



Vlaams  
Parlement

ingediend op **66** (2016-2017) – Nr. 5  
4 april 2019 (2018-2019)

## **Verslag**

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond  
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

4 april 2019

Documenten in het dossier:

- 66** (2016-2017) –
- Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
  - Nr. 2: Verslag
  - Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering
  - Nr. 4: Verslag

verzendcode: OPE



Rapportering over de uitvoering van het

# TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

4 april 2019

## Inhoud

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Inleiding .....                                                        | 5  |
| A. De Oosterweelverbinding: de werken zijn gestart .....               | 6  |
| 1) Inleiding .....                                                     | 6  |
| 2) Reorganisatie BAM en Departement MOW .....                          | 7  |
| 3) Timing Oosterweelverbinding .....                                   | 8  |
| 4) Geoptimaliseerd basisscenario t.b.v. de MER(Voorkeursvariant) ..... | 13 |
| 5) Financiële Update Oosterweelverbinding .....                        | 16 |
| B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen in de Ringzone .....        | 20 |
| 1) 1,25 miljard euro voor 18 leefbaarheidsprojecten .....              | 20 |
| 2) De realisatie van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten .....     | 24 |
| 3) Financiering overkapping .....                                      | 30 |
| C. Van Masterplan 2020 naar Routeplan 2030 .....                       | 31 |
| 1) De Werkgemeenschap en het Werkplatform .....                        | 31 |
| 2) Vervoerregio en Routeplan 2030 .....                                | 33 |
| 3) Masterplan 2020 projecten .....                                     | 36 |
| 4) Haventracé: een versterkte R2 .....                                 | 39 |
| D. Minder Hinder .....                                                 | 43 |
| 1) Bereikbaarheidscommunicatie en gedragsgerichte maatregelen .....    | 43 |
| 2) Flankerende maatregelen .....                                       | 44 |
| 3) Projectgerelateerde maatregelen .....                               | 47 |

## Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio. Vandaag zijn we twee jaar verder. Sindsdien zijn belangrijke stappen gezet.

Zoals afgesproken met de burgerbewegingen werd in het kader van het project-MER voor de Oosterweelverbinding samen met hen onderzocht hoe de ruimtelijke en leefbaarheidsimpact van de Oosterweelverbinding kan worden beperkt. Dit proces resulteerde in een voorkeursvariante voor de Oosterweelverbinding, die meteen ook rekening houdt met de geselecteerde leefbaarheidsprojecten en overkappingen in het projectgebied. Hierdoor is de laatste rechte lijn ingezet voor het afwerken van het ontwerp en het indienen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning. De infrastructuurwerken op Linkeroever zijn gestart.

Het team van de intendant en 5 internationale ontwerpteams formuleerden in dialoog met de burgers mogelijke leefbaarheidsprojecten voor 6 segmenten van de Antwerpse ring. Op basis van deze voorstellen en het advies van intendant Alexander D'Hooghe werden 18 leefbaarheidsprojecten, met een totale kostprijs van 1,25 miljard euro geselecteerd om in een eerste fase te realiseren.

De Antwerpse regio startte de vierde 'vervoersregio' waar de lokale besturen mee aan tafel schuiven om het mobiliteitsbeleid op hun grondgebied uit te tekenen. De Vervoerregioraad keurde op 27 juni 2018 de visienota goed voor Routeplan 2030 en gaf het startsein voor de uitwerking van maatregelen en een evaluatiekader om in 2019 tot een geïntegreerd werkprogramma te komen voor de periode 2020 – 2030 en de beoogde modal shift vorm te geven.

Met de start van de werkbanken en de procesbegeleiding voor het Haventracé komt ook de vierde pijler van het Toekomstverbond aan bod. Voor de eerste cluster van maatregelen, zoals de realisatie van de tweede Tijsmantunnel en de versterking de E34 / Waaslandhaven, loopt de fase van projectinitiatie.

Ook in de voorbije periode is actief en intens ingezet om het overleg tussen burgers, experts en overheden, de 'triangulatie' die zo succesvol is gebleken in het tot stand komen van het Toekomstverbond en die in de Werkgemeenschap vorm krijgt. Een evaluatietraject loopt om uit de periode 2016-2018 best practices en aanbevelingen te halen op weg naar een duurzaam samenwerkingsmodel.

Het rapport geeft tevens een stand van zaken van de overige Masterplanprojecten die in uitvoering zijn.

Tenslotte belichtten we de Minder Hinder aanpak om de Antwerpse regio bereikbaar te houden en de hinder van de werven te beperken. Naast een intelligente fasering en projectgebonden aanpak, ligt de focus sterk op maatregelen, begeleiding en communicatie naar het gecombineerd gebruik van vervoersmiddelen en een duurzame modal shift.

## A. De Oosterweelverbinding: de werken zijn gestart

### 1) Inleiding

Het Toekomstverbond zorgde ervoor dat de procedures tegen de Oosterweelverbinding werden stopgezet. Ook met de gemeente Zwijndrecht werd een oplossing gevonden en vastgelegd in een samenwerkingsakkoord.

Voor de infrastructuurwerken op Linkeroever verkreeg BAM in december 2017 een stedenbouwkundige vergunning en begin februari 2018 staken we de spreekwoordelijke schop in de grond.

De onderzoeksvragen en uitvoeringsvarianten, zoals overeengekomen in het kader van het Toekomstverbond, werden in aanvullende richtlijnen opgenomen en werden verder bestudeerd in de lopende project-MER. BAM is er tenslotte in geslaagd om in december 2018 in overleg met de burgerbewegingen, uit het vele studiewerk binnen het project-MER een voorkeursvariante voor de Oosterweelverbinding vast te leggen in sluitende afspraken die ons in staat stellen om samen met technische stakeholders zoals AWV en stad Antwerpen de afgesproken timing aan te houden (zie hoofdstuk voorkeursvariant).

In parallel heeft de intendant, met 5 internationale ontwerpteams, vorm gegeven aan de overkapping van de Antwerpse ring. In de zomer van 2018 selecteerde het Politiek Stuurcomité 18 leefbaarheidsprojecten voor deze eerste fase van overkapping. Een aantal van deze projecten zijn onlosmakelijk verbonden aan de Oosterweelverbinding. Aan BAM werd de opdracht gegeven om het ontwerp van Oosterweel aan te passen om deze overkappingen later mogelijk te maken en waar ze technisch onafscheidelijk zijn, deze projecten meteen te integreren in het ontwerp, de bouwaanvraag en het bestek.

Beide processen – beslissing eerste fase overkapping en vastleggen van een voorkeursvariante voor de Oosterweelverbinding (de voorkeursvariante) werden op elkaar afgestemd en geïntegreerd.

Concreet betekent dit dat de laatste hinderpalen weggewerkt zijn voor een omgevingsvergunningsaanvraag van de Oosterweelverbinding en het project zich in de laatste rechte lijn naar de uitvoering bevindt : in 2019 plannen we het afwerken van de project-MER, het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag, het afwerken van de bestekken en het aanduiden van voorkeursbieders per deelopdracht.

Tevens starten belangrijke voorbereidingen op zoals de bouw van nieuwe spoorbruggen over het Albertkanaal, de inrichting van werfzones voor de Scheldetunnel en de eerste werken aan het bouwdok in Zeebrugge. Daarnaast worden in 2019 de omgevingsvergunningen aangevraagd voor de aanvaarbumper in het Amerikadok en de renovatie van de Royerssluis. Verder worden de gestarte

werven van 2018 (sanering Lobroekdok, pompstation Klein Schijn) in 2019 afgewerkt. Op linkeroever zal er in 2019 intussen al ingrijpend gewerkt worden op en rond de snelwegen zelf en in functie van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten voor de gemeente Zwijndrecht en Linkeroever.

## 2) Reorganisatie BAM en Departement MOW

Met het Toekomstverbond is er een nieuwe dynamiek ontstaan in de regio en zien het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) zich geplaatst voor een aantal bijzondere uitdagingen :

- De start van de vervoerregio Antwerpen
- De organisatie van een werkgemeenschap, waar overleg over mobiliteit en leefbaarheid aan werkbanken wordt georganiseerd met burgerbewegingen, belangrijke maatschappelijke actoren en politieke vertegenwoordigers
- De uitwerking van het Routeplan 2030 als mobiliteitsvisie voor de toekomst en om invulling te geven aan de mobiliteitsdoelstellingen voor de Antwerpse regio
- Het opzetten van een doeltreffende minder hinder aanpak voor de Antwerpse vervoerregio en waar nodig of aangewezen in de aangrenzende regio's.
- Het integreren van de verschillende opdrachten, het verzorgen van informatiestromen en het rapporteren aan het politiek stuurcomité en het Vlaams parlement

De uitdaging om de Antwerpse regio bereikbaar te houden en tegelijk grootschalige infrastructuurwerken te organiseren vergen organisaties met de nodige slagkracht en focus. Mega-infrastructuurprojecten vereisen een organisatie die zich eenduidig hierop kan toeleggen. Hetzelfde geldt voor coördinerende taken over modi, agentschappen en besturen heen, vooral in een overbelaste en complexe Antwerpse regio.

De Vlaamse Regering heeft op 28 september 2018 (VR 2018 2809 DOC.1091/1) op voordracht van BAM NV besloten om de NV BAM te ontdebellen in twee entiteiten :

- een uitvoeringsorganisatie die zich toelegt op de realisatie van de Oosterweelverbinding en de toegewezen leefbaarheidsprojecten, naast flankerende maatregelen zoals de toegewezen P+R gebouwen (*BAM@Uitvoeringen*)
- een organisatie (*BAM@Routeplan2030*) die coördinerende taken opneemt zoals impact management en ondersteunende beleidsexpertise. Deze entiteit zal de samenwerking binnen de werkgemeenschap actief ondersteunen en coördineren. Zo ontstaat binnen het werkplatform een geïntegreerde werking tussen het team van de NV BAM, het departement MOW en de uitvoerende agentschappen van het beleidsdomein. Het projectteam staat in voor de multimodale coördinatie en beleidsvoorbereiding, de minder hinder organisatie, de

regietaken en ondersteuning van de vervoerregio en de werkgemeenschap, de communicatie, integratie en rapportering.

Met deze ontubbeling willen we organisaties creëren die over de nodige focus beschikken om de uitdagingen aan te pakken die zich stellen binnen zowel het project Oosterweelverbinding als binnen de Antwerpse regio.

Ook vanuit **projectbeheersing** is het belangrijk dat de kernopdrachten juist kunnen worden afgebakend, niet alleen intern binnen BAM, maar tevens ten aanzien van de andere publieke partners. Deze ontubbeling leidt tevens tot een betere risicobeheersing tijdens de bouwfase van de Oosterweelverbinding.

De reorganisatie van BAM in twee bedrijfsentiteiten, die onafhankelijk van mekaar functioneren en geleid worden, maar onder toezicht van dezelfde raad van bestuur staan, is inmiddels een feit.

### 3) Timing Oosterweelverbinding

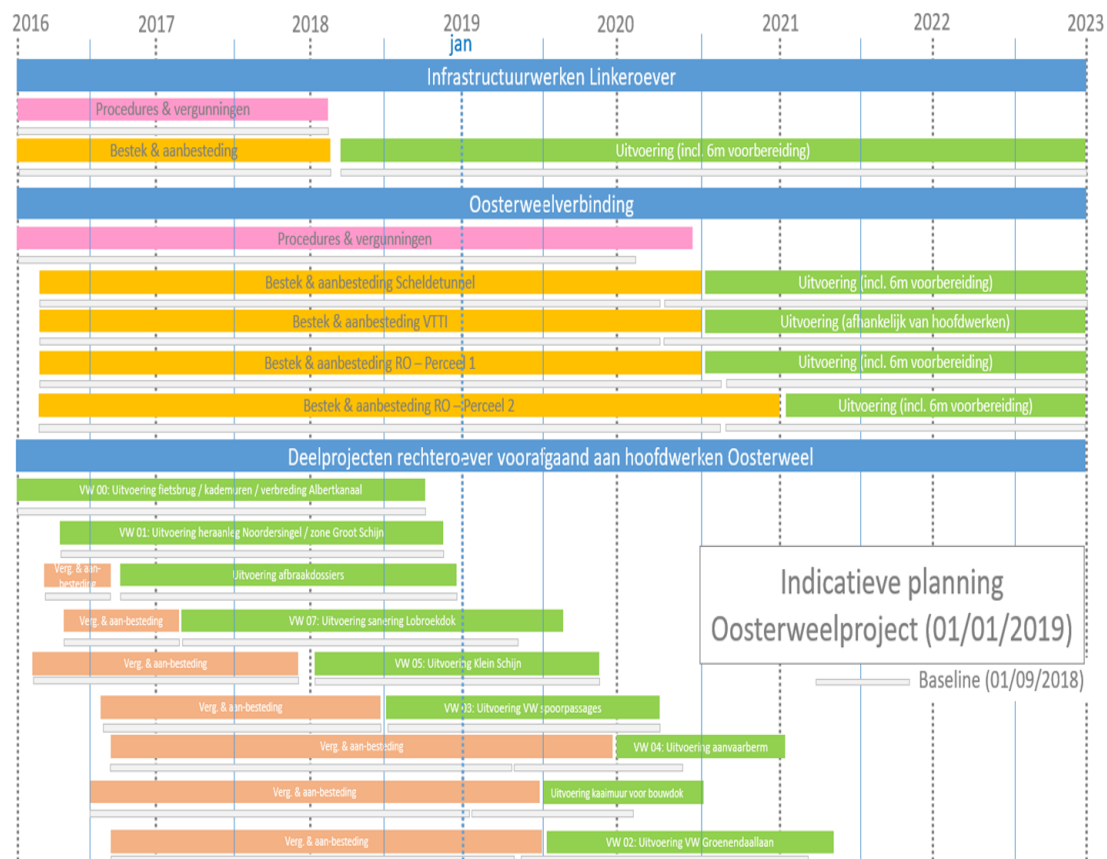
De planning van de Oosterweelverbinding werd bij het afsluiten van het Toekomstverbond herzien. Er werd ruimte gegeven voor het debat, de werkgemeenschap, de werkbank Project-Mer en de overkappingsopdracht ten einde dit proces alle kansen te geven om samen tot resultaat te komen.

In september vorig jaar werd de planning voor Oosterweel – Rechteroever (RO) & Scheldetunnel (ST) opnieuw bijgestuurd, door de uitloop van het project-Mer met meer dan één jaar ten opzichte van de planning bij afsluiten van het Toekomstverbond. De planning van de aannemer van de werken op Linkeroever werd aangepast om het leefbaarheidsproject optimaal te integreren in de plannen die op dat moment voorlagen. Vervolgens werd er door BAM beslist om ruimte te geven aan het proces voor een optimalisatie van de Oosterweelknoop door afstand te doen van de sloopvergunning van SAMGA.

Tenslotte werd deze planning afgestemd op de geselecteerde leefbaarheidsprojecten op Rechteroever. Zo kunnen de werken voor de Oosterweelverbinding en de leefbaarheids- en overkappingsprojecten in de projectzone van de Oosterweelverbinding op de meest kostenefficiënte wijze gerealiseerd worden.

De huidige planning wordt hieronder schematisch voorgesteld en in hoofdlijnen toegelicht:

NB : Deze planning is een uitsnede van de totale planning. Ze geeft een goed inzicht in de werken die gerealiseerd werden de afgelopen drie jaar en een betrouwbare voorspelling voor de volgende 4 jaar.



### In globo kunnen we de volgende conclusies trekken :

- In februari 2018 werden de werken op **Linkeroever** opgestart. Opeenvolgende vergunningstrajecten en de inpassing van het geluidsproject hebben een impact van twee jaar op de totale projectduur (1 jaar later gestart dan voorzien en 1 jaar extra termijn voor de uitvoering van bijkomende werken). Ondanks deze vertraagde opstart en uitloop komen deze werkzaamheden voor de hoofdwegen niet op het kritieke pad. De werken komen in 2019 op kruissnelheid. Volgens de huidige timing zijn de werken bij Linkeroever en Zwijndrecht klaar in 2025, dit is 1 jaar later dan initieel gepland. De grote hinder voor het verkeer is echter eind 2024 al achter de rug, en kunnen de automobilisten volop gebruik maken van de infrastructuur op het hoofdwegenet. De leefbaarheidsprojecten worden in parallel aan het project opgestart, maar zullen na oplevering van de werf op Linkeroever nog verder worden afgewerkt.

- Sinds het startschot in februari 2018 werden waar mogelijk al voorbereidende werkzaamheden opgestart. Zo werden in het volledige projectgebied de terreinen bouwrijp gemaakt, werfwegen aangelegd en nutsleidingen verlegd.
  - In september 2018 startte de bouw van het nieuwe P&R-gebouw met een capaciteit voor 1500 voertuigen en 250 fietsen. Begin 2021 kan het gebouw voor het eerst gebruikt worden.
  - In afwachting van het nieuwe P+R gebouw werd in 2018 een tijdelijke P+R aan de bestaande op- en afrit Linkeroever geopend met een capaciteit voor 200 voertuigen.
  - In september ging ook het infopunt over de Oosterweelwerken in het centrum van Zwijndrecht open.
  - De eerste werken op de autosnelweg zijn gestart in maart 2019 op de E17, in het najaar zal er ook gewerkt worden ter hoogte van de E34.
- De **voorbereidende werken** op Rechteroever zijn on track , verschillende werkzaamheden zoals de IJzerlaan en de herinrichting van de omgeving Groot Schijn, werden opgeleverd in 2018, er werd maximaal rekening gehouden met de gemaakte keuzes van de leefbaarheidsprojecten om kosten te vermijden, de voorbereidende werken liggen niet op het kritieke pad .
    - IJzerlaan
      - De nieuwe fietsbrug werd in april 2017 in gebruik genomen. In 2018 werd aan de zuidzijde de tijdelijke aansluiting naar de brug via de Denderstraat, vervangen door de uiteindelijke aansluiting aan de Samberstraat.
      - De Ingenieur Menneslaan in Merksem werd omgevormd tot tijdelijke verbindingsweg tussen de Vaartkaai en de Groenendaallaan. Deze verbindingsweg zal tijdens de Oosterweelwerken dienst doen als omleiding voor de Vaartkaai.
      - In de IJzerlaan werd een nieuw kanaal tussen het Lobroekdok en het Asiadok gebouwd. Daarnaast werd het laatste deel van de wegenis en het noordelijke fietspad afgewerkt.
      - Aan de zijde van Merksem werden de werken aan de kademuren tussen de IJzerlaanbrug en de bocht van Merksem verdergezet.
      - In september 2018 werd het project voltooid.
      - In april 2019, tijdens het plantseizoen van de waterplanten, volgen nog de planteneilanden in het nieuwe IJzerlaankanaal.

- Groot Schijn
  - De loop van het Groot Schijn werd verlegd. Het zichtbare stuk van de waterloop naast het Ringfietspad kreeg een nieuwe bedding. Maar vanaf de Bisschoppenhoflaan veranderde er nog meer. Voortaan mondt de rivier niet meer uit in het Lobroekdok, maar wel in het Albertkanaal.
  - Om dit mogelijk te maken werd een nieuw pompstation gebouwd. Kleine (en bij hevige regenval ook grote) vijzels zorgen ervoor dat het water de hoogte in gaat, om op het juiste niveau ondergronds vlak naast het Sportpaleis de laatste meters af te leggen.
  - Aan beide zijden van de ring werden grote putten van 26 meter diep gegraven. Deze geven toegang tot twee leidingkokers van 220 meter lang en meer dan vier meter diameter die onder de ring lopen. Deze doorgang biedt voldoende plaats voor diverse leidingen en kabels. In 2018 werden de leidingkokers ingericht.
  - Het Ringfietspad werd verlegd en verbreed. Het oude fietspad was al drie meter breed, bij het nieuwe is daar nog een extra meter bijgekomen. Het fietspad kreeg ook nieuwe verlichting en een aparte wandelstrook.
  - In het najaar werden de aanplantingen uitgevoerd.
  - De ruimte aan de overzijde van de volkstuintjes werd ook nog ingericht als parkje, met een nieuwe hondenweide, een graszone met bomen en struiken.
  - In december 2018 werden de laatste werken voltooid.
- Sanering Lobroekdok
  - De sanering van het dok startte in mei 2017. Sindsdien wordt het vervuilde slib uit de dok het dok gebaggerd en verwerkt. De vordering van deze werken hangt samen met de ernst van de vervuiling. Sterk vervuild slib duurt langer om de verwerken. In 2018 konden 3 baggercampagnes uitgevoerd worden.
  - Volgens de huidige voortgang is het Lobroekdok tegen de zomer van 2019 gereinigd.
- Klein Schijn
  - In april 2018 zijn de werken voor het nieuwe pompstation naast het Albertkanaal begonnen. De loop van het Klein Schijn wordt ingekort door aan de Azijnbrug een pompstation te voorzien die het water naar het Albertkanaal verpompt. Het ingekokerde deel, tussen de Ring en de Brug van den Azijn, wordt bij de verbreding van het Albertkanaal verwijderd en

- vervangen door een afwatering voor regenwater die richting het pompstation zal stromen.
- De werken verlopen volgens planning en worden in het najaar van 2019 voltooid.
- Spoorpassages
  - Aan weerszijden van het Albertkanaal zijn de voorbereidende werken aan de spoorwegbermen opgestart in september 2018. Onder de spoorlijnen worden in totaal 6 spoorbruggen aangelegd. Bij de hoofdwerken van Oosterweel wordt de spoorwegberm onder deze spoorbruggen uitgehold en worden daar de nieuwe Kanaaltunnels gebouwd. In 2018 werden de voorbereidingen van de verschillende werfzones opgestart en zijn de eerste palen, die de nieuwe spoorbruggen op termijn zullen dragen, geplaatst.
  - Ook de start van de voorbouwlocaties waar de spoorbruggen op gebouwd zullen worden, zijn opgestart.
  - De eerste brug wordt volgens de huidige planning tijdens de Paasvakantie van 2019 ingeschoven. De volgende brug tijdens de zomer, de derde en vierde brug tijdens het pinksterweekend. De laatste twee bruggen worden vanaf de zomer tot het einde van het jaar ter plaatse opgebouwd.
  - Het einde van de werken is in het voorjaar van 2020 voorzien.
- Herinrichting SAMGA-site
  - De nieuwe configuratie van de Oosterweelknoop laat toe om het ensemble van de SAMGA-site voor een belangrijk deel te vrijwaren tot en met het visueel behoud van het Samgadok. De afbraak van het te slopen gebouw is gepland voor het najaar van 2019.
- Aanvaarbumper in de haven
  - De gunning van de opdracht is gepland voor dit jaar. De werkzaamheden starten in het begin van 2020 en duren tot het najaar.
- De timing van de werkzaamheden op **Rechteroever** en de **Scheldetunnel** worden beïnvloed door enerzijds het vergunningentraject (kritieke pad) en anderzijds de aanbestedingsplanning. In 2019 dienen we de vergunningsprocedures af te ronden, de voorkeursbieders voor elk deelproject aan te duiden zodat we in 2020 kunnen starten met de werkzaamheden voor beide projecten. De werkzaamheden voor de Scheldetunnel liggen door de opgelopen vertraging in het vergunningentraject op het kritieke pad. Elke vertraging op het verdere verloop van de vergunningsprocedures heeft meteen een impact op de start der werken en op een latere openstelling tot gevolg. De aanvraag voor een

omgevingsvergunning voor de verbreding van het Boudewijnkanaal en de aanleg van een bouwdok voor de tunnelementen is ingeleid, het openbaar onderzoek afgerond, en moet begin mei 2019 tot besluit komen. Dit geeft volgende planning:

De BAFO-bestekken voor de verschillende projectonderdelen worden uitgestuurd in:

- Mei 2019: Scheldetunnel en VTTI (Verkeers en Tunnel Technische Installaties)
- September 2019: Oosterweelknooppunt en Royerssluis
- Maart 2020: Kanaaltunnels en R1

We verwachten de hoofdwerken te kunnen gunnen volgens volgend schema:

- Q4 2019: Scheldetunnel en VTTI
  - Q2 2020: voorbereidingen starten
- Q1 2020: Oosterweelknooppunt en Royerssluis
  - Q2: werf Royerssluis reeds in uitvoering met verplaatsing van de nutsleidingen en voorbereiden werken
  - 2021: opstart werf Oosterweelknooppunt
- Q3 2020: Kanaaltunnels en R1
  - 2022: opstart werf Kanaaltunnels en R1

We streven er steeds naar om coherent werkende delen op te leveren, waarbij we prioriteit geven aan de hoofdwegen zodat de weggebruiker zo snel mogelijk gebruik kan maken van de nieuwe infrastructuur.

- Op Linkeroever werd voorkeur gegeven om zo snel mogelijk de afspraken met de gemeente Zwijndrecht te honoreren en de impact van de leefbaarheidsprojecten op timing en fasering van de lopende werkzaamheden in kaart te brengen, af te stemmen en binnen de budgettaire krijtlijnen te houden. Deze impactanalyse dient nog uitgevoerd te worden voor de werkzaamheden op Rechteroever. BAM plant deze analyse uit te voeren dit najaar en ten laatste voor de gunning van de verschillende opdrachten op Rechteroever.

#### 4) Geoptimaliseerd basisscenario t.b.v. de MER (de voorkeursvariant)

Voor de Oosterweelverbinding omvat het Toekomstverbond een engagement tussen alle partijen om de impact van de Oosterweelverbinding te verzachten door:

- De resterende ruimtelijke pijnpunten aan te pakken : Oosterweelknooppunt, knooppunt Groenendaallaan, knooppunt Deurnese Tuinen en Sint-Annabos.

- Aanpassingen aan het ontwerp om ruimtelijke impact te verbeteren en te anticiperen op voorstellen van de intendant.
- Doorgaand verkeer maximaal om te leiden rond de stad en de R1 in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer, daarbij rekening houdend met een nog op te starten herstructurering van de zuidelijke ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost door de aansluitbaarheid op een gescheiden verkeerssysteem op deze Ringzone te verzekeren
- 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;

### Het werkproces & de voorkeursvariant

Het ontwerp van de Oosterweelverbinding werd op verschillende punten verbeterd dankzij de creativiteit en deskundigheid van de burgerbewegingen, de technische stakeholders, de inbreng van de ontwerpteams van de intendant en de openheid van de overheid en van BAM, kortom, het gevoerde proces in de werkbanken.

- Het Sint-Annabos wordt niet langer gebruikt als laguneringszone voor de bouw van de Scheldetunnel en blijft hierdoor grotendeels gevrijwaard.
- De Oosterweelknoop werd volledig herzien. Door de aanpassingen aan het ontwerp kan het bakstenen Samga gebouw blijven staan en het Noordkasteel wordt gevrijwaard. De algemene ruimtelijke impact van de Oosterweelknoop wordt hiermee aanzienlijk verkleind.
- De Noordelijke Kanaaltunnels worden aangepast en worden voorzien van een rijstrook en een calamiteitenstrook zoals afgesproken in het Toekomstverbond.
- Een aanzienlijk deel van de leefbaarheids- en overkappingsprojecten van de eerste fase vallen in het projectgebied van de Oosterweelverbinding en kunnen gecombineerd worden met de werken voor de Oosterweelverbinding.

Voor specifieke onderzoeksvragen werd overleg georganiseerd (juli t.e.m. september 2018) en werd een second opinion gevraagd aan Tractebel (oktober – november 2018). Het werkproces leidde uiteindelijk op 21 december 2018 tot een akkoord tussen BAM en de burgerbewegingen waarbij beide partijen zich engageerden om samen te werken aan één voorkeursvariante. Zowel BAM als burgerbewegingen zijn van mening dat deze voorkeursvariante op basis van alle kennis en inzichten het best mogelijke project definieert.

Indien evenwel zou blijken dat deze voorkeursvariante niet kan voldoen aan de afgesproken randvoorwaarden werd afgesproken wat voor de verschillende onderdelen van deze voorkeursvariant de terugvalopties zijn.

Met de voorkeursvariant worden alle neuzen in dezelfde richting gezet en kan het project op de snelst mogelijke en de meest kostenefficiënte manier naar uitvoering gebracht worden. Hiervoor werd een stuurgroep Oosterweelverbinding samengesteld met een ambtelijke vertegenwoordiging die binnen de door de Vlaamse Regering besliste randvoorwaarden en kaders het proces stuurt, operationele beslissingen neemt en tot kennisuitwisseling tussen stakeholders uitnodigt. Deze stuurgroep wordt voorgezeten door intendant Alexander D'hooghe en Wim Lux (departementshoofd provincie Antwerpen).

In globo heeft het bereiken van deze consensus een positieve impact op alle aspecten van het project (minder risico's op procedures, geen grote wijzigingen meer na gunning, beter beheersbare contracten, ...). De voorkeursvariante incorporeert de leefbaarheidsprojecten fase 1 en er zal minder ruimtebeslag zijn ter hoogte van de op- en afritten.

Het afgesproken proces zit op schema. Bij de uitwerking van de voorkeursvariante en na grondige evaluatie heeft de stuurgroep Oosterweelverbinding inmiddels beslist :

- Het verkeerssysteem op de R1 Noord veiliger in te richten door weefbewegingen vanuit knoop Schijnpoort te scheiden van doorgaande stromen (zacht gescheiden verkeer of ontvlochten verkeerssysteem).
- Ingesproken voorstellen over de op- en afrit Schijnpoort behoren niet tot de scope Oosterweel en worden rechtstreeks opgenomen tussen stad Antwerpen en belanghebbenden.
- Om de bouwriscico's te beheersen, wordt de ondertunneling van de kruising met het Albertkanaal niet langer met gestapelde maar met langse tunnelelementen als uitgangspunt gehanteerd.
- Na verkeerskundig advies is momenteel onderzoek lopende naar het aansluiten van een oprit Groenendaallaan op de kanaaltunnel richting Oosterweel.
- Het Havenbedrijf Antwerpen en de olieraffinaderij Total – wiens havenconcessie geïmpacteerd wordt door de aanleg van dit nieuwe aansluitingscomplex - stellen geen principiële bezwaren t.a.v. een geoptimaliseerde Oosterweelknoop die de zone Noordkasteel op een meer kwalitatieve wijze vrijwaart. Net zoals voor de omgeving Groenendaallaan worden voor de Oosterweelknoop de doelstellingen van het project opnieuw scherp gezet.

Deze beslissingen stellen ons in staat volgens de afgesproken planning voor 2019 verder te blijven werken en medio 2019 het MER-proces te beëindigen.

## 5) Financiële Update Oosterweelverbinding

### Afgesproken Financiële kaders

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft BAM van het Vlaamse gewest een taakstellend budget toegewezen gekregen van 3.248.000.000<sup>1</sup> Euro (prijspeil 2010 – met jaarlijkse indexatie).

Dit budget moet alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringsuitgaven dekken (studiekosten, voorbereidende werken, nutsleidingen, grondverwervingen, bouwkosten, projectrisico's, faseringskosten, ...).

De operationele kosten, de projectoverstijgende risico's en de projectoverstijgende minder hinder maatregelen maken geen deel uit van het taakstellend budget.

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt BAM gebruik van het kapitaal van de vennootschap, de retributieontvangsten van de NV Tunnel Liefkenshoek (tol inkomsten Liefkenshoektunnel) en de kaderovereenkomst financiering voor een bedrag van maximaal 3,6 miljard Euro dewelke werd afgesloten met Vlaams Gewest in 2018.

De investering in de Oosterweelverbinding zal zich in de toekomst terugverdienen door middel van tolinkomsten over de Scheldekrusingen. Deze opbrengsten zullen aangewend worden om de lening die werd aangegaan met Vlaanderen terug te betalen.

Op het Politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 werden een aantal leefbaarheidsprojecten geïdentificeerd die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding. Met akkoord van alle partijen werd hiervoor een tweede taakstellend budget bepaald ten belope van 915,5 miljoen Euro. Deze kosten behoren tot het budget van de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten van 1,25 miljard Euro.

### In wat volgt geven we een korte update van de verschillende elementen

#### De Financieringsovereenkomst & EIB lening

In het voorjaar van 2018 werd de financieringsovereenkomst tussen BAM en het Vlaams gewest afgesloten

Deze kaderovereenkomst legt de financieringsstructuur en de modaliteiten vast. Het verschaft aan BAM de zekerheid om over de financiële middelen te kunnen beschikken gelet op de start van de bouwfase van de Oosterweelverbinding en de engagementen die BAM als bouwheer en opdrachtgever aangaat ten aanzien van de diverse (kandidaat-) opdrachtnemers. De effectieve afname gebeurt in functie van de concrete financieringsnoden gedurende de uitvoeringsfase van de Oosterweelverbinding.

---

<sup>1</sup> Het taakstellend bedrag bedraagt op datum van 1/01/2018 3.646.000.000

De kaderovereenkomst beperkt het totaal uitstaand bedrag voor de lening tot 3,6 miljard Euro. Dit maximumbedrag dekt de financieringsbehoefte van BAM voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, rekening houdende met de reeds aanwezige middelen, het bijkomend kapitaal van 350 miljoen euro en de retributies uit de exploitatie van de Liefkenshoek tunnel. De kosten zijn samengesteld uit de realisatiekosten voor de Oosterweelverbinding, conform het taakstellend budget van 3,25 miljard Euro dat de Vlaamse regering hiervoor in 2010 heeft bepaald, de indexatie en financieringskosten tijdens de bouwfase, de studiekosten en operationele kosten tijdens de bouwfase.

De maximale termijn voor de uitgifte en opname op het programma loopt tot het einde van de bouwperiode van de Oosterweelverbinding. De terugbetaling van de obligaties begint bij de start van de exploitatie. De maximale termijn voor de terugbetaling is vastgesteld op 35 jaar. Samen met de bouwfase geeft dit een maximale looptijd voor de obligaties van 40 jaar.

De budgettaire gevolgen vloeien voort uit de concrete toepassing van deze kaderovereenkomst. Zowel in de begrotingsopmaak als de begrotingsaanpassing zullen jaarlijks de meest recente prognoses opgenomen worden. De financieringskosten voor BAM maken deel uit van de globale realisatiekosten voor de Oosterweelverbinding en worden aan dit begrotingsartikel toegewezen. Om zeker te zijn dat binnen een geconsolideerde begroting de toekomstige marktinkomsten niet richting andere operationele uitgaven worden afgeleid, zal in de terugbetalingsfase een normering worden ingesteld die er voor zorgt dat de opgebouwde overheidsschuld volledig kan worden afgebouwd op basis van de tolinkomsten die voortvloeien uit de exploitatie van de Scheldekruisingen.

Deze financieringsovereenkomst is gebaseerd op een robuuste business case.

De overkappingen op rechteroever die onlosmakelijk met de Oosterweelverbinding verbonden zijn, hebben een negatieve impact op de bouwtijd. Deze exacte impact en mogelijke remediëring dient nog verder onderzocht te worden.

Wel blijkt uit sensitiviteitsanalyses dat het financieel model bestand is tegen hogere bouwkosten, hogere financieringskosten, een langere bouwtijd en lagere tolinkomsten. Een combinatie van meerdere negatieve elementen leidt tot lagere rendementen, maar blijft beduidend positief.

Het huidige financieel model toont bijgevolg een zelfstandig draaiende business case. Het model is bovendien in staat om een aantal schokken op te vangen zonder meteen beroep te moeten doen op de Vlaamse overheid.

In dit kader heeft de Europese Investeringsbank (EIB) zijn interesse betoond om aan de Vlaamse Gemeenschap een lange termijn lening te verschaffen van maximaal 1 miljard euro. De EIB heeft einde 2017 een due diligence op het project Oosterweelverbinding uitgevoerd met een positief resultaat als gevolg. De raad van bestuur van de EIB heeft in het voorjaar van 2018 beslist dat er een bedrag ten belope van één miljard Euro beschikbaar gesteld zal worden voor de bouw van de Oosterweelverbinding.

[Op 22 februari 2019] werd het eerste leningscontract afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de EIB ten belope van 250 miljoen Euro waardoor dit engagement geconcretiseerd werd.

### Het pro-actief managen van het taakstellend budget

Op maandelijkse basis worden op de project review meeting de voornaamste issues, risico's en kansen besproken die mogelijk een impact in min of in meer kunnen hebben op het budget van elk deelproject (de Oosterweelverbinding werd omwille van de beheersing in verschillende deelprojecten opgesplitst). Vervolgens wordt een analyse uitgevoerd naar oorzaak en gevolg en worden beheersmaatregelen of optimalisatiepistes gedefinieerd om de negatieve impact op het deelprojectbudget te voorkomen of risicovoorzieningen aan te leggen (bvb. Value engineering, discussies met stakeholders over de gevolgen van hun eisen, ...).

Dit resulteert in een maandelijkse update van de raming, het risicoregister en de beheersmaatregelen van de verschillende deelprojecten alsook van de globale raming en de globale risicovoorzieningen voor de totaliteit van het project.

Op kwartaalbasis wordt een voortgangsrapportage met analyse van de evolutie van het budget van de deelprojecten inclusief de risicovoorzieningen opgemaakt.

Ook wordt de robuustheid van de globale raming ten opzichte van het taakstellend budget geëvalueerd en worden eventuele acties gedefinieerd en gerapporteerd aan de raad van bestuur van BAM NV.

Het resultaat van dit proces is een proactief management van het taakstellend budget. Op deze manier worden de beste garanties gegeven om tijdig de nodige beslissingen en de juiste maatregelen te nemen om het taakstellend budget te beheersen. Op basis van de laatste kwartaalrapportage ( Q4 2018 ) kunnen we stellen dat we financieel op koers zitten m.a.w. het project kan uitgevoerd worden binnen het taakstellend budget.

Door BAM wordt tenslotte voor haar ramingen de "Standaard Systematiek voor Kostenramingen" (SSK) gehanteerd. Deze systematiek werd ontwikkeld in 2002 door het Nederlandse kennisplatform "CROW", specifiek voor grote complexe infrastructuurprojecten en wordt vandaag zowel in België als Nederland erkend als "best practice cost management methodiek" in de bouwsector.

### Checks and balances

De kostenramingen die als basis dienen voor dit volledige proces worden per fase door de projectteams opgemaakt, door een onafhankelijke kostenauditor geverifieerd en door een financial controller gecontroleerd.

Voor risicomanagement hebben wij een separaat proces onder leiding van een team van risico partners die onafhankelijk van het deelprojectteam risico's evalueren en waarderen. Hun input wordt mee verwerkt in het budgetproces, zodat we op elk ogenblik de financiële risico's kunnen monitoren en beheersen.

Meer specifiek wordt, wat betreft het risicodossier, telkens de controle uitgevoerd of de in het budget opgenomen risicoreservering de top 10 van de projectgebonden risico's voor de gehele Oosterweelverbinding afdekt. Daarnaast wordt geverifieerd of de risicoreservering binnen een marge van 15 % ligt van de som van alle top 10 risico's per deelproject (aangezien het onwaarschijnlijk is dat de top 10 voor alle deelprojecten zich tegelijk zou manifesteren). Indien de risico reservering aan deze twee criteria voldoet dan spreken we over een beheersbaar risicoprofiel.

## B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen in de Ringzone

### 1) 1,25 miljard euro voor 18 leefbaarheidsprojecten

Vertrekkend van de ambitienota van de intendant werden medio 2017 vijf ontwerpteams aangeduid. Elk team kreeg de opdracht om voor een zone van de ring een lange termijn ruimtelijk masterplan (exclusief de tunnelopbouw en de onderliggende organisatie van het verkeer) te ontwerpen en daarbinnen een aantal concrete eerstefase leefbaarheidsprojecten uit te werken. Het team van de intendant kreeg eenzelfde opdracht voor een zesde zone van de ring. De teams kregen de uitdrukkelijke opdracht om de haalbaarheid van deze leefbaarheidsprojecten te onderzoeken en aan te tonen, en een stakeholdercoalitie te vormen rond dit alles. Dit laatste werd gerealiseerd via een uitgebreid participatietraject. Begin mei 2018 legden de zes ontwerpteams hun werk neer bij de intendant. Dit resulteerde in een totaal van 32 leefbaarheidsprojecten.

De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen zegden een totaalbudget van 1,25 miljard euro toe voor de realisatie van een eerste reeks overkappings- en leefbaarheidsprojecten. De totale kostprijs van de 32 ontworpen projecten is echter beduidend hoger. Met het oog op het formuleren van een aanbeveling voor een eerste fase met een totale kostprijs van 1,25 miljard euro werd een evaluatiekader opgesteld door de intendant. Externe experts hebben de projecten geëvalueerd over leefbaarheidsperformantie, ruimtelijke kwaliteit, kosten-baten analyse, draagvlak, en haalbaarheid. Deze evaluaties vormden de basis van de aanbeveling die de intendant deed.

De evaluatie van de leefbaarheid houdt rekening met de impact van de projecten op luchtkwaliteit, geluidsreductie, groentekorten, ecologie en klimaat en mobiliteit. De beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit gebeurde door een expertenpanel bestaande uit de Antwerpse Stadsbouwmeester Christian Rapp, prof. Aglaée Degros (Graz University of Technology), Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck en de Nederlandse Rijksbouwmeester Floris Alkemade. Het adviesbureau Deltares maakte een MKBA. Elk ontwerpteam stelde een consensusnota op, waarin zij weergeven over welke onderdelen van hun ontwerp grote eensgezindheid bestaat, en die idealiter ook ondertekend werd door een zo groot mogelijk aantal stakeholders. Daarnaast werd tijdens de Ringdagen van 26 t.e.m. 30 mei gepeild naar de mening van de meer dan 2.000 bezoekers. Op die manier werd het draagvlak voor ieder project ingeschat.

De aanbevelingen van de Intendant bevatten een selectie van leefbaarheidsprojecten voor de eerste fase, en een algemeen kader van langere-termijn stedenbouwkundig-ruimtelijke principes, als basis

voor toekomstige (overkappings)projecten in de Ringzone. Tot deze aanbevelingen behoren de leefbaarheidsprojecten met de grootste positieve scores op het vlak van leefbaarheid, MKBA, draagvlak, ruimtelijke kwaliteit en haalbaarheid.

De aanbevelingen geven vorm aan twee groene longen voor Antwerpen (een Grootstedelijk Park Noordelijke Rechteroever en een Regionaal Landschapspark op Linkeroever) en een ambitieus Bermenlandschap met waterbeheer en fietssnelwegen langs de hele ring.

Op basis van de evaluatie van de leefbaarheidsprojecten en de aanbevelingen van de intendant, werden door het politiek stuurcomité volgende leefbaarheidsprojecten geselecteerd voor realisatie in een eerste fase:

**Ringpark Noordkasteel**

- Omgeving Oosterweelknoop – Noordkasteel (14 mio. €)
- 

**Ringpark Luchtbal – Merksem**

- Bermenlandschap R1-Noord (35 mio. €)
- Verlaagde heraanleg R1 zone Groenendaallaan (70 mio. €)
- Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts (35 mio. €)
- Stationsomgeving Luchtbal (298 mio. €)
- 

**Ringpark Dam – Kronenburg**

- Steenborgerweert-Merksem-Dam (15 mio. €)
- Kap Sportpaleis (147 mio. €)
- Bermenlandschap Albertkanaal (6 mio. €)
- Waterpark – zonder verbindingsweg (gedeeltelijk) (15 mio. €)
- 

**Ringpark Deurne - Borgerhout**

- Waterpark – extra voor overkapping verbindingsweg (48 mio. €)
- Nieuw Oost – Ontwikkeling Spoor Oost + Spoorpark (35 mio. €)
- Bermenlandschap Schijnvallei + Kap Ter Lo-Deurne (122 mio. €)

Het project Nieuw Oost wordt niet uit het overkappingsbudget gefinancierd maar moet zichzelf financieren via stad en hoederentiteit.

Het Politiek Stuurcomité besliste om bovenop bovenstaande projecten de leefbaarheidsprojecten Kalverwei (124 mio. €) en Groene brug over het Albertkanaal (12 mio. €) in reserve te nemen. Indien bij uitwerking van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten budgettaire ruimte ontstaat kunnen onderdelen van deze reserve opgevist worden, waarbij

vooral de vervollediging van de nervenstructuur in het noordoostelijk segment prioriteit krijgt.

De verlaagde heraanleg van de R1/E19 noordwaarts van de Groenendaallaan werd geselecteerd om de aanleg van het project Groen hart Luchtbal - Lambrechtshoeken op termijn mogelijk te maken, of, in aanloop hiernaartoe, een fietsverbinding eenvoudig te kunnen realiseren. De aanleg van de Oosterweelverbinding zorgt ervoor dat de verlaagde aanleg van de R1/E19 in deze fase op de meest economische wijze kan uitgevoerd worden.

Het budget voor de omgeving Oosterweelknoop bevat een bovengrondse ruimtelijke inrichting, niet het verlengen van de tunnels.

#### **Ringpark Zuidoost**

- Bermenproject Longitudinaal Ringpark (23 mio. €)
- Bermenlandschap van knoop Zuid tot Lemanstraat (55 mio. €)

#### **Ringpark en KnoopZuid**

- Park knoop Zuid (30 mio. €)
- Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12 (145 mio. €)

De overkapping van de Jan De Vos Lei (onderliggende A12) scoort heel hoog voor leefbaarheidsbaten en biedt kansen voor stadsontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. Het project kan uitgevoerd worden samen met de heraanleg van de knoop Zuid. Ook werd een beperkt budget voorzien voor Park Knoop Zuid zodat leefbaarheidswinsten bij de heraanleg van de infrastructuur in knoop Zuid meteen in dit project kunnen geïntegreerd worden. De verder aanleg van het Park Knoop zuid (105 mio. €) kan los van de heraanleg van de infrastructuur in knoop Zuid en werd als reserveproject geselecteerd.

In september 2017 werd het concept voor het knooppunt Antwerpen-Zuid (Spaghettiknoop) goedgekeurd. In 2018 werd op basis van dit concept een plan-MER-procedure opgestart. Uiteraard werd dit project meegenomen door het ontwerpteam dat de overkappings- en leefbaarheidsprojecten van het segment Zuid onderzoekt. In de loop van 2018 werd in overleg met het planteam en de werkbank beslist om de geselecteerde leefbaarheidsprojecten vertunneling Jan De Voslei en park Knoop Zuid, en de voorgestelde stadsontwikkelingen te integreren in het planproces. Het is de intentie om in de loop van 2019 een uitgebreide studieopdracht op te starten, die zowel het infrastructuurproject als de leefbaarheidsprojecten (inclusief de verlenging van de Jan De Vostunnel / A112) afdekt, vertrekkende van de conceptontwerpen waarover vandaag consensus bestaat, tot en met de opmaak van aanbestedingsdossiers.

Kleinere ingrepen, zoals de ecobrug Brialmont en de Fietsverbinding Parken worden om budgettaire redenen verschoven naar de tweede fase.

**Landschapspark West - Stille bermen en fietsnet**

- Geluidsproject Zwijndrecht - Burcht (48 mio. €)
- Geluidsproject Linkeroever (36 mio. €)
- Fietsnetwerk/vlonders + fietsbrug E17 (26,5 mio. €)

Het project van Regionaal Park fase 2 (25 mio. €) kan in de tweede fase Leefbaarheidsprojecten gerealiseerd worden en werd opgenomen in een lijst van reserveprojecten. De projecten zijn waardevol inzake ecologie en ruimtelijke kwaliteit, en worden door de werken van de Oosterweelverbinding niet gehypothekeerd.

**Scheldebrug en -balkon**

- Scheldebrug (48 mio. €)
- Scheldebalkon (22 mio. €)

Op de website [overdering.be](http://overdering.be) kan u een volledig overzicht en een uitgebreide omschrijving vinden van alle ontworpen en geselecteerde leefbaarheidsprojecten.

**Studies**

Bovenop deze leefbaarheidsprojecten werd nog 10 miljoen euro gebudgetteerd voor vervolgstudies, zoals het verkeerskundig systeem op de zuidoostelijke ring, de tunnelveiligheid, de multimodale knopen in de ringzone, een overkoepelende studie rond water- en energiesystemen in de ringzone, en overkappingskansen voor de volgende fase.

Voor deze 18 leefbaarheidsprojecten wordt 1,24 miljard euro gebudgetteerd. Samen met de 10 miljoen euro voor studies wordt dus voor deze eerste fase 1,25 miljard euro voorzien. Als bij uitwerking van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten budgettaire ruimte zou ontstaan, kunnen ook onderdelen van de vier bovenvermelde reserveprojecten gerealiseerd worden.

## 2) De realisatie van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten

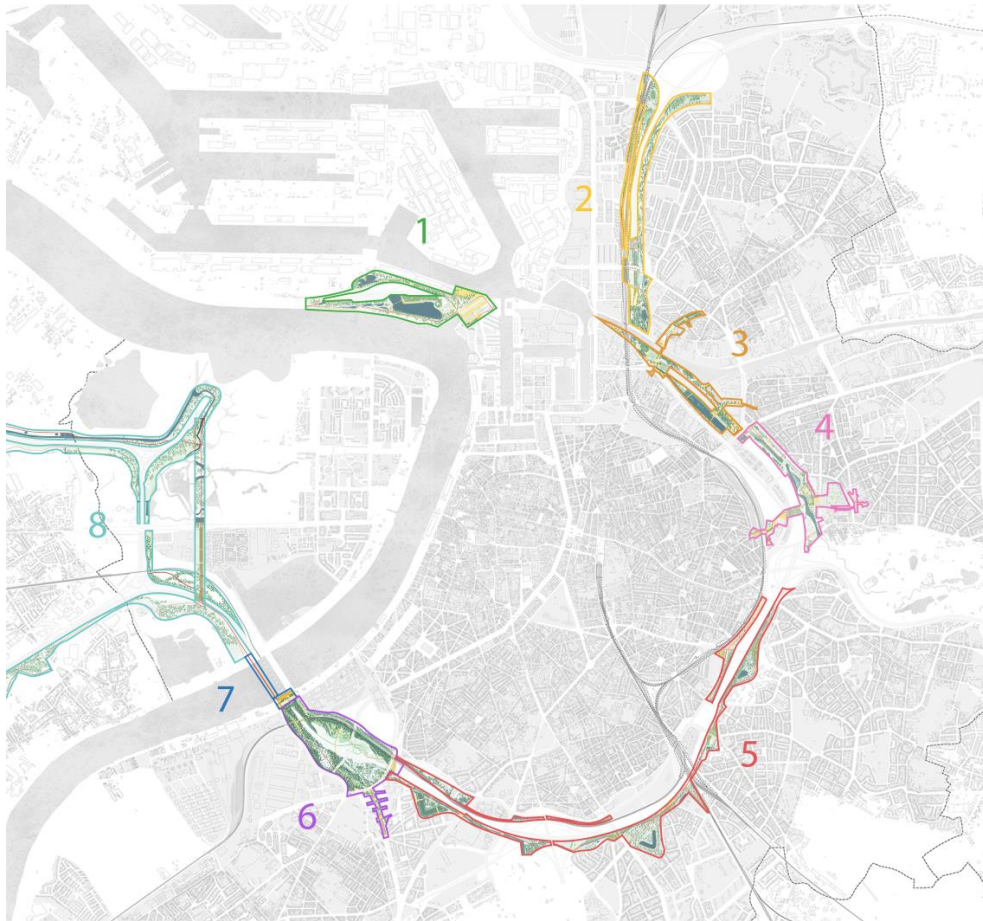
In november 2018 werd na een aanbestedingsprocedure Alexander D'Hooghe opnieuw aangesteld als intendant. De intendant en zijn team zullen instaan voor de kwaliteitsbewaking van de leefbaarheidsprojecten, de coördinatie tussen alle partijen en de cocreatie en communicatie rond de projecten en de ring als geheel.

De realisatie van heel wat eerste fase leefbaarheidsprojecten is afhankelijk van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Tegelijk kunnen de civiel-technische componenten van de leefbaarheidsprojecten meteen toegevoegd worden aan de Oosterweelverbinding, zodat deze onderdelen samen aanbesteed en gerealiseerd worden. De teams van de intendant en BAM hebben het voorbije jaar intensief samengewerkt om de technische haalbaarheid van de ontwerpen in het projectgebied van Oosterweel te bewaken. Zoals eerder aangegeven kreeg BAM de opdracht om het ontwerp van Oosterweel aan te passen om deze overkappingen later mogelijk te maken of meteen te integreren in het ontwerp. Daarnaast wordt een heldere termijn afgesproken aan de start van de opdracht waarbinnen de bovenbouwteams nog zeer beperkte aanpassingen aan de onderbouw mogen voorstellen ter verbetering van de leefbaarheidsprojecten.

### ***Van 18 projecten naar 8 clusters***

De 18 geselecteerde leefbaarheids- en overkappingsprojecten werden in volgende 8 homogene clusters gebundeld:

- (1) Ringpark Noordkasteel
- (2) Ringpark Luchtbal – Merksem
- (3) Ringpark Dam – Kronenburg
- (4) Ringpark Deurne – Borgerhout
- (5) Ringpark Zuidoost
- (6) Ringpark en Knoop Zuid
- (7) Scheldebrug en -balkon
- (8) Landschapspark West - Stille bermen en fietsnet



Bij de selectie van de eerste fase leefbaarheidsprojecten werd in belangrijke mate geopteerd voor projecten die aansluiten op of onderdeel van geplande infrastructuurwerken zijn. Zo zijn duidelijke linken tussen de volgende leefbaarheidsprojecten en infrastructuurwerken: de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever en de infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding op Linkeroever (cluster 8), de leefbaarheidsprojecten gebundeld onder de cluster “Ringpark Zuid” en de geplande werken aan het knooppunt Antwerpen-Zuid (cluster 6) en uiteraard ook de Oosterweelverbinding en de leefbaarheidsprojecten in de clusters “Ringpark Noordkasteel”, “Ringpark Luchtbal – Merksem”, Ringpark Dam – Kronenburg” en “Ringpark Deurne – Borgerhout” (clusters 1 tem 4).

Voor de geselecteerde leefbaarheidsprojecten werden in de vorige fase conceptontwerpen gemaakt. Een eerste stap naar de realisatie van deze projecten is het verder ontwerpen van deze projecten. Binnen het raamcontract met 5 internationale ontwerpteams zullen we deze ontwerp opdrachten na een mini-competitie tussen deze teams toewijzen.

Deze ontwerpopdrachten zullen voor de clusters 1, 2, 3 en 4 bestaan uit:

- Een volledige studieopdracht van A tot Z, voor de publieke ruimte / het landschap (= bovenbouw) binnen de projectcontour, van het voorliggend conceptontwerp tot en met definitieve oplevering van de werken;
- Ontwerpend onderhandelen over de onderbouw binnen de marges en vrijheidsgraden die BAM hiervoor in haar randvoorwaardenkaart schetst;
- Afstemming en wisselwerking met de 4 parallel lopende studies en onderzoeken, door voldoende overleg en interactie met de opdrachtnemers van deze parallelle studies;
- Een reflectie op stedenbouwkundig en mobiliteitsvlak ten aanzien van het conceptontwerp.

De intendant gaat samen met BAM na hoe de leefbaarheidsprojecten reeds in een minimaal vergunbare vorm verwerkt kunnen worden in de plannen voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding, die ingediend wordt in de herfst van 2019. De clusters 1, 2, 3 en 4 worden in zeer sterke mate beïnvloed door het ontwerp van de Oosterweelverbinding. Zoals in hoofdstuk A aangegeven was er de afgelopen maanden nog uitgebreid overleg en onderzoek over deze ontwerpen gevoerd. Hierdoor liep de opmaak van de bestekken voor de ontwerpopdrachten van de leefbaarheidsprojecten enige vertraging op. Volgens de huidige planning zal de opdracht eind april gelanceerd worden worden zodat de ontwerpteams in de zomer van 2019 kunnen starten. De ontwerpopdracht voor het Ringpark Zuidoost (cluster 5) zal dezelfde timing volgen. De stad Antwerpen zal de aanbestedende overheid zijn voor deze ontwerpopdrachten.

De cluster Ringpark Zuid (cluster 6) wordt geïntegreerd in het project voor de hertekening van het knooppunt Antwerpen Zuid (zie hoger), waarbij AWV de aanbestedende overheid zal zijn.

### **Leefbaarheidsproject Scheldebrug en Scheldebalkon**

De Scheldebrug en het Scheldebalkon worden door de Vlaamse Waterweg (DVW) gerealiseerd in nauwe samenwerking met de stad Antwerpen.

- De aanbesteding van de werken wordt een dBM, waarbij de kleine d impliceert dat slechts een beperkte design-opdracht bij de aannemer van de werken zit (cfr. engineer-Build-Maintain) en waarbij de precieze draagwijdte van de M nog verder moet worden bepaald.  
Er wordt een 'blauwdruk-ontwerp' voorafgaand aan de aanbesteding opgemaakt, via een internationale wedstrijd voor het aanstellen van een geïntegreerd team met expertise in waterbouw én bruggenbouw én stedenbouw én architectuur. Een jury zal de offertes beoordelen waarbij de architecturale kwaliteit van hoog belang is.
- Studiebureau SBE bijgestaan door OMGEVING cvba zal op korte termijn de (technische) randvoorwaarden die van toepassing zijn in beeld brengen om tot een projectdefinitie te

komen zodat een correcte opdrachtsomschrijving voor een haalbaar project kan opgemaakt worden. Deze opdracht ging van start op 21 januari 2019 en heeft een doorlooptijd van 1 jaar.

- Een nautische werkgroep werd samengesteld om inzicht te krijgen in de knelpunten/aandachtspunten die op dit moment al gekend zijn vanuit de verschillende nautische diensten. Het Waterbouwkundig Laboratorium startte met de opbouw van een model en voerde in de 2<sup>de</sup> helft van februari scheepvaartsimulaties uit om op korte termijn een objectieve uitspraak te kunnen doen over een aantal knelpunten zoals
  - de benodigde doorvaartbreedte van het bewegend deel van de brug;
  - het zwaaien van de cruiseschepen om in te schatten wat de precieze impact is van het wegvallen van de zwaaizone aan de Kennedytunnel
  - studies uitvoeren die noodzakelijk zijn voor het bepalen van de milieueffecten

De werken op Linkeroever voor de uitvoering van het infrastructuurproject zijn reeds gestart. De geselecteerde leefbaarheidsprojecten voor stille bermen en de vervollediging van het fietsnet zijn in volle voorbereiding, met een snellere timing dan de projecten op rechteroever. BAM werkt deze leefbaarheidsprojecten momenteel uit tot een referentieontwerp met als doel de leefbaarheidsprojecten maximaal af te stemmen op de timing van de lopende uitvoering van de 'Infrastructuurwerken Linkeroever', alsook onderhandelingsmogelijkheden met de aannemer af te toetsen, vergunbaarheid in beeld te krijgen, en de ontwerp vrijheden en scope voor de vervolgstudie vast te leggen. In de vervolgstudie, met focus op de geselecteerde leefbaarheidsprojecten, zal dit referentieontwerp verder gedetailleerd worden door een studieteam dat aangesteld wordt via de mini-competitie binnen de lopende raamovereenkomst Ontwerpen over de Ring zoals bij de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever. Het bestek voor deze mini-competitie wordt (onder voorbehoud) in het voorjaar van 2019 gelanceerd.

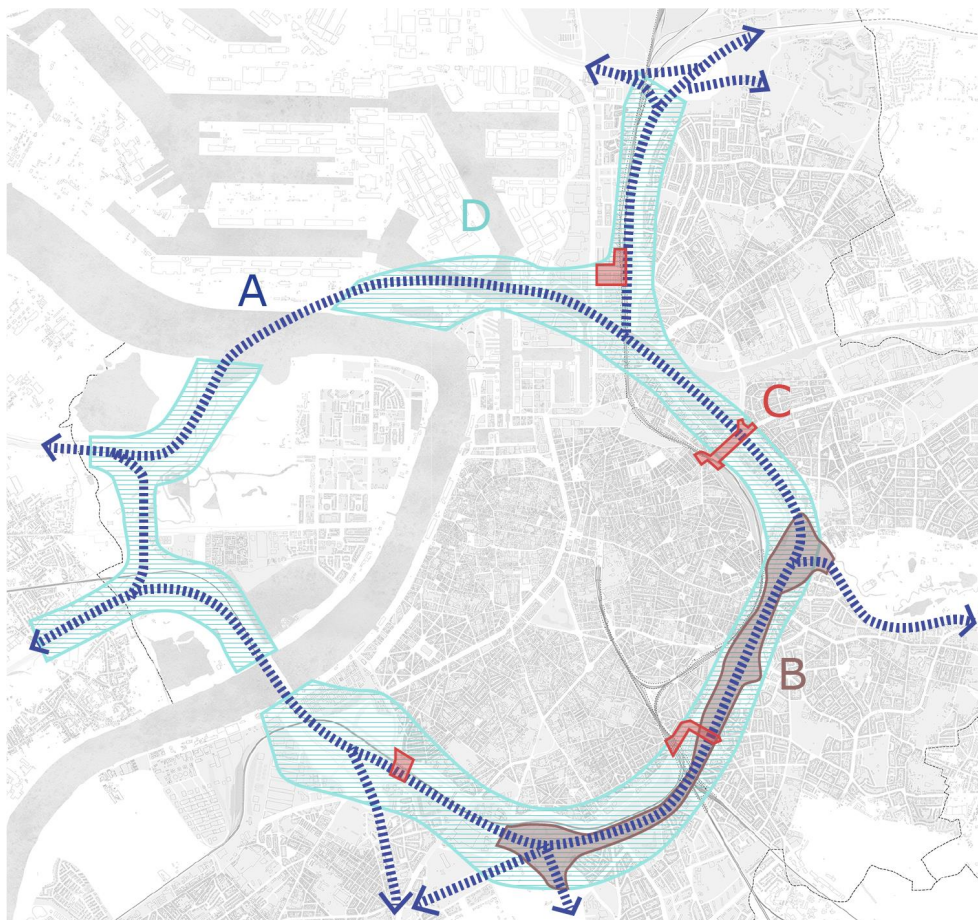
De andere leefbaarheidsprojecten ter realisatie van het landschapspark Linkeroever werden niet weerhouden binnen het leefbaarheidsbudget van 1,25 miljard euro. Het Agentschap voor Natuur en Bos zal, buiten de raamovereenkomst Ontwerpen over de Ring, een opdracht uitschrijven voor de opmaak van een inrichtingsschets voor het landschapspark. Het Agentschap werkt hiervoor samen met onder andere de stad Antwerpen. De projectdefinitie voor deze opdracht is in opmaak. De timing ligt nog niet vast.

De mogelijkheden voor input vanuit de voorliggende Studie Water en Energie (cfr. Infra) op de bovenvermelde ontwerp opdrachten zetten sterk in op participatie en co-creatie, net zoals in de voorgaande fase.

### **Vier studies**

Bovenvermelde ontwerp opdrachten focussen elk op een deelgebied van de ringzone. Daarnaast is er nood aan bijkomende studies met het oog op de verdere overkapping van de R1, de versterking van kritische contuïteiten en de multimodale knooppunten in de ringzone. Concreet betreft het de volgende studies:

- Water- en energienetwerken in de ringzone (D)
- Multimodale knooppunten in de Ringzone (stationsomgevingen Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal) (C)
- Verkeerstudie zuidoostelijke ring (B)
- Tunnelveiligheidsstudie gehele ring (A)



Met extra onderzoek willen we nagaan hoe we een voldoende niveau van tunnelveiligheid en maximale overkappingen over de R1 kunnen combineren.

Op de zuidelijke en zuidoostelijke ring richt het onderzoek zich op het verkeerskundig systeem met een gescheiden doorgaande en stedelijke ringweg (DRW/SRW). Voorafgaand aan het

Toekomstverbond werd dit systeem in schetsvorm uitgewerkt door experts van MOW, AWV, BAM, burgerbewegingen en de stad Antwerpen onder leiding van ARUP met het team van de intendant. Op basis hiervan werd wel aan 'wedstrijdsnede' meegenomen in de leefbaarheidsprojecten die op dit stuk van de ring uitgewerkt werden.

Deze twee eerste studies vergen een grote inzet van deskundigen en medewerkers die momenteel intens bevraagd worden met het oog op het afronden van de ontwerpen, het MER en de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding. Daarom zullen deze studies pas tegen het einde van 2019 in de markt geplaatst worden.

De stationsomgevingen Luchtbal, Schijnpoort en Antwerpen-zuid krijgen door de werken in de Ringzone de kans om verder uitgewerkt te worden, voortbouwend op de voorgestelde eerste fase leefbaarheidsprojecten : Stationsplein Luchtbal, Stationsplein Zuid en Schijnpoort. De totale kost is op 85 miljoen euro geraamd. Deze projecten halen zeer grote baten op zowel leefbaarheid als mobiliteit. Ook stationsomgeving Berchem is relevant, maar het voorliggende ontwerp bleek nog niet voldoende rijp. Gezien de complexiteit en het hoge aantal stakeholders voor deze stationsomgevingen zal via een studie en overleg de scope van deze projecten afgebakend worden. Omdat we bij deze studie rekening willen houden met het mobiliteitsplan en de maatregelen die in het kader van het Routeplan 2030 (zie hoofdstuk C) worden uitgewerkt, zal deze studie in september 2019 binnen het raamcontract worden aanbesteed.

De opdracht “Water- en energienetwerken in de ringzone” beschrijft een concept voor water en energie in, onder en langs de Ring, en concrete randvoorwaarden en richtlijnen voor de uitwerking van de ringprojecten. Ze dient inzicht te geven in een betere afstemming van de huidige en toekomstige water- en energiehuishouding van Antwerpen op de nieuwe ringinfrastructuur en -projecten. De studie biedt tevens een helder kader voor investeringen, ontwerp- en beheerkeuzes voor de komende decennia m.b.t. ringwater en -energie.

De opdracht houdt ook een begeleiding in met als doel de ondersteuning van de ontwerpers en uitvoerders indien er bijkomende vragen zijn over de concrete uitwerking en uitvoering van de thema's water en energie in de verschillende ringprojecten.

Vermits deze studie een belangrijke input kan leveren voor de ontwerp opdrachten in de verschillende clusters (zie supra) werd het bestek voor deze studie al verspreid en werden op 25 maart offertes ingediend. De gunning is gepland voor midden april 2019.

### ***Werkbanken***

De afgelopen maanden vonden onder leiding van de intendant twee grote werkbankdagen (+/- 80 aanwezigen per keer) plaats. Op deze werkbanken werden samen met vertegenwoordigers van Vlaamse en Antwerpse administraties, betrokken burgers en experts de projectdefinities voor bovenvermelde ontwerp opdrachten en studies voorgesteld en aangevuld.

### 3) Financiering overkapping

Bij de aanpassing van de begroting 2017 werd in het kader van Toekomstverbond een nieuw begrotingsartikel gecreëerd 'MB0-1MHF2AH-WT – Werking en toelagen – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen'. De opzet is om de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW te verzamelen en te gebruiken in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen. Gelet op het éénjarigheidsbeginsel van de begroting werd dit fonds technisch geregeld door een bepaling voor de overdracht van het onbelast kredietsaldo op 31 december 2017, naar het begrotingsjaar 2018 voor begrotingsartikel MB0-1MHF2AH-WT, en door een machtiging voor de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om de vastleggingskredieten van het beleidsdomein MOW en van de DAB VIF te herverdelen over de programma's heen naar het nieuwe artikel. Dit geeft de budgettaire flexibiliteit om op het eind van het jaar de onbenutte kredieten te groeperen en te herbestemmen richting overkapping. Naar het einde van het jaar is er meer zicht op de dossiers die uiteindelijk al dan niet (tijdig) afgerond geraken en is er ook duidelijkheid over eventuele budgetoverschotten.

- Eind 2017 werd er 54.315.000 euro herverdeeld naar het begrotingsartikel MB0-1MHF2AH-WT (MB0 MH002) - "Rollend Fonds Voor Leefbaarheidsprojecten In De Stedelijke Zones Rond De R1 - Ring Om Antwerpen".

- Eind 2018 werd 55.760.000 euro overgeheveld naar dit begrotingsartikel.

In totaal werd er dus 110.075.000 euro in beleidskrediet overgezet naar het Rollend fonds. Naar aanleiding van wijziging van begrotingsstructuur van het Departement MOW zijn deze middelen in 2019 zichtbaar op het artikel MB0-1MHF2RD-WT (MB0 MH002).

Daarenboven is er de samenwerking- en financieringsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, BAM, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen. Als onderdeel van deze overeenkomst is er een engagement van stad en haven om voor 250 miljoen euro bij te dragen tot de overkapping- en leefbaarheidsprojecten.

## C. Van Masterplan 2020 naar Routeplan 2030

### 1) De Werkgemeenschap en het Werkplatform

#### Werkgemeenschap

Op basis van het engagement geformuleerd in pijler 5 van het Toekomstverbond werd een Werkgemeenschap opgestart. De Werkgemeenschap vormt een samenwerkingsforum voor betrokken besturen, overheidsadministraties, de burgerbewegingen, experts en participerende burgers en alle andere relevante maatschappelijke actoren, met als taakstelling het opzetten van de participatieve werking en het formuleren, aftoetsen, bespreken en uitwerken van voorstellen en projecten, zowel op vlak van mobiliteit, als qua leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke aspecten. Deze nieuwe vormen van overleg en co-creatie kregen vorm in de zogenaamde 'werkbanken'.

De Werkgemeenschap is een procesinnovatie die substantiële winsten kan opleveren. Samenwerken is de sleutel tot succes gebleken om in complexe dossiers vooruitgang te boeken, consensus te vinden en draagvlak te creëren. De triangulatie van ambtenaren, burgers en externe experts 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.

De missie van de Werkgemeenschap bestaat erin om 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 Werkgemeenschap functioneert:

- Als beleidsondersteunend orgaan;
- Als denktank voor cruciale dossiers op de snijlijn tussen mobiliteit en leefbaarheid;
- Als klankbord voor de opvolging van de technische uitwerking van maatregelen, acties en projecten die de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Antwerpse regio ten goede komen;
- Als instrument voor actieve vormen van participatie en als communicatiekanaal dat de inspanningen van de overheid op het gebied van stakeholdermanagement en beleids- en projectcommunicatie ondersteunt.

De Werkgemeenschap streeft naar een maatschappelijk gedragen proces dat de realisatie van alle projecten die deel uitmaken van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030 ondersteunt en een draagvlak opbouwt voor de transitie in de regionale mobiliteit.

In de periode 2016 tot en met 2018 is deze werkgemeenschap gegroeid uit de aanpak van de Intendant en de dialoog tussen de overheid en de burgerbewegingen. Het Toekomstverbond wil van deze samenwerking een duurzaam model maken.

### **Werkbanken**

In 2017 en 2018 werden rond de volgende 4 thema's werkbanken opgestart:

- Project-MER Oosterweelverbinding, gestart juli 2018
- Overkapping, gestart september 2017
- Routeplan 2030, gestart januari 2018
- Haventracé, gestart december 2018

We streven er naar om alle relevante geledingen van de maatschappij een plaats te geven aan de verschillende werkbanken of ze alleszins te betrekken bij de opvolging ervan. Voor elke werkbank werd naast een voorzitter ook een co-voorzitter aangeduid vanuit de burgerbewegingen. Voorzitter en co-voorzitter bepalen in onderling overleg de agenda, samenstelling en aanpak van de werkbank. Op deze wijze kunnen voorzitter en co-voorzitter de werkbank aanjagen.

Medio 2018 werd tevens gestart met het voorzittersoverleg, met als voornaamste opdracht :

- Bewaken van het model van burgerparticipatie
- Afstemmen en uitwisselen van overkoepelende informatie
- Detecteren van knelpunten of leemtes
- Opstarten of bijsturen van werkbanken

Het voorzittersoverleg bepaalde de opdracht voor evaluatie van het participatietraject en fungeert tevens als stuurgroep. De evaluatie van het participatietraject dient inzichten aan te reiken om het participatieproces te verbeteren en de Werkgemeenschap te laten uitgroeien tot een dynamisch en werkzaam samenwerkingsmodel. De evaluatie beoogt het identificeren van best practices en verbeterpunten in de aanpak van participatie en co-creatie bij het tot stand komen van de leefbaarheidsprojecten Over de Ring en het Toekomstverbond.

De evaluatieopdracht werd in november 2018 toegewezen aan Möbius in samenwerking met de universiteiten Antwerpen en Tilburg. Het rapport wordt verwacht in het voorjaar 2019.

### **Werkplatform**

Daar waar de Werkgemeenschap haar belangrijkste rol heeft in de fase van de beleidsvoorbereiding is het Werkplatform vooral in de fase van de beleidsuitvoering belangrijk. De grote uitvoerende agentschappen, de stad Antwerpen, de provincie en Infrabel/NMBS worden samengebracht in een Werkplatform, dat instaat voor de concrete uitwerking en implementatie van de verschillende deelprojecten. Via de Taskforce Toekomstverbond wordt gewaakt over respectievelijk de strategische en operationele afstemming tussen deze actoren.

## 2) Vervoerregio en Routeplan 2030

### Vervoerregio Antwerpen

De vervoerregio Antwerpen werd als een vierde proefregio opgestart. De vervoerregio's maken deel uit van het beslist beleid inzake Basisbereikbaarheid. De Antwerpse vervoerregio neemt een cruciale rol op voor het bereiken van de beoogde modal shift ambities van het Toekomstverbond, en het organiseren van Minder hinder en flankerende maatregelen ten aanzien van de grote infrastructuurwerken.

De Vervoerregioraad Antwerpen is een interbestuurlijk samenwerkingsverband van 32 steden en gemeenten in de Antwerpse regio, de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest. De Vervoerregioraad is het forum waarin de betrokken partners een visie op de mobiliteit in de regio ontwikkelen en de vertaling naar concrete maatregelen opnemen. Zij heeft een dubbele taakstelling:

- Zij maakt een voorstel van Routeplan 2030 op, staat in voor het politiek draagvlak en geeft advies aan de Vlaamse Regering over dit voorstel en de daaruit voortvloeiende Werkprogramma's.
- Vertrekkende van het concept basisbereikbaarheid voegt zij een visie toe aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling. Zij adviseert het 'kernnet' en geeft vorm aan het 'aanvullend net' en het 'vervoer op maat'.

De Vervoerregioraad Antwerpen is opgestart in de zomer van 2017. Inmiddels vonden zeven bijeenkomsten plaats. De focus van het eerste anderhalf jaar lag op enerzijds de opstart van de Vervoerregio, met een aantal informatieve sessies, de opvolging van de ontwikkelingen hieromtrent op het Vlaamse niveau en de werking van de Vervoerregioraad Antwerpen. Anderzijds werd inhoudelijk vooral de opmaak van het regionale mobiliteitsplan (Routeplan 2030) behandeld.

Op 27 juni 2018 keurde de Vervoerregioraad de Visienota van het Routeplan 2030 goed. Op 1 maart 2019 vergaderde de Vervoerregioraad in haar nieuwe samenstelling.

## Routeplan 2030

Eén van de taken van de Vervoerregioraad Antwerpen is de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, voor de Vervoerregio Antwerpen wordt dit het 'Routeplan 2030' genoemd. Het departement MOW treedt op als opdrachtgever en laat zich hierin bijstaan door een consortium van studiebureaus. Deze opdracht werd aangevat eind 2017 en loopt verder tot in 2019.

Binnen dit plan wordt een wervend programma uitgewerkt van maatregelen en projecten die leiden tot een verschuiving van de modale verdeling van onze verplaatsingen. Deze 'modal shift' is geen doel op zich maar een belangrijk middel om de leefkwaliteit en de bereikbaarheid in de hele regio te waarborgen.

De voorbereidingen gebeuren binnen verschillende overlegstructuren: het (uitgebreide) team MOW met de bovenlokale partners die deel uitmaken van MOW, NMBS, Dept. Omgeving en de provincie, de lokale administraties (o.a. gemeentelijke mobiliteitsambtenaren en ambtenaren ruimtelijke ordening) en een grotere groep stakeholders zoals mobiliteitsverenigingen, bedrijven- en werkgeversverenigingen, burgerinitiatieven, enz. Deze laatste worden via de Werkbank Routeplan 2030 betrokken bij de voorbereidingen van dit plan.

In een eerste fase werd de Visienota goedgekeurd (27/6/2018) door de Vervoerregio Antwerpen. Deze nota is opgebouwd rond 5 strategische doelen en 10 ambities.

5 strategische doelstellingen:

1. Kansrijke regio: ontwikkelings- en ontplooiingskansen voor alle inwoners, betaalbare bereikbaarheid en nabijheid van onderwijs, werk en (lokale) voorzieningen.
2. Welvarende regio: goede bereikbaarheid als motor naar welvaart voor iedereen in de regio.
3. Gezonde regio. Een gezonde woon- en werkomgeving. Onder meer door het terugbrengen van lucht- en geluidsemisatie, verminderen van fossiele brandstoffen, meer veiligheid in het verkeer...
4. Slimme regio: optimaal benutten van ruimte, infrastructuur, voertuig, mobiliteitsknopen en combibiliteit. De toepassing van nieuwe technologie (Smart mobility, Intelligente Transportsystemen (ITS)). Gebruiksgemak, comfort en logistieke oplossingen op maat van de stad, de haven en de regio.
5. Veelzijdige regio: vrijwaren van het eigen karakter van de deelgebieden, rekening houdend met landschap, geschiedenis, recreatie, toerisme. Versterken van de beleving van groen en water.

10 ambities:

1. Naar een mental shift en een integraal mobiliteitsmanagement. Met een betere infrastuctuur, gedragsgerichte maatregelen, een betere benutting van de infrastructuur.
2. Kernversterking: nabijheid. Woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen op wandel- en fietsafstand.
3. Keuzevrijheid: overstappen en reisbeleving van deur tot deur bevorderen
4. Van bezit naar gebruik: mobility as a service en deelmobiliteit bevorderen
5. A-net: een kwaliteitssprong in openbaar vervoer: snel, betrouwbaar en frequent reizen binnen de vervoerregio
6. Functioneel fietsnetwerk: veilig, snel en comfortabel
7. Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid. Doordachte tarifiering voor parkeren, fietsparkeren met diensten en laadpunten.
8. Doorstroming hoofdwegen garanderen en aansluiting op hoofdwegen verbeteren
9. Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken; meer vrachtverkeer over water, in pijpleidingen, per spoor.
10. Dynamisch verkeersmanagement. Regionale fietsverbindingen, het A-net voor openbaar vervoer en de gewenste routes voor wegverkeer krijgen prioriteit bij de verkeersregelingen.

Deze visie wordt momenteel vertaald in een integraal mobiliteitsplan waarin al deze thema's verder worden geconcretiseerd. De ontwerp teksten worden via een intensieve samenwerking met alle partners voorbereid. In deze aanpak werd het instrument van de regionale sessies ingevoerd om meer gebiedsgericht te werken. Ook wordt voldoende tijd ingelast om samen met de lokale besturen tot gedragen voorstellen te komen.

Het mobiliteitsplan zal voor de zomer van 2019 worden voorgelegd aan de Vervoerregioraad. Ook de invoering van het concept Basisbereikbaarheid voor het openbaar vervoer, wordt voor de Vervoerregio Antwerpen mee uitgewerkt binnen dit plan. De uitwerking van een gelaagd O.V.-net wordt mee geïntegreerd.

In het najaar van 2019 moet dit plan dan leiden tot concrete projecten en maatregelen en een programma waarin de timing, prioriteit en verantwoordelijkheid wordt aangeduid.

Bovenop de draagvlakverwerving die ingebed is in de Werkbank Routeplan 2030 worden acties ondernomen voor een 'public review' naar een breder publiek. Communicatie verloopt via de gemeenten en de website [www.routeplan2030.be](http://www.routeplan2030.be)

### 3) Masterplan 2020 projecten

De Masterplan 2020 projecten die nog niet werden opgestart zullen bij de opmaak van het Routeplan 2030 op hun meerwaarde worden getoetst om zo na te gaan of ze worden opgenomen in het Routeplan 2030. Ondertussen werd verder gewerkt aan een heel aantal Masterplan 2020 projecten.

#### **Weginfrastructuur**

In het Waasland werden met het oog op de aanleg van de Oostelijke tangent in Sint-Niklaas verder gegaan met de grondverwervingen en werd een ontheffing voor de opmaak van een project-MER conform verklaard.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal in 2019 de plan-MER/GRUP procedure voor de parallelweg langs de E17 opstarten. Voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de E34 en de N70 worden aanbestedingen voorbereid en wordt in 2019 een eerste stap gezet.

De omvorming van de N49/E34 naar een snelweg door het wegwerken van de kruispunten wordt verdergezet.

Infrabel zal een start- en projectnota opmaken voor de bouw van een brug over de spoorlijn ter hoogte van het Doornpark in Beveren.

Ten zuiden van Antwerpen zijn voor het project N171 de eerste twee fasen afgerond en lopen de onteigeningen met het oog op de realisatie van fase 3. Voor deze derde fase, waarmee een nieuwe wegverbinding wordt aangelegd tussen de A12/N177 en het huidige eindpunt van de N171 wordt in 2019 een project MER opgemaakt zodat in 2020 een omgevingsvergunning kan worden aangevraagd.

In 2019 zal de plan-MER procedure voor de omleidingsweg Borsbeek/Mortsel tussen de R11 en de N10 worden opgestart.

In september 2017 werd het concept voor de Spaghettiknoop goedgekeurd. In 2018 werd op basis van dit concept een plan-MER-procedure opgestart. Dit project wordt meegenomen door het ontwerpteam dat de overkapping van het segment Zuid onderzoekt (zie hoger).

#### **Waterwegen – verhoging bruggen Albertkanaal**

Met het oog op een modal shift in het goederenvervoer is de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal een belangrijk project. De binnenvaart wordt zo een alternatief voor het vrachtverkeer over de weg, gezien er meer containers gestapeld kunnen worden per schip.

De werken voor de bouw van een nieuwe en dus verhoogde brug van de Azijn te Deurne zijn afgerond.

De werken voor de herbouw van de brug van Massenhoven, de Theunisbrug en de sluisbrug van Wijnegem zijn inmiddels gestart.

Wat betreft de Theunisbrug worden specifieke minder-hinder maatregelen voorzien, zodat alle verkeer steeds doorgang kan vinden. Het betreft meer specifiek het werken in deelfases, waarbij in een eerste fase ten oosten van de bestaande bruggen één nieuwe tram- en één nieuwe wegbrug wordt gebouwd. Nadat alle verkeer over deze nieuwe bruggen is omgeleid, start de afbraak van de bestaande bruggen en wordt op deze plaats een tweede wegbrug gebouwd. Na voltooiing van de werken zullen er dus twee wegbruggen en één trambrug het verkeer afwikkelen. Aan de buitenzijde van de nieuwe bruggen worden ook vrijliggende fiets- en voetpaden aangelegd.

De Spoorbrug Herentals-Lier en de brug Wijnegem Turnhoutsebaan zitten in de ontwerpfase.

Tenslotte zullen 15 bruggen via een PPS-overeenkomst worden gerealiseerd. Voor een eerste cluster werd op 31 augustus 2017 het contract gesloten. De wegbrug Herentals-Lier, de brug van Geel-Stelen en Eindhout, allen vervat in de eerste cluster, zijn inmiddels in uitvoering en worden tegen eind 2019 afgerond. Voor de 2<sup>e</sup> cluster (Hoogmolenbrug, brug Oelegem II en brug Herentals-Herenthout worden heden de offertes beoordeeld. De uitvoering van deze werken is voorzien in de periode 2019-2022.

### **Traminfrastructuur**

De uitvoeringstermijn van de werken aan de Noorderlijn (Noord – Zuidas Antwerpen: Frankrijklei - Italiëlei - Noorderplaats - Kempenstraat - Noorderlaan) werd in 2018 verlengd omwille van problemen in de uitvoering van de werken. Hetzelfde geldt voor de werken aan het kruisstation Opera, met open helling naar Leien Zuid.

Ondanks de bovenvermelde vertragingen zijn er voor De Lijn al 4 Beschikbaarheidscertificaten afgeleverd en zijn er dus 4 tram(bus)trajecten in gebruik genomen.

Deze beschikbaarheidscertificaten betreffen volgende trajecten met bijhorende datum van ingebruikname:

- tram Rijnkaai incl keerlus Batavia – lijn 7: 5 augustus 2017;
- tramtunnel en open helling – lijn 8 en 10: 31 mei 2017;
- trambusbaan Noorderlaan incl keerlus Havana – lijn 6: 2 juni 2017;
- tram(bus)baan Kempenstraat – Londen- & Amsterdamstraat – lijn 70: 15 september 2018.

In 2019 wordt de volledige oplevering van de resterende trambanen voorzien. De volledige heraanleg van de Rooseveltplaats is voorzien voorjaar 2020.

Naar beschikbaarheid geeft dit:

- trambaan Frankrijklei – Operaplein – Italiëlei / Kattendijkdok-Oostkaai – Mexicostraat: september 2019;
- Premetrostation: september 2019;
- Rooseveltplaats: april 2020.

De voorbereiding van de geconcipeerde tramlijnitbreidingen naar Wilrijk, Kontich en Edegem (Livan2) werd na goedkeuring van de startnota geheroriënteerd in afzonderlijke studies:

1. *Relatie Edegem – Kontich*, haalbaarheidsonderzoek voor de inzet ‘tram-bus’-materieel met inbegrip van tracékeuze. Dit past in het kader van de verdere uitbouw van het kernnet en de ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV) bussystemen.
2. Een *tramlijn over de Jan De Voslei*. De projectnota wordt in april voorgelegd aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). Deze tramuitbreiding past in het realiseren van de ontbrekende schakels binnen het tramnet en zal op korte termijn een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad tijdens de grote werken in Antwerpen Noord en de werken aan de Ring (omgeving knoop Zuid). Deze tramuitbreiding wordt geïntegreerd in de aanpak van Knoop Zuid (zie hoger).
3. Een *tramlijn over de Emiel Vloerstraat*, voor de ontsluiting van de toekomstige Blue Gate - ontwikkeling maar ook voor het project voor de tramstelplaats aan de Lageweg.

Indienstname ongebruikte premetrostations Reuzenpijp Drink en College

Indienstname ongebruikte premetrokokker Kerkstraat-Pothoekstraat met bijbehorende stations Stuivenberg en Willibrordus. Om deze investeringen te verantwoorden wordt momenteel een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt, waarvan het eindrapport voorjaar 2019 beschikbaar zal zijn.

#### 4) Haventracé: een versterkte R2

Het Haventracé stuurt doorgaand Scheldekrusend verkeer om de stad heen met een verbeterde en versterkte R2. De route loopt vanaf E34 West, over de R2 (met de Beverentunnel, de Liefkenshoektunnel en de Tijsmanstunnel), de A12 Noord via de nog aan te leggen A102 om zo aan te sluiten op de E313/E34Oost.

Het versterken van de R2 en de bouw van de A102 zullen – naast het faciliteren van havenverkeer - bijdragen in het opvangen van doorgaand verkeer, waardoor de stadsregionale voordelen van de Oosterweelverbinding sterker tot uiting kunnen komen. Dit tracé moet enerzijds in staat zijn om een deel doorgaand verkeer te verwerken, en anderzijds de bereikbaarheid van de haven op beide Scheldeoeveren waarborgen.

Op 23 maart 2012 duidde de Vlaamse Regering gouverneur Cathy Berx in de ‘procesnota Poort Oost’ aan als procesbegeleider ‘Poort Oost’. Het haventracé heeft een sterke overlap met de procesnota ‘Poort Oost’ en het daarbij horende traject voor de A102.

Na het Toekomstverbond, en de heroriëntering van het project ‘Poort Oost en de rol van de A102, vroeg minister Ben Weyts aan gouverneur Cathy Berx om een coördinatieopdracht voor de werkbank van het haventracé op zich te willen nemen (zie VR 2017 1512 MED.0487/1BIS): *“Maak werk van een gedragen Haventracé met oog voor de mobiliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het raam van het zogenaamde Toekomstverbond”*. Deze opdracht voor de gouverneur kadert in de door de Vlaamse Regering goedgekeurde bemiddelingsrol van de gouverneurs (VR 2012 2303 MED.0143).

Gouverneur Cathy Berx en de heer Dirk Cleiren werden aangeduid als respectievelijk voorzitter en co-voorzitter, van de werkbank haventracé.

Op 5 december 2018 heeft de gouverneur alle mogelijke stakeholders samengebracht in dit zeer vroeg stadium van de initiatie- en studiefase. Met de beslissing van het Politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 wordt de Werkbank Haventracé mede ondersteund door de procesmanager van het Toekomstverbond. Binnen het nieuwe geïntegreerde team BAM/MOW werd hiervoor eind december een procesbegeleider aangesteld.

Om het verkeer rond de stad te leiden, versterkt het Haventracé de huidige verkeersinfrastructuur en verbeteren we de onderlinge samenhang tussen de E34, de R2 en de A12. Het haventracé omvat ook een nog te ontwerpen verbinding tussen de E313 en de knoop A12/E19 (de A102). Het verkeer dat enkel de stad passeert zal door middel van een verkeerssturing rond de stad geleid worden.

We moeten komen tot een evenwichtige aanpak voor de versterking van de R2 en de A12, de aanleg van de A102 en de knooppunten op de E34 ‘oost’ en ‘west’. Hier komt de samenhang met de Ring voor de Stad (R1 en Oosterweelverbinding) naar voor en de optimale spreiding van het verkeer over de drie Scheldekrusingen. Deze aanpak heeft niet alleen oog voor doorgaande verkeer en de bereikbaarheid van de haven, maar ook voor de bereikbaarheid van de omliggende woongebieden,

het terugdringen van sluipverkeer, het verhogen van de leefbaarheid, de ruimtelijke inpassing, het draagvlak en de kosten/baten. Er is bovendien een sterke relatie met een flankerend programma met o.a. sturende maatregelen (bv. gedifferentieerde tolheffing) dat ervoor moet zorgen dat het haventracé als hoofdontsluiting dient voor het doorgaande verkeer en het verkeer van en naar de haven en dit in relatie tot de R1 die een meer stadsregionale verkeersfunctie krijgt. Ook de fasering is van belang. De infrastructurele ingrepen kunnen een belangrijke impact hebben op het verkeer, zodat een oordeelkundige fasering en afstemming met andere grote projecten in de Antwerpse regio tot stand moet komen.

De eerste inzichten vanuit actuele verkeersscenario's en de mogelijke clustering en fasering van de infrastructurele ingrepen zijn reeds gedeeld met de werkbank (5 december 2018). Na verdere verfijning wordt meer duiding gegeven tijdens de werkbanken die gepland worden in het voorjaar van 2019.

Verder wordt een goede geïntegreerde planning opgemaakt, waar een verkeerskundige sequens van investeringen gekoppeld kan worden aan de financiële draagkracht en de beschikbare budgetten in de Vlaamse mobiliteitsbegroting.

In 2018 hebben de voorzitter en de co-voorzitter een bevraging georganiseerd bij de stakeholders (brief van 25 januari 2018). In deze brief werden een reeks vragen gesteld die peilen naar o.a. verwachtingen, knelpunten en bezorgdheden, stakeholders, fasering en timing, en eerder uitgevoerde studies.

Uit deze bevraging zijn enkele grote vaststellingen naar voor gekomen:

- De noodzaak van het Haventracé als onderdeel van robuust mobiliteitssysteem wordt onderschreven;
- Verwachting dat de dorpskernen ontlast worden van zwaar verkeer en sluipverkeer in het algemeen en duidelijke vraag om van de Wase gemeenten en organisaties voor maatregelen in de regio (E17 en E34);
- Aandacht voor leefbaarheidsaspecten, ruimtelijke kwaliteit en groene verbindingen als randvoorwaarden bij infrastructurele ingrepen;
- Samenhang met een ambitieus programma inzake modal shift (cf. Toekomstverbond) en belang van gelijklopende inspanningen op vlak van openbaar vervoer en snelle fietsverbindingen (cf. Routeplan 2030);
- De verkeerskundige rol en uitvoeringswijze van de A102, en de aansluiting op de E313, vormt een grote bekommernis en is voorwerp van verder onderzoek en overleg;
- De rol en wenselijkheid van de NX is een bekommernis waarover geen éénduidige mening bestaat.

Met de bevraging van 2018 is duidelijk naar voor gekomen dat er voldoende aandacht moet zijn voor alle leefbaarheidseffecten in het ruime gebied, alsook voor de bereikbaarheid. Om voldoende

aandacht toe te kennen aan de specifieke lokale bezorgdheden zal de werkbank een regionale focus leggen op Antwerpen Oost (met de A102), A12 Noord (met oa. verbindingen richting Ekeren/Stabroek), de R2 (oa. met de haven- en industriezone) en de E34 (Waasland).

In het voorjaar van 2019 worden nog enkele werkbanken gepland. De onderbouwing van het Haventracé vanuit recente verkeersscenario's zal doorgesproken worden en een afweging van prioriteiten en fasering in de aanpak wordt besproken. Voor diverse deelzones (E34, A12/E19 en A102) zal een start worden gemaakt van een participatief traject waarbij in regionaal georiënteerde werkbanken een verkenning wordt gemaakt van de leefbaarheidsaspecten, de gewenste ruimtelijke kwaliteit en kaderstellende groene en ecologische (infra)structuur, dit als voorbereiding op een geïntegreerde (co-creatieve) aanpak/ontwerp van infrastructurele ingrepen. Voor de inbedding in een visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling van de regio worden de leden van de werkbank betrokken in de uitwerking van het Routeplan 2030, en dus uitgenodigd voor deze werkbanken.

### **Tijsmanstunnel**

Prioritair knelpunt op de R2 is de Tijsmanstunnel. De verkeersintensiteit op het aansluitingscomplex van de R2 met de Scheldelaan zorgt structureel voor files op de R2 met onder meer in de avondspits fileterugslag in de Liefkenshoektunnel. De Tijsmanstunnel zelf is verouderd en heeft niet de veiligheidsvoorzieningen die in de huidige richtlijnen voor Tunnelveiligheid worden voorgeschreven. De aanleg van een tweede Tijsmanstunnel is reeds lang voorzien en maakt deel uit van het Masterplan 2020.

BAM heeft de opdracht gekregen om de tweede Tijsmanstunnel te realiseren en hiervoor een projectvoorstel uit te werken en voor te leggen aan de Vlaamse regering. Dit projectvoorstel zal vorm krijgen op basis van een participatief traject op de werkbank Haventracé, zodat van bij de aanvang rekening gehouden kan worden met de inzichten, vragen en verwachtingen van alle betrokken actoren. BAM werkt hiertoe een initiatienota uit. Deze uitwerking wordt begeleid door een ambtelijke stuurgroep en in het voorjaar van 2019 voorgelegd aan de overkoepelende Werkbank Haventracé en een specifieke Werkbank Tijsmanstunnel.

### **Aansluiting E19N/A12 optimaliseren**

Het Agentschap Wegen en verkeer (AWV) werkt in 2019 prioritair verder aan de voorbereiding van optimalisatie van het bestaande knooppunt E19N/A12. Er wordt onderzocht welke procedures inzake milieueffectenrapportage en opmaak RUP noodzakelijk zijn.

Eind 2018 werd gestart met een aantal technische haalbaarheidsonderzoeken, en dit altijd in combinatie met de voorkeursvariant Oosterweelverbinding, en met én zonder A102.

Conclusies zijn de volgende:

- Zonder de A102 is het mogelijk om de afrit Kleine Bareel te verlengen tot in de knoop E19-A12 voor de rijrichting naar R1 Groenendaallaan, maar de technische uitvoerbaarheid ter

hoogte van de Eduard Wagemansbrug dient gecontroleerd te worden. Ook zijn hiervoor 2 bijkomende bruggen/tunnels noodzakelijk.

- Met de aanleg van de A102 dient de interferentie tussen A102 en uitrit Groenendaallaan verder onderzocht. De aanleg of het behoud van de parallelweg van kleine Bareel naar R1 richting Groenendaallaan is in combinatie met de A102 niet meer mogelijk (onder voorbehoud van het behoud van het knooppunt Antwerpen Noord in de huidige configuratie en de HSL als randvoorwaarden).

Het Vlaams Verkeerscentrum onderzoekt op vraag van AWW de effecten van de voorgestelde maatregel. AWW verwacht tegen midden maart de resultaten.

### **E34 (West) en nieuwe aansluiting Waaslandhaven**

De afdeling Maritieme Toegang (aMT) start in 2019 de mobiliteitsstudie voor de optimalisatie van de E34 en de aansluiting van de Waaslandhaven opnieuw op.

Gezien de grote inname van landbouwgrond, is er in 2018 een landbouweffectenrapport opgesteld om de gewenste flankerende maatregelen voor de landbouw in kaart te brengen. In de werkbank Haventracé zal in 2019 de wijze waarop het haventracé en zijn deelprojecten zullen doorgerekend worden, worden voorgelegd. Parallel zal de initiatiefase van de E34 opgestart worden en bijgevolg ook de werkbank E34. aMT staat in voor het onderzoek in de initiatiefase. Er wordt gestreefd naar een initiatienota tegen eind 2019. De initiatienota bepaalt de scope van het project, omschrijft haalbare gedragen oplossingsmogelijkheden en verduidelijkt het verdere proces. In 2020 kan er dan gestart worden met de opmaak van een plan-MER in functie van de opmaak van een GRUP.

## D. Minder Hinder

Met Impact Management en 'Slim naar Antwerpen' is een gecoördineerde aanpak in voege om de impact van infrastructuurwerken op de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio zoveel mogelijk op te vangen, en personen en bedrijven te stimuleren en te begeleiden in alternatieven voor het gebruik van de weg.

De aanpak steunt op de positieve resultaten van de Minder Hinder aanpak tijdens de renovatie van de R1 in 2004/2005. De huidige context is op twee assen wezenlijk verschillend :

- (i) de werken duren langer, er is meer overlap met andere werkzaamheden op het publiek domein in de regio en er is een grotere impact op het onderliggende wegennet;
- (ii) de verkeersdrukte is enorm gestegen.

Projectgebonden en tijdelijke maatregelen blijven deel uitmaken van een Minder hinder aanpak; maar belangrijk is om tegelijk in te zetten op een duurzame modal shift naar andere vervoersmiddelen. Zowel de gedragsgerichte maatregelen als de flankerende maatregelen zetten hier sterk op in. Deze maatregelen sluiten bijgevolg naadloos aan op het Routeplan 2030, het mobiliteitsplan voor de Antwerpse regio dat eenzelfde visie draagt, en het concept van basisbereikbaarheid.

### 1) Bereikbaarheidscommunicatie en gedragsgerichte maatregelen

'Slim naar Antwerpen' (coördinatie door de stad Antwerpen) focust op bereikbaarheidscommunicatie en gedragsgerichte maatregelen.

'Slim naar Antwerpen' brengt alle wegenwerken met grote verkeersimpact in kaart. Aan de hand van een slimme routeplanner en het aanbieden van mobiliteitsoplossingen helpen zij inwoners en bezoekers om op een veilige, slimme en vlotte manier naar de stad te komen. Voor grote infrastructuurwerken zoals Noorderlijn, waarbij de Leien geknipt werden, is deze ondersteuning noodzakelijk met het oog op een bereikbare stad. Verder werkt 'Slim naar Antwerpen' ook samen met bedrijven en bedrijvenkoepels met als doel minder hindermaatregelen te communiceren en het woon-werk verkeer te optimaliseren.

Slim naar Antwerpen heeft een breed gamma aan gedragsgerichte maatregelen. Enkele voorbeelden:

- de nieuwe app van 'Slim naar Antwerpen' werd midden 2018 gelanceerd. Deze geeft gepersonaliseerd multimodaal reisadvies, waar mogelijk met alternatieve of geschakelde

vervoersmodi, zodat het autoverkeer in de spits gereduceerd wordt.

- Advertenties in verschillende weekbladen, voor de inwoners van de stad en randgemeenten. Deze advertorials brachten voornamelijk inspirerende verhalen over slimme alternatieven voor mobiliteit in en rond de stad.
- Projecten met de bedrijven. Slim naar Antwerpen stapte naar de grote bedrijven (met 150 en meer werknemers), om een mobiliteitsbeleid uit te werken.
  - In 2018 waren er 21 kennismakingsgesprekken met bedrijven, 14 bedrijven ondertekenden een samenwerkingsovereenkomst met Slim en 10 bedrijven rolden de mobilotheek uit.
  - Daarnaast werd er in 2018 ook werk gemaakt van een werkgeversaankpak voor KMO's of bedrijven met 20 tot 150 werknemers.
- Werknemers krijgen een proefaanbod voor deelfietsen, openbaar vervoer, deelauto's, De Waterbus, deelsteps en taxi's.
- Werknemers die met de auto door een werfgebied rijden, werden financieel gestimuleerd om dit minstens 2 dagen per week met de fiets te doen. In 2018 fietsten de deelnemers samen 3.115.110 fietskilometers of 455.048 fietsritten – geregistreerd met een fietsapp.
- Voor grote bedrijven in de Antwerpse regio is door MOW bij Voka Antwerpen /Waasland een bereikbaarheidsmanager aangesteld. De werking wordt afgestemd met de bereikbaarheidsmanager van Slim naar Antwerpen.

## 2) Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen voegen schakels toe aan het mobiliteitssysteem en faciliteren het gecombineerd gebruik van modi. Samen met de partners wordt ingezet op het beter benutten van bestaande systemen, zoals het promoten van nachttrafiek of de reorganisatie van het collectief vervoer voor woon- werkverkeer in de haven. De voornaamste acties zijn :

### **Park + Ride**

Een prioritaire maatregel bij de aanpak Minder Hinder en het realiseren van de modal shift is de realisatie van parkeerfaciliteiten aan de uiteinden van performante tramlijnen. Prioritair worden drie P+R gebouwen gerealiseerd (Linkeroever, Luchtbal en Merksem) en wordt in Wommelgem de uitbreiding voorzien van de bestaande parking. Alle P+R's worden uitgebouwd als multi-modale knooppunten waar niet enkel ingezet wordt op P+R, maar waar ook deelfietsen beschikbaar zullen

zijn, elektrische wagens kunnen geladen worden of een deelwagen kan gehuurd worden (voor verkeer uitwaarts de stad).

#### ***P+R Linkeroever***

Het gebouw zal plaats bieden aan 1530 parkeerplaatsen. De bouw is onderdeel van de Infrastructuurwerken Linkeroever die worden uitgevoerd door het consortium Rinkoniën. Het eerste deel van de paalfunderingen werd al gerealiseerd.

#### ***P+R Luchtbal***

Het parkeergebouw P+R Luchtbal zal 1706 parkeerplaatsen hebben. De tramontsluiting (Noorderlijn) werd hier al gerealiseerd. De start der werken is voorzien medio 2019, de P+R zal afgewerkt zijn tegen het najaar 2020.

#### ***P+R Merksem***

P+R Merksem is een uitbreiding van de bestaande P+R Keizershoek op de Bredabaan met een gebouw van 674 parkeerplaatsen. De omgevingsvergunning wordt eerstdaags verwacht. Ondertussen wordt het bestek afgewerkt, zodat de bouw vanaf het najaar 2019 kan starten en eveneens eind 2020 kan afgerond worden.

#### ***P+R Wommelgem***

P+R Wommelgem is een uitbreiding van de bestaande P+R aan de afrit Wommelgem op de E313 en de R11 tot een totaal van 400 à 450 parkeerplaatsen. De P+R Wommelgem ligt echter in de reservatiestrook A102 waardoor alleen een tijdelijke P+R oplossing realiseerbaar is. Het voorontwerp werd momenteel uitgewerkt met een gelijkgrondse uitbreiding van +/- 200 bijkomende parkeerplaatsen.

#### ***Fietskluizen***

Er is gestart met een pilootproject voor fietskluizen – beveiligde containers voor het stallen van fietsen. De eerste fietskluizen binnen het pilootproject werden geplaatst aan de P+R Melsele en aan de Blancefloerlaan. Alle plaatsen in deze kluizen werden toegewezen aan verscheidene bedrijven. In november 2018 startte het traject voor de opschaling van het pilootproject.

### **Waterbus**

Sinds 1 juli 2017 is de Waterbus als alternatieve vervoersmodus beschikbaar. Het Havenbedrijf Antwerpen heeft het initiatief genomen om Waterbussen in te leggen op de zuidelijke zone tussen Hemiksem en het Steenplein. Op 8 oktober 2018 is ook een noordelijke route opgestart tussen het Steenplein en Beveren. Vanaf 18 februari 2019 werd een route naar Wijnegem over het Albertkanaal

toegevoegd. Het Havenbedrijf heeft met het initiatief de haalbaarheid van deze modus getoetst. De zuidelijke route trekt tot 45.000 reizigers per maand aan. Een evaluatie van de andere routes zal eind 2019 kunnen gebeuren.

### **Goederenvervoer : nachttrafiek**

Het uitbreiden van de nachtlogistiek kan een oplossing zijn voor het uitvlakken van de pieken in vervoer zoals we ze vandaag vaststellen, en zal bijdragen aan de ontlasting van het Antwerpse en Wase wegennet tijdens de spitsuren.

Op dit ogenblik zijn de terminals en depots aan het Deurganckdok op een 24/5 basis open. Dit betekent dat ze op weekdays rond de klok open zijn. Voorwaarde voor een succesvol gebruik van de nachturen is echter dat de volledige logistieke keten hieraan moet meewerken. Daarom heeft het Havenbedrijf zich in 2018 geëngageerd om de rol van facilitator op te nemen en om een Actieplan op te stellen dat een optimaal gebruik van de bestaande wegcapaciteit nastreeft en dus vervoersstromen naar de nachturen afleidt, en waarbij ook andere terminals (bijvoorbeeld op de Rechteroever) hun deuren 's nacht zullen openen. Vanaf oktober 2018 tot maart 2019 werden workshops georganiseerd met alle mogelijke betrokkenen (rederijen, terminals, inland terminals, agenten, verladers, expediteurs, vervoerbedrijven, overheden, etc.) om tot een gericht Actieplan te komen.

Een belangrijke ondersteuning voor de nachtwerking is de huidige vermindering van de tol in de Liefkenshoekunnel die sinds de zomer van 2017 van kracht is. Een bestendiging hiervan werd in 2018 beslist.

### Andere vervoersmodi

Vanuit het Havenbedrijf werd in 2018 actief ingezet op het realiseren van een modal shift, zowel naar binnenvaart als naar spoor. Voor de binnenvaart werd het Actieplan Binnenvaart uitgerold met de nadruk op het voorzien van afhandelingscondities en bundeling zodat de volumes die in de haven worden behandeld groot genoeg zijn. Specifiek werd door het Havenbedrijf en het Vlaams Gewest een ondersteuningsmechanisme voor de bundeling van goederen opgezet. Voor het spoorvervoer werd gewerkt aan het uitrollen van RailPort als een organisatie en aan het opstellen van een vergelijkbaar Actieplan Spoorvervoer. Daarnaast wordt ook werk gemaakt van een meer structurele aanpak die voor een modal shift in het goederenvervoer moet zorgen. Zo wil de Vlaamse overheid de ontwikkeling en groei van kostenefficiënte en flexibele consolidatiehubsystemen ondersteunen voor intermodaal vervoer via het spoor en de binnenvaart en zo een gunstig klimaat creëren voor een duurzame modal shift.

### Flankerende maatregelen: corridors

Op Linkeroever en in Zwijndrecht zijn in 2019 de Oosterweelwerken gestart, om de Antwerpse Ring rond te maken. Dit zal gepaard gaan met hinder. De westelijke regio is dan ook de eerste regio waar een pakket flankerende maatregelen wordt uitgewerkt.

Op 9 juli 2018 ging de Task Force ging principieel akkoord om de maatregelen in het Waasland te focussen op het versterken van de openbaar vervoer corridors en het fietsnetwerk, met als prioritaire overstappunten het station van Beveren en de P+R's van Melsele en Linkeroever. De focus werd gelegd op de N70 en op de bus- en fietsroutes voor de verbinding van het station Beveren met de Waaslandhaven.

Ook focus op betere fietsverbinding naar de Waaslandhaven met een Fietsbrug aan spoorlijn 10, als een corridor naar Melsele. Dit is een project van Agentschap Maritieme Toegang (aMT). Een nieuwe fietsverbinding (F425) wordt gerealiseerd tussen de nieuwe fietsbrug aan spoorlijn 10 en Zwijndrecht/P&R Melsele. Uitvoering is voorzien in 2020.

Om de doorstroming van bus 36 op Linkeroever te verbeteren werd op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 16 januari 2019 beslist om op de August Vermeylenlaan een busbaan in tegenrichting aan te leggen met aanpassing van het kruispunt August Vermeylenlaan met de Charles De Costerlaan. De maatregel wordt door stad Antwerpen geïntegreerd in hun dossier fietspaden Charles De Costerlaan. De uitvoering kan starten na het bouwverlof in de zomer van 2019.

De gemeenten van het Waasland en de diverse stakeholders worden betrokken via workshops en werksessies.

## 3) Projectgerelateerde maatregelen

'Impact management' (coördinatie door BAM@RP2030) brengt alle infrastructuurbeheerders en hulpdiensten samen in een operationeel overleg over minder hinder maatregelen, omleidingen, signalisatie, afstemming van de uitvoeringsfasen van werven, en andere uitvoeringsgerelateerde aspecten van infrastructuurwerken.

Wekelijks worden er meerdere werven besproken op de Werkgroep Impactmanagement, naar fasering, omleiding en afstemming op andere werven.

- **Impact Management Database**

Alle werken die gepland of in uitvoering zijn worden bijgehouden in de IMDB (Impact Management Database) en ingetekend in GIS (Geografisch Informatiesysteem) met de geplande uitvoeringsperiode. Deze werkwijze laat toe om de impact van de combineerde werken beter in te schatten en waar mogelijk te coördineren.

- **Coördinatie van nutswerken**

Alle nutswerken worden gecoördineerd in het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) met als doel alle informatie over de werken zoveel mogelijk samen te brengen. Zo worden werken op omleidingswegen vermeden en conflicten vroegtijdig gedetecteerd.

Ook worden met de uitvoerende entiteiten de fasering en de minder hindermaatregelen van werven afgestemd. Hieronder zijn de belangrijkste werven opgesomd :

#### **Oosterweelwerken Linkeroever en Zwijndrecht**

In het bestek werd een set van eisen opgenomen om de hinder tijdens de uitvoering in grote mate te beperken. Het aannemersconsortium Rinkoniën, dat de opdracht binnenhaalde, voorziet nog extra maatregelen om de impact op mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen en stelde aanpassingen voor aan de referentiefasering om de hinder te beperken.

De voornaamste minder hinder maatregelen werden gerapporteerd in de voorgaande voortgangsrapportage.

De voorziene minder hindermaatregelen zijn er vooral op gericht om de hinder door de werken te beperken binnen het projectgebied, waardoor ook de gevolgen voor de omliggende gemeenten tot een minimum herleid kunnen worden. Daarnaast worden de gemeenten ook betrokken in de overlegstructuren en samenwerkingsverbanden. Dit overleg krijgt vorm in het Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-overleg.

Het BLVC-overleg behandelt de maatregelen en de impact van de werken. Ook politiediensten, het Havenbedrijf, de Vlaamse Overheid (AWV, AMT), de Lijn en andere intermediaire partners worden hierbij betrokken. Dit overleg werd in het voorjaar van 2018 opgestart. Een kernteam komt tweewekelijks samen, de plenaire groep ongeveer elke 3 maanden. Daarnaast wordt ook elke twee weken een signalisatieoverleg georganiseerd. Ook met de hulpdiensten vindt op regelmatige basis een overleg plaats. De genomen maatregelen worden continu opgevolgd en indien nodig aangepast.

#### **Noorderlijn**

Het project Noorderlijn is het grootste project sinds jaren in de Antwerpse binnenstad. De planning van alle andere projecten binnen de perimeter van Noorderlijn wordt erop afgestemd.

Het effect van de vertragingen in het project wordt zo goed mogelijk opgevangen. De stad Antwerpen heeft onder meer beslist om een aantal werven uit te stellen tot na de knip van de Leien, zoals de herinrichting van de as Huidevetterstraat – Meirbrug – Schoenmarkt – Katelijnevest. Zo is ook de vervanging van de 150 kV-kabel (Elia) tussen de hoogspanningsstations Petrol en Zurenborg verschoven naar 2019.

**Theunisbrug/Duvelsplein**

De werken aan de Theunisbrug konden slechts starten op voorwaarde dat de nieuw aangelegde Brug van den Azijn op volle capaciteit verkeer kon verwerken. De werken starten in 2019. De voorbereidende werken voor de Theunisbrug, die opgestart werden in november 2017, werden verdergezet in 2018. De hoofdwerken op het Duvelsplein worden voorzien in 2020 – 2021.