kosten/baten.

Gebiedsdefinitie: Zone R2 met aanpalende 500m-1km gebied met leefbaarheidseffecten.

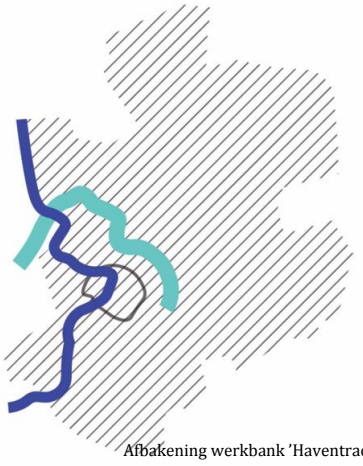
Aandachtspunten: Voor dit gebied bestaat een relevante case, MOZO (Mobiliteitsoverleg Zuidoostrand), die ook met een studie begeleid is door MOW. Deze werkwijze dient als referentie voor het dossier van R2 en A102.

Essentieel voor dit schetsontwerp is dat het niet enkel de automobiliteit behandelt maar ook een ruimtelijk (landschaps-)concept en koppelingen met het openbaar vervoer, park & rides of fietssnelwegen integreert. Het resultaat kan een uitlogen zijn van de sluipverkeersstromen en de creatie van een hoogwaardig (klein-)stedelijk domein. De overlapping van deze lagen laat toe om een bijhorend concept van publieke ruimte alsook eventuele opportuniteiten in stadsontwikkeling te identificeren. Ook is het ten stelligste aan te raden reeds in een vroeg stadium de gezondheidseffecten die bij de verschillende varianten horen, in kaart te brengen.

Tenslotte is het belangrijk om in deze een goede geïntegreerde financiële planning te voorzien, waar een verkeerskundige sequens van investeringen gekoppeld kan worden aan de financiële draagkracht en de beschikbare budgetten in de Vlaamse mobiliteitsbegroting.

Gezien het uitgebreide werkgebied is het zeker zinvol om op een bepaald ogenblik deze werkbank verder uit te splitsen in aparte werkbanken met heldere focus op A12, of A102, etc.

Deelnemers:
- Deelnemers van de Superworkshops over Tracé’s: BAM, AWV, RL, SG, AL
- Actiegroepen in en rond de rand: Ekeren-Stabroek, Gruunrant, Lenora…
  Andere stakeholders dienen hier in kaart gebracht te worden.
- Gemeentes: Antwerpen, Beveren, Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Haven.
- Vlaanderen: MOW, AWV, BAM, Omgeving



Afbakening werkbank 'Haventracé'

Werkbank ‘Routeplan 2030’

Doel: Deze werkbank heeft als doelstelling, de investeringen te bepalen en projecten te definiëren die nodig zijn om in de vervoersregio Antwerpen een modal shift 50/50 te realiseren. Dit is een mix van ‘hardware’ en ‘software’ maatregelen. Hardware betreft infrastructuurinvesteringen; software betreft investeringen in operationeel uitbaten, in beheer en veranderingen in het gedragspatroon van mensen

Gebiedsdefinitie: De vervoersregio Antwerpen (cf. witboek Ruimte Vlaanderen) + eventuele opt-in’s (gemeentes die op verzoek toegevoegd kunnen worden).

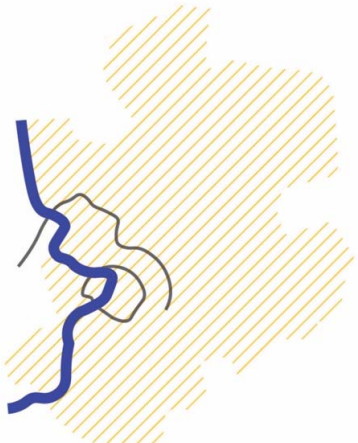
Aandachtspunten:
Een deel van de maatregelen die hier ontwikkeld worden, betreffen infrastructuurinvesteringen in een welomschreven ruimte: de afgebakende vervoersregio Antwerpen. Vermits infrastructuurvormen een grote impact hebben op vastgoedontwikkeling en expansie van de ruimte, en deze impact zich pas over decennia heen laat voelen in de wijziging van een breed ontwikkelingspatroon, is het zeker relevant om in deze oefening ook de impact van de infrastructuurbeslissingen op toekomstige groeipatronen te simuleren. Een geïntegreerde evaluatie van de impact op ecologie, landschap, publieke ruimte, mobiliteit en luchtkwaliteit is ook hier op zijn plaats.

Zeer regelmatige terugkoppeling van onderzoekswerk met betrokken gemeentes in Regioraad is van essentieel belang. In die zin geeft deze werkbank aanleiding tot partiële tafels waarin lokale besturen met de experten samen aan de slag kunnen gaan.

Verknopingen van OV-lijnen spelen een belangrijke rol. Studie van de juiste verknopingslocaties, met eraan gekoppelde verdere verdichtingsmogelijkheden, is relevant. Vooral de verknopingen ter hoogte van de ringzone en ter hoogte van de rokade verdienen een studie en aanbeveling.

Daarnaast is de verdere ontwikkeling van bepaalde tramlijnen bij het doortrekken ervan naar/doorheen de meer dichtbebouwde delen van de buitenstad, een te onderzoeken item. Ook de verknopingsanalyse, in relatie tot een analyse en projectie van de locaties voor toekomstige metropolitane groei, is van belang. Daarbij moet ook gewerkt worden aan de omzetting van de radiale structuur naar een netwerkstructuur.

Deelnemers:
- De Lijn
- NMBS
- MOW, AWV, BAM
- Lokale besturen (stad, gemeenten, provincies)
- Actiegroepen met eerder regionale invalshoek:
  Gruunrant, Red de Voorkempen, … *(oproep te plaatsen)*
- Burgerbewegingen: stRaten-generaal, Ringland, AdemloosUnizo, VOKA, Haven.
- Uitnodigen innovators automobielsector
  (zelfrijdende auto’s, autodelen, etc.)



Afbakening werkbank ‘routeplan 2030’

Werkbank lopende projecten / bouwaanvragen / werven / slim naar Antwerpen

Doel: Het doel is hier de Werkgemeenschap te informeren over lopende initiatieven (slim naar Antwerpen, bouwaanvragen Oosterweelverbinding, etc.) – en haar advies te vragen maar ook haar te inspireren tot actie. Het gaat erover dat een review van en advies voor lopende bouwprojecten wordt voorzien in een fase vanaf voorafgaandelijk aan de bouwaanvraag voor projecten die te maken hebben met voorgaande werkbanken.

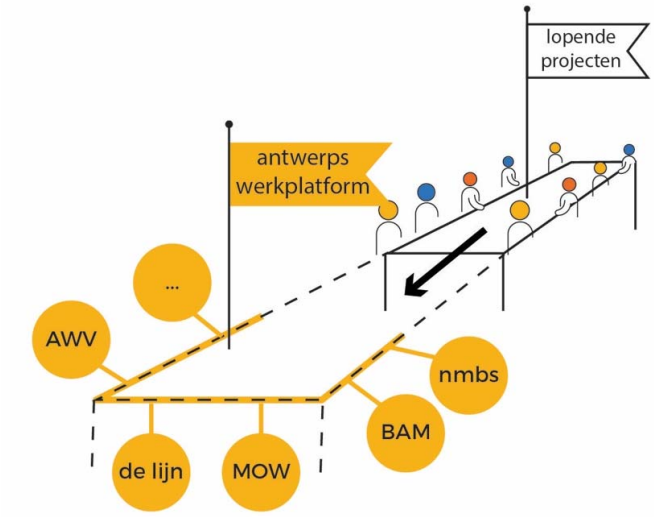
Interactie met Werkplatform: Hier vervult de Werkgemeenschap haar taakstelling van 'advies bij lopende projecten'. Om die reden is het belangrijk dat deze werkbank ontstaat in de interactie met de grote uitvoerende agentschappen (BAM, AWV, de Lijn, NMBS, Waterwegen en Zeekanaal).

Een regelmatig overleg is in deze essentieel, waarbij deze agentschappen de tekeningen van grote lopende dossiers komen voorstellen met een transparante stand van zaken, en het advies komen vragen van de leden van de Werkgemeenschap. Tegelijk is het ook de bedoeling om advies te geven bij opvolging en uitwerking van de projecten die het in het uiteindelijke Routeplan 2030 gehaald hebben en financiering ontvangen.

Het secretariaat van de Werkgemeenschap agendeert deze reviews, en notuleert.

Kruisende Aanstellingen/Waarnemingen:
Daarbij kan besproken worden om een of meer afgevaardigden vanuit de werkgemeenschap (met inbegrip van deelnemende burgerbewegingen) als waarnemer in de raad van bestuur van de BAM NV op te nemen; net zoals een of meerdere leden van BAM in de Werkgemeenschap actief zijn.

Samenstelling:
De samenstelling van de Werkgemeenschap in deze is variabel; de verschillende actiegroepen en burgerbewegingen die actief zijn aan voorgaande werkbanken kunnen uitgenodigd worden, evenals ook ambtenaren vanuit de deelnemende gemeenten en steden.

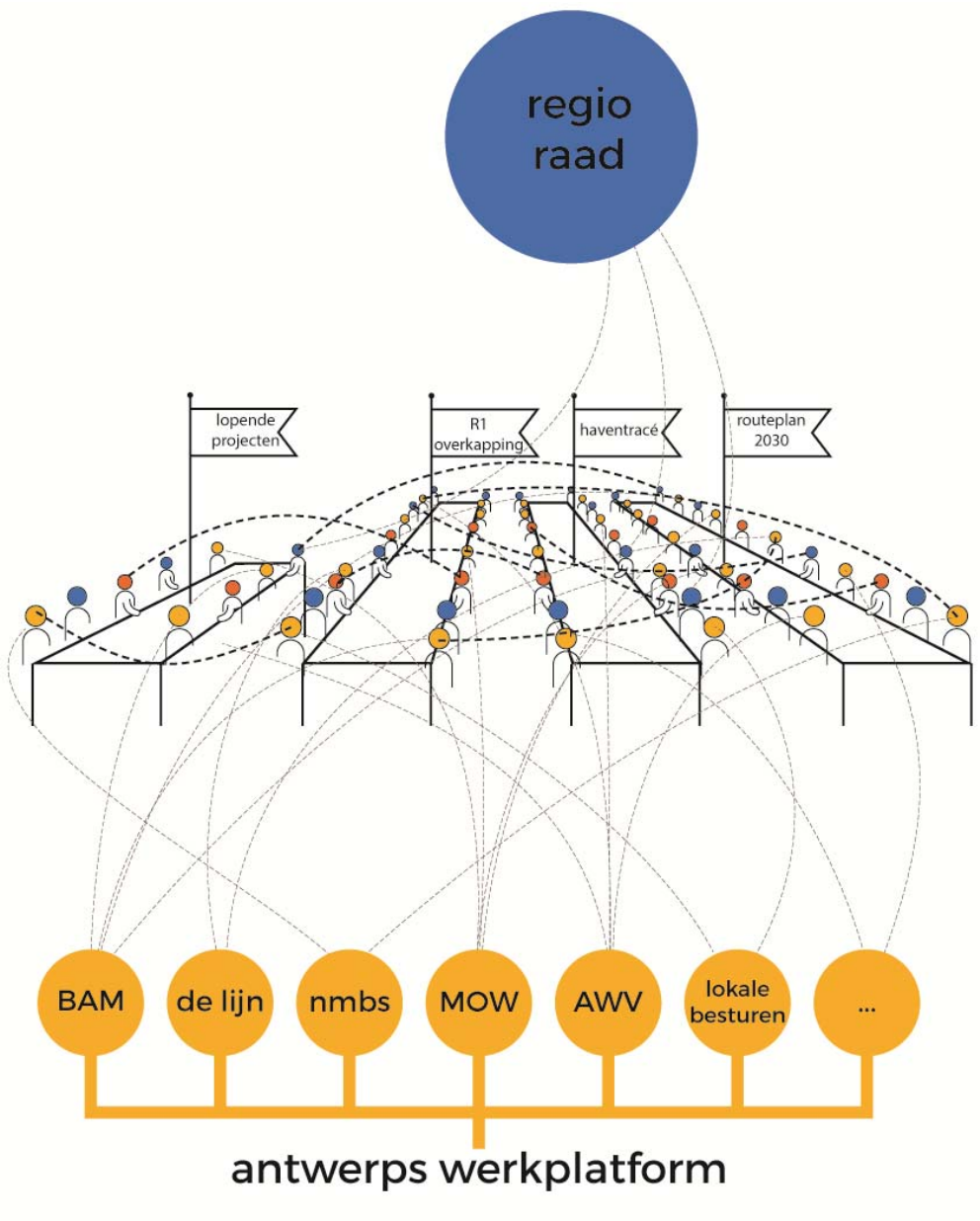


Nauwe samenwerking werkbank 'lopende projecten' en Antwerps werkplatform

Overlap tussen Werkbanken

Belangrijk is te noteren dat de ambitie tot 50-50 moduskanteling overlapt en kruist met werk aan de R1- en R2-tafel. Voor de R1 is het namelijk zinvol na te gaan hoe de tunnels OV kunnen accommoderen. Voor de R2 is het uitwerken van een basisontwerp in relatie tot toekomstige park & rides (P+R), gekoppeld aan OV-haltes, logisch. Deze overlap verdient specifieke aandacht.

Het is daarom zinvol dat sommige deelnemers aan verschillende werkbanken tegelijk deelnemen, en tegelijk ook sleutelposities innemen bij MOW, departement Omgeving en de agentschappen (zoals BAM, de Lijn, etc.).



Verdere stappen

Dit document wordt als startdocument voorgelegd aan de commissie mobiliteit tijdens de voortgangsrapportage van 15 juni 2017.

Het is de bedoeling dat de werkgemeenschap effectief van start gaat in september 2017. De ondertekenaars van het toekomstverbond zullen een stappenplan met tijdschema voor de opstart van de werkgemeenschap voorstellen.

Omwille van het innovatieve karakter van deze werkvorm, verdient het aanbeveling dat de werkwijze van de werkgemeenschap gedurende het eerste jaar opgevolgd en geëvalueerd worden door onafhankelijke deskundigen. Deze deskundigen zullen hun bevindingen en aanbevelingen voorleggen aan de werkgemeenschap en het Stappenoverleg.