

Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 1
14 februari 2020 (2019-2020)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

20 februari 2020

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

20 februari 2020

Inhoud

Inleiding	5
A. De Oosterweelverbinding.....	6
1) Linkeroever	6
2) Rechteroever	9
3) Leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen	14
4) Vervolgstappen omgevingsvergunning	15
5) Financiering.....	16
6) Planning en Minder Hinder Oosterweelverbinding.....	19
B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen in de Ringzone	23
1) 1,25 miljard euro voor eerste fase projecten	23
2) De volgende fase van de overkapping voorbereiden	25
3) De realisatie van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten	27
4) Financiering overkapping.....	29
C. Haventracé	31
1) Context.....	31
2) Stand van zaken	32
3) Vervolgstappen	33
D. Routeplan 2030: naar een modal split 50/50.....	34
1) Context.....	34
2) Stand van zaken	34
3) Tussentijdse resultaten en inzichten	35
4) Vervolgstappen	37
5) Verder samenwerken	39

Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio. Vandaag zijn we bijna drie jaar verder. In dit voortgangsrapport ligt de focus op de belangrijkste stappen die het afgelopen jaar zijn gezet. Omdat dit de eerste voortgangsrapportage is van deze legislatuur wordt waar nodig ook dieper ingegaan op de stappen die de voorgaande jaren werden gezet.

Samen met de burgerbewegingen gingen we na hoe de ruimtelijke en leefbaarheidsimpact van de Oosterweelverbinding kan worden beperkt. Dit leidde tot een bijgestuurd ontwerp dat ondertussen ook in een milieueffectenrapport werd beoordeeld. Zo kwamen we tot een nieuwe variëteit voor de Oosterweelverbinding, die meteen ook rekening houdt met de geselecteerde leefbaarheidsprojecten en overkappingen in het projectgebied. Momenteel wordt dit ontwerp gefinaliseerd zodat hiervoor op korte termijn de aanvraag voor een omgevingsvergunning kan worden ingediend. De infrastructuurwerken op Linkeroever komen dit jaar op kruissnelheid.

De stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse Regering engageerden zich om samen 1,25 miljard euro te investeren in een eerste reeks van overkappings en leefbaarheidsprojecten. Vermits heel wat van deze projecten zich in het projectgebied van de Oosterweelverbinding bevinden, werden deze projecten en het ontwerp voor de Oosterweelverbinding op elkaar afgestemd met het oog op een maximale leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Voor andere leefbaarheidsprojecten buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding werd voorbereidend overleg en onderzoek opgestart.

Het Haventracé zal een alternatieve route creëren die doorgaand en havengerelateerd verkeer zoveel mogelijk in het noorden en oosten rond Antwerpen kan leiden. Het Haventracé bestrijkt een ruim gebied. Dit betekent dat er erg veel stakeholders zijn. Deze werden samengebracht in werkbanken om zo werk te maken van een gedragen Haventracé, met oog voor de mobiliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

De Oosterweelverbinding, de overkapping van de R1 en het Haventracé zijn slechts haalbaar indien we gelijktijdig werk maken van een modal shift. In het toekomstverbond engageerden we ons om te komen tot een 50/50 modal split voor de Antwerpse regio. Met alle partners binnen de Vervoerregio Antwerpen maken we daarom een Routeplan 2030. In dit Routeplan 2030 brengen we alle intenties en investeringen samen die nodig zijn om deze transitie te realiseren.

A. De Oosterweelverbinding

1) Linkeroever

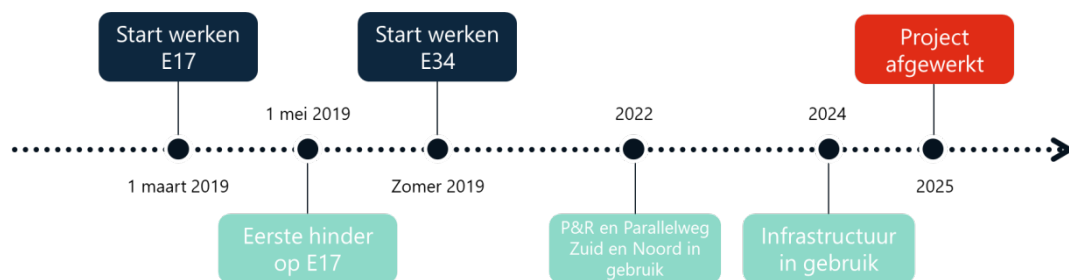
Inleiding

In februari 2018 werd de uitvoeringsovereenkomst met de aannemer voor de Infrastructuurwerken Linkeroever (hoofdwerven) gesloten. Opeenvolgende vergunningstrajecten, de noodzakelijke behandeling van vervuilde gronden en grondwater in het projectgebied en de inpassing van het geluidsproject hebben vanaf de start een impact gecreëerd van 2 jaar op de totale geplande projectduur (1 jaar later gestart dan voorzien en 1 jaar extra termijn voor de uitvoering van bijkomende werken). De effectieve werken zijn in 2019 op kruissnelheid gekomen en verlopen volgens de initiële uitvoeringsplanning nog steeds volgens schema. Volgens de huidige timing zijn de werken bij Linkeroever en Zwijndrecht klaar in 2025.

De volgende jaren zullen stapsgewijs belangrijke onderdelen van de nieuwe verkeersinfrastructuur in gebruik worden genomen zoals het nieuwe en vervolledigde aansluitingscomplex Waaslandhaven, de P+R Linkeroever en de parallelweg rond Zwijndrecht. Eind 2024 is de grote hinder voor het verkeer achter de rug en kunnen de automobilisten onbeperkt gebruik maken van het hoofdwegennet. De leefbaarheidsprojecten worden in parallel aan de hoofdwerven opgestart, maar zullen na oplevering van deze hoofdwerven op Linkeroever verder worden afgewerkt.

Figuur 1: globale planning werken Linkeroever:

Timing Linkeroever en Zwijndrecht



Een terugblik op 2019

In maart 2019 werd gestart met de werken op Linkeroever na het bekomen van een uitvoerbare omgevingsvergunning in februari 2019. Na het treffen van voorbereidingen en het bouwrijp maken

van de uitgebreide werfzone werd gestart met de aanleg van werfwegen, tijdelijke fietspaden, de opbouw van de P+R Linkeroever en werkzaamheden op de middenberm van de E17. Verder werd gestart met de aanleg van de parallelweg en de funderingen voor de geluidsschermen die de leefbaarheid in de gemeente Zwijndrecht ten goede moeten komen. Intussen werden na de omgevingsvergunning infrastructuurwerken Linkeroever intussen twee uitvoeringsvergunningen van Rink, het consortium dat de werken uitvoert, goedgekeurd. Tot op heden is er geen achterstand op de uitvoeringsplanning die opdrachtnemer en opdrachtgever voorop hebben gesteld. Globaal werd een omzet van net iets meer dan 40 miljoen euro aan werk gerealiseerd op de Infrastructuurwerken Linkeroever.

Een vooruitblik naar 2020

Werken Infrastructuur Linkeroever

Vanaf maart 2020 schakelt het aannemersconsortium een versnelling hoger en komt de Oosterweelwerf - met de opstart van vijf nieuwe deelwerven - op kruissnelheid. 2020 wordt hét jaar voor de Oosterweelwerken Linkeroever & Zwijndrecht. In de zomermaanden juli en augustus pieken de werken, maar ook de bijbehorende hinder. We kiezen er bewust voor om de zwaarste werken en moeilijkste verkeersomzettingen uit te voeren in de meest verkeersluwe periode van het jaar. In de komende weken en maanden breiden we de informatie over de verschillende werven en hun impact verder uit.

Overzicht van de vijf nieuwe werven:

- **R1:** april 2020 – eind 2020: Het stuk Antwerpse Ring (R1) tussen knooppunten Antwerpen-West en Sint-Anna Linkeroever wordt volledig vernieuwd. In beide richtingen behouden we drie versmalde rijstroken en leggen we een tijdelijke omleidingsweg aan.
- **E17 Kruibeke-Zwijndrecht** (rijrichting Gent): Tussen Kruibeke en Zwijndrecht wordt de E17 volledig vernieuwd. Deze vernieuwing wordt uitgevoerd in de zomermaanden, de meest verkeersluwe periode van het jaar. In de zomer van 2020 is rijrichting Gent aan de beurt. Rijrichting Antwerpen volgt in juli en augustus 2021.
- **E34 tussen Waaslandhaven-Oost en Sint-Anna Linkeroever:** juli 2020 – zomer 2021. Van net voor complex Waaslandhaven-Oost tot Sint-Anna Linkeroever, wordt de E34 volledig vernieuwd.
- **Antwerpen-West:** voorbereidende werken van midden maart tot 24 juli 2020, heraanleg knooppunt vanaf 25 juli 2020. Tussen midden maart en eind juli leggen we tijdelijke wegen en bruggen aan ter hoogte van Antwerpen-West. Zo kunnen we het knooppunt open houden tijdens de aanleg van het nieuwe knooppunt. In juli 2020 starten we dan met de heraanleg van het knooppunt Antwerpen-West.
- **E17 Zwijndrecht – Antwerpen.** Ook tussen Zwijndrecht en Antwerpen-West gaat de snelweg op de schop. Dit stuk van de E17 wordt eveneens volledig vernieuwd. Het op- en afrittencomplex in Zwijndrecht zal tijdens de Oosterweelwerken een facelift ondergaan. We

leggen het complex compacter aan en zorgen voor een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg.

We hanteren dezelfde uitgangspunten voor onze Minder Hinderorganisatie als in 2019: maximaal behoud van het aantal rijstroken (weliswaar versmald en met aangepaste snelheidsregimes), een uitgekiende fasering en werfverkeer buiten het reguliere verkeer. Naast de Minder Hindermaatregelen binnen de projectzone is Lantis i.s.m. de betrokken gemeenten Zwijndrecht en Beveren gestart met maatregelen buiten de projectzone die vooral van belang zijn voor het herkomst- en bestemmingsverkeer in deze zone. Voor logistieke stromen wordt nauw samengewerkt met bedrijfsorganisaties en de betrokken bedrijvenzones. Daarnaast onderzoekt Lantis in samenwerking met het Havenbedrijf meer specifieke initiatieven voor goederenvervoer door de creatie van een nachthub, dit in navolging van het verlaagde nachttarief voor Tunnel Liefkenshoek.

Leefbaarheidsproject Ringpark West

Medio 2019 werd de scope en projectdefinitie voor het leefbaarheidsproject Linkeroever (Ringpark West) vastgelegd en vervolgens goedgekeurd door de colleges van de gemeente Zwijndrecht en de stad Antwerpen. Het betreft de realisatie van ecologische ingrepen, een ambitieus pakket van geluidsmaatregelen en de aanleg en vervollediging van het fietsroutenetwerk (Ringfietspad en radiale fietssnelwegen vanuit het Waasland).

Eind 2019 werd de vervolgstudie¹ voor Ringpark West besteld door Lantis wat het mogelijk maakt om begin januari te starten met de opmaak van een gecoördineerd voorontwerp. Gelet op de lopende werkzaamheden op Linkeroever koos de intendant er in overleg met Lantis en de lokale besturen voor om de opdracht onder auspiciën van Lantis te lanceren waardoor de technische afstemming en fasering vlotter kan verlopen met oog op realisatie en uitrol van het leefbaarheidsproject.

In de procesplanning voor 2020 staan de keuzes voor de geluidsmaatregelen langs de E17 en de aanleg van een lokale fietsbrug E17 die Zwijndrecht met Burcht beter moet verbinden voorop. Intussen wordt aan de noordzijde van de E17 al volop werk gemaakt van geluidswerende maatregelen. Verder worden eenduidige richtlijnen voor de fietssnelwegen vastgelegd en willen we reeds medio 2020 starten met de opmaak van een omgevingsvergunning van Ringpark West deel 1, zijnde de herinrichting van de natuurgebieden Middenvijver en Het Rot die ons toelaat om begin 2021 te starten met de eerste leefbaarheidsmaatregelen gelijktijdig met de infrastructuurwerken Linkeroever. Na overleg met het departement Omgeving werd besloten om een aangepaste vergunningenstrategie te volgen die ons vanaf 2022 de kans biedt om te starten met de realisatie van Ringpark West. Dit leidt tot een versnelde uitvoering in overeenstemming met de engagementen die Lantis aanging met de gemeente Zwijndrecht.

¹ Een vervolgstudie op de ontwerpopdracht die in een eerste fase (2017-2018) voor deelzone West werd uitgevoerd.

2) Rechteroever

Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio.

Zoals afgesproken met de burgerbewegingen werd in het kader van het project-MER voor de Oosterweelverbinding samen met hen onderzocht hoe de ruimtelijke impact van de Oosterweelverbinding kan worden beperkt en de leefbaarheid in de omgeving verbeterd.

In het kader van het Toekomstverbond werd door Lantis aan het Team Mer van het departement Omgeving gevraagd om nog een aantal bijkomende uitvoeringsvarianten en scenario's te laten onderzoeken in het MER. Deze varianten en alternatieven liggen in lijn van de eerdere vraag tijdens de inspraakprocedure om te zoeken naar oplossingen met een beperkter ruimtebeslag waarbij bepaalde locaties (meer) zouden kunnen gespaard blijven. Het Team Mer heeft dit bijkomend onderzoek verankerd in de tweede aanvullende richtlijn van 17 juli 2017.

Om de groeiende complexiteit van deze oefening te integreren in het lopende project-MER proces werd in december 2018 een geïntegreerd team onder voorzitterschap van de intendant samengesteld, bestaande uit de verschillende betrokken overheden en uitvoeringsorganisaties op Vlaams niveau (beleidsdomeinen MOW en Omgeving), de stad Antwerpen en de burgerbewegingen. De focus van dit ontwerpend onderzoek lag op een verkeerskundige en ruimtelijke verbetering van de aansluitingscomplexen Oosterweelknoop, Groenendaallaan en Schijnpoort. Daarnaast werd het verkeerssysteem op de R1 bestudeerd en werden proactief verkeerskundige, tunnelveiligheids- en civieltechnische instanties betrokken bij de configuratie van de R1 zonder de ruimtelijke inpassing en maximale overkapbaarheid uit het oog te verliezen.

Dit ontwerpproces vertrok van een verkeersscenario waarbij een eerste grote stap in de modal shift wordt gezet, een eerste cluster projecten van het haventracé wordt uitgevoerd (aansluiting E34, tweede Tijsmanstunnel, bottleneck A12 Noord) en sturing over de verschillende Scheldekruisingen wordt voorzien.

Het milieueffectenrapport (MER) werd inmiddels afgewerkt. Het project-MER voor de Oosterweelwerken werd door het Team MER van het departement Omgeving goedgekeurd op 18 december 2019. Het project-MER kan nu worden toegevoegd aan het dossier van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de werken op Rechteroever.

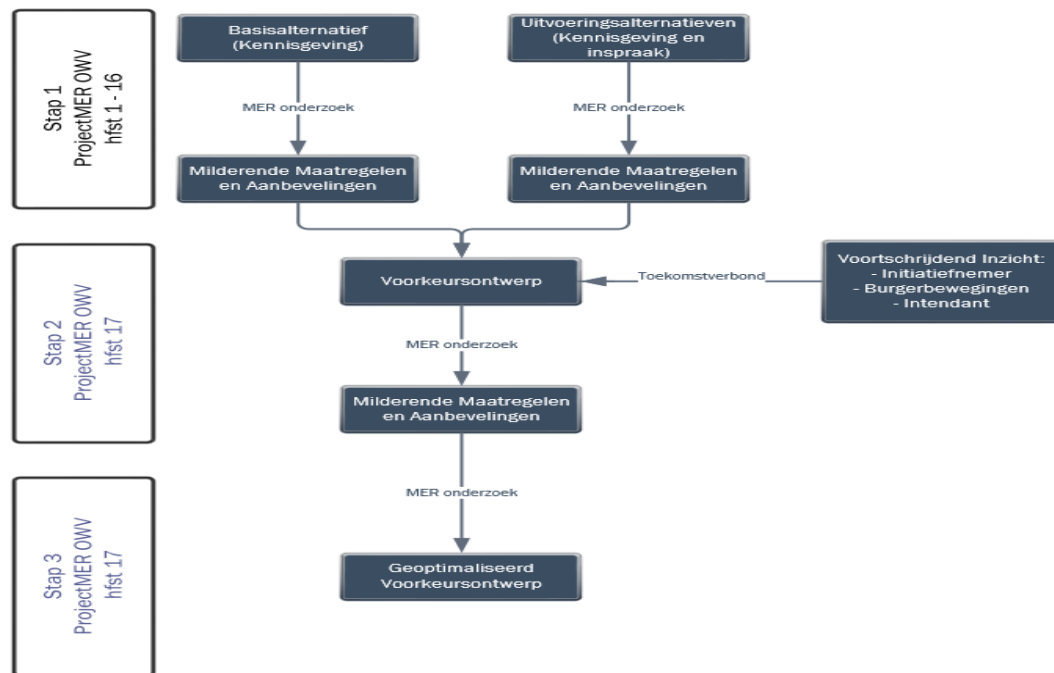
Van voorkeursontwerp naar voorkeursalternatief

Om te komen tot een principiële beslissing met het oog op het indienen van een omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding zal de Vlaamse Regering een keuze maken voor een uitvoeringsalternatief van het project. Uitgangspunt hiervoor is het project-MER Oosterweelverbinding waarin verschillende uitvoeringsalternatieven en -scenario's werden

onderzocht. In onderstaande hoofdstukken wordt het proces en het resultaat van het project-MER Oosterweelverbinding toegelicht op hoofdlijnen.

Het project-MER Oosterweelverbinding bevat in eerste orde een oplistings van de studieresultaten van het basisalternatief en verschillende uitvoeringsalternatieven. Daarnaast werd in samenspraak met de onafhankelijke MER-deskundigen en gebaseerd op de onderzoeksresultaten uit het MER een “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” uitgewerkt dat het resultaat is van het overlegproces tussen de initiatiefnemer, andere publieke partners binnen de beleidsdomeinen MOW en Omgeving, de burgerbewegingen en de intendant.

Het project-MER kwam also tot stand in drie stappen (2015-2019) :



Stap 1: Het basisalternatief en enkele uitvoeringsalternatieven werden via een kennisgevingsnota ter inzage gelegd. Rekening houdend met de verschillende inspraakreacties werden nog aanvullende uitvoeringsalternatieven toegevoegd. In een eerste fase van de opmaak van het project-MER werden de milieueffecten van het basisalternatief en alle uitvoeringsalternatieven onderzocht en milderende maatregelen en aanbevelingen opgemaakt.

Stap 2: De resultaten uit stap 1 hebben in combinatie met het overleg ingevolge het Toekomstverbond en het ontwerpend onderzoek van de Intendant voor de “leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – Ring om Antwerpen”, geleid tot een aantal fundamentele aanpassingen en optimalisaties van het basisalternatief. Hieraan werd de naam “voorkeursontwerp” gegeven. Dit voorkeursontwerp, dat qua benaming geen voorafname betreft op het uiteindelijk te kiezen ontwerp, betreft geen nieuw ingesproken alternatief maar een compilatie van delen van het basisalternatief met meerdere uitvoeringsalternatieven en de hieruit voortvloeiende milderende maatregelen en aanbevelingen.

Stap 3: Ook het voorkeursontwerp werd vervolgens in haar geheel op milieueffecten onderzocht, wat rekening houdend met een aantal te milderen resteffecten na aanvullend onderzoek leidde tot een “geoptimaliseerd Voorkeursontwerp”.

Het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” betreft dus een compilatie van het basialternatief in combinatie met verschillende onderdelen van onderzochte uitvoeringsalternatieven, milderende maatregelen en aanbevelingen.

Figuur 2: Voorstelling van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp met daarop aangeduid de wijzigingen ten opzichte van het basialternatief



Milderende maatregelen, aanbevelingen en flankerend beleid

Enkele specifiek weerhouden milderende maatregelen en aanbevelingen (*) worden hierna nader toegelicht.

Tabel 1: Overzicht belangrijkste milderende maatregelen en aanbevelingen opgenomen in de scope

Belangrijkste milderende maatregelen reeds in ontwerp:

- Geen tolpleinen
- Dosering Waaslandtunnel
- Optimalisatie knoop Groenendaallaan
- **Snelheidsverlaging***
- Afscherming fietspaden t.h.v. tunnelmonden
- Maximale overkapping Oosterweelknoop (rekening houdend met tunnelveiligheid en luchtkwaliteit in volledig projectgebied)
- Schermen en bermen rond tunnelmonden
- Extra openingen op N en Z Kanaaltunnel
- Hoger scherm langs Lambrechtshoeken

Belangrijkste Aanbevelingen reeds in ontwerp:

- Omrijden via Kastelweg bij opening bruggen
- Fietstunnel 6 m i.p.v. 4 m
- **Gedifferentieerde tol***
- Overkapping Groenendaallaan, OKA, Schijnpoot, Hof Ter Loo
- Verhogen infiltratieoppervlakte
- Beperking Lichtverstoring
- **Afzuiging/ventilatie tunnelmonden optimaliseren. ***

- Geluidsabsorberende wanden aan tunnelmonden en u-bakken
- Alternatieve dijk aanleg Scheldetunnel
- Schermen en bermen t.g.v. Natuurgebieden
- Behoud Samga
- Maximale vrijwaring Noordkasteel (geoptimaliseerde Oosterweelknoop)
- Geen lagunering in Sint-Annabos

Aanpassing snelheidsregime

Voor de onderdelen van de Oosterweelverbinding zelf (Scheldetunnel, Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) werd reeds in 2010 een ontwerpsnelheid van 80 km/u als uitgangspunt gehanteerd.

Ten gevolge van de aanleg van tunnels en overkappingen ontstaan er aan de tunnelmonden overschrijdingen op vlak van luchtkwaliteit waarvoor mildering noodzakelijk is. Als milderende maatregel wordt door het project-MER nu ook een snelheidsverlaging op het gehele autowegennet binnen het studiegebied² vooropgesteld bij openstelling van de Oosterweelverbinding.

“Maatregelen lucht”

Snelheidsverlaging op het autowegennet binnen het studiegebied:

- 80 km/u (i.p.v. 100 km/u) op de R1 (inclusief Oosterweelverbinding)
- 100 km/u (i.p.v. 120 km/u) op de radiale autowegen E34, E17, A12-noord en -zuid, E19 noord en -zuid en E313 binnen het studiegebied (tot aan de eerstvolgende afrit)²

Het doorvoeren van een snelheidsverlaging op de volledige R1 en op de Oosterweelverbinding heeft positieve effecten op een groot deel van het studiegebied. Ter hoogte van de kritische zones zorgt deze maatregel voor een aanzienlijke inperking van de negatieve impactzone van het project. Een algemene snelheidsverlaging op de gehele R1 zorgt op welbepaalde plaatsen voor een vermindering van de aldaar gecreëerde negatieve luchteffecten en op andere plaatsen voor een versterking van de aldaar door het project gecreëerde positieve luchteffecten. Bovendien heeft het ook een algemeen positief effect op vlak van geluidshinder.

Vóór de openstelling van de Oosterweelverbinding zal - rekening houdend met de ontwerpsnelheid, de te bekomen doelstelling uit het project-MER, de samenstelling van het verkeer op de R1 en het effect op doorstroming, geluid en verkeers- en tunnelveiligheid - een beslissing worden genomen over het snelheidsregime op de R1 en de radiale snelwegen.

Reduceren van uitstoot aan de tunnelmonden

² De R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en de radiale autowegen E34, E17, A12-noord en -zuid, E19 noord en -zuid en E313 (tot aan de eerstvolgende afrit).

In het project-MER³ worden ook een aantal aanbevelingen geformuleerd (Tabel 2-1: Doorvertaling aanbevelingen uit MER in voorkeursontwerp of –scenario’s). Eén van de aanbevelingen betreft het uitvoeren van nader onderzoek naar de technische mogelijkheden om emissies aan tunnelmonden te reduceren (afzuiging/ventilatie). In het project-MER Oosterweelverbinding is reeds onderzoek gedaan naar de effecten van afzuiging aan tunnelmonden (hoofdstuk 17.14.8.2 doorkijk naar verdere optimalisatie (afzuiging aan tunnelmonden)).

“Zoals aangegeven worden de resteffecten inzake luchtkwaliteit van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp aanvaardbaar geacht, rekening houdend met de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteit en voertuigemissies in de nabije toekomst en de op dit moment beschikbare technieken. Op heden zijn er geen afzuig/ventilatietechnieken beschikbaar die het luchtprobleem aan tunnelmonden op een effectieve en betaalbare wijze ten gronde kunnen oplossen.

Dat betekent echter niet dat dergelijke technieken in de toekomst niet zouden kunnen ontwikkeld en toegepast worden. Daarom werden, bij wijze van illustratie van de mogelijke effecten van verbeterde ventilatietechnieken aan tunnelmonden en vertrekkend van scenario OW 5-0-0_opt, twee doorkijkscenario’s doorgerekend met afzuiging aan alle tunneluitgangen van alle tunnels van het Oosterweelproject (OKA, noordelijke en zuidelijke kanaaltunnels en Scheldetunnel, inclusief t.h.v. de voorziene openingen in de tunneldaken): scenario “afz35%” met een gemiddeld afzuigpercentage op jaarbasis van 35% van de emissies, en scenario “afz65%” met een afzuigrendement van 65%. Deze scenario’s worden vergeleken met OW 5-0-0_opt voor de parameters jaargemiddelde NO2 (absoluut en bijdrage t.o.v. OW 0-0-1) en aantal overschrijdingen van de uurnorm voor NO2 (absoluut).

Zoals kon verwacht worden, zorgt de afzuiging – zeker aan 65% rendement – voor een duidelijke vermindering van de immissieniveaus en –bijdrages rond de tunnelmonden en dus voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de (toekomstige) woonwijken, park- en natuurgebieden rond de tunnelmonden.

De emissies die zonder afzuiging vrijkomen in de tunnelmonden, komen nu vrij via schouwen van ca. 2m vlak voor de tunnelmonden, maar omdat deze emissies met hoge snelheid hoog de lucht worden ingeblazen, is er geen merkbaar effect op de luchtkwaliteit op grondniveau (de immissies worden berekend op 1,5m hoogte).”

Bovenop de reeds vanuit het project-MER geïmplementeerde milderende maatregelen en aanbevelingen dienen we op het vlak van luchtkwaliteit een maximum aan maatregelen te nemen om emissies aan tunnelmonden te reduceren (afzuiging/ventilatie). Verder onderzoek naar de technische mogelijkheden zijn noodzakelijk en de omgevingsvergunningsaanvraag zal hier alvast rekening mee houden.

Flankerende aanbeveling vanuit het project-MER

³ Project-MER Oosterweelverbinding te raadplegen op <https://www.lne.be/mer-dossierdatabank> en hier dossiernummer 2236 opvragen.

De Vlaamse Regering besliste op 14 februari 2014 het volgende met betrekking tot een systeem van gedifferentieerde tolheffing: *“De Vlaamse Regering beslist principieel om, rekening houdend met de resultaten van het plan-MER, te opteren voor gedifferentieerde tol op de drie Scheldekrusingen in functie van de technische realiseerbaarheid en onder de voorwaarden van een sluitende financiering, het behoud van een tolvrije Scheldekrusing voor personenwagens, en het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel op basis van de tunnelrichtlijn.”*

Deze beslissing werd later herbevestigd bij de vaststelling van het GRUP “Oosterweelverbinding – Wijzigingen”: *“Overwegende dat de Vlaamse Regering dus op 14 februari 2014, op basis van de studies en onderzoeken die eraan voorafgegaan zijn (plan-MER met watertoets, passende beoordeling en natuurtoets, Ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR), studie Tunnelveiligheid, studie Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB), Maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA), principieel beslist heeft voor het tracé Oosterweelverbinding met bijhorende uitvoerings- en exploitatievarianten “gedifferentieerde tol”, onder de aldaar gestelde voorwaarden; dat er sindsdien geen redenen zijn tussengekomen die ertoe zouden nopen om af te wijken van de principesbeslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014; dat de Vlaamse Regering de motieven van deze beslissing, genomen op basis van de eerder vermelde studies en onderzoeken, opnieuw integraal en bewust tot de hare maakt.”*

Nadien werd het principe van verkeerssturing opnieuw bevestigd binnen het Toekomstverbond, *“meer bepaald om een performant systeem van verkeerssturing in te voeren, dat van die aard moet zijn dat het focust op het omleiden van doorgaand verkeer rond de stad, zonder daarbij negatieve effecten te ressorteren op het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen of het Waasland.”*

Het project-MER Oosterweelverbinding doet de aanbeveling om een sturingsmechanisme in te voeren dat zorgt voor een evenwichtige verdeling van het Scheldekrusend verkeer.

3) Leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen

De realisatie van de eerste fase leefbaarheidsprojecten is afhankelijk van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het grootste gedeelte van de geselecteerde projecten ligt in het projectgebied van Oosterweel op Linker- en Rechtoever. De civieltechnische componenten van de leefbaarheidsprojecten worden toegevoegd aan de Oosterweelverbinding, zodat deze onderdelen tegelijk aanbesteed en gerealiseerd worden.

Dit proces resulteerde in een geoptimaliseerd voorkeursontwerp voor de Oosterweelverbinding, dat meteen ook rekening houdt met de geselecteerde eerste fase van leefbaarheidsprojecten en overkappingen in het projectgebied. Het laat de intendant en de stad Antwerpen toe om de ontwerp opdrachten voor de leefbaarheidsprojecten voor te bereiden in overleg met Lantis, burgerbewegingen en rechtstreeks betrokken stakeholders. De eerdere selectie van leefbaarheidsprojecten blijft daarbij gehandhaafd en is onlosmakelijk verbonden aan het project Oosterweelverbinding. Het vergunningentrajec zal ondersteund worden door een uitgebreide

communicatiecampagne die duidelijk maakt welke elementen van de leefbaarheidsprojecten deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding en op welke manier het verdere ontwerpproces met de intendant zal aansluiten op de infrastructuurwerken Rechteroever.

Volgende eerste fase leefbaarheidsprojecten die in 2018 door vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, stad Antwerpen en Havenvedrijf Antwerpen werden geselecteerd, dienen samen met de Oosterweelverbinding door Lantis uitgevoerd te worden:

- Als onderbouw voor het Ringpark Noordkasteel
 - Omgeving Oosterweelknoop – Noordkasteel
- Als onderbouw voor het Ringpark Groenendaallaan
 - Bermenlandschap R1-Noord
 - Verlaagde heraanleg R1 zone Groenendaallaan
 - Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts
 - Stationsomgeving Luchtbal
- Als onderbouw voor het Ringpark Lobroekdok
 - Steenborgerweert-Merksem-Dam
 - Kap Sportpaleis
 - Bermenlandschap Albertkanaal
 - Waterpark - zonder verbindingsweg
- Als onderbouw voor het Ringpark het Schijn
 - Waterpark – extra voor overkapping verbindingsweg
 - Bermenlandschap Schijnvalleipark + Kap Ter Lo-Deurne
- Als onderbouw voor het Ringpark West
 - Geluidsproject Zwijndrecht-Burcht
 - Geluidsproject Linkeroever
 - Fietsnetwerk/Vlonders + Fietsbrug E17

In hoofdstuk B wordt ingegaan op de realisatie van deze projecten.

4) Vervolgstappen omgevingsvergunning

De Vlaamse Regering zal kennis nemen van het goedgekeurde project-MER. Op basis van een uitgebreide argumentatie zal worden aangetoond dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp het best scoort op het vlak van de verschillende beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid, bouwtechnische haalbaarheid en impact op speciale beschermingszones.

In 2019 werd een bijzonder intensief proces doorlopen met zowel de burgerbewegingen als met de betrokken overheidsinstanties uit de beleidsdomeinen MOW en Omgeving en de stad Antwerpen waardoor dit voorkeursontwerp tevens op het grootst mogelijke draagvlak kan rekenen.

Aan de Vlaamse Regering zal worden voorgesteld om Lantis opdracht te geven om in het voorjaar van 2020 de omgevingsvergunningsaanvraag voor het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” zoals onderzocht in het project-MER Oosterweelverbinding met inbegrip van de aan dit ontwerp toegewezen leefbaarheidsprojecten en overkappingen, milderende maatregelen en de belangrijkste aanbevelingen in te dienen.

- De Vlaamse Regering zal de milderende maatregelen in haar keuze voor het geoptimaliseerd voorkeursontwerp als expliciet onderdeel beschouwen. Dit betekent dat deze deel zullen uitmaken van het vergunningenproces.
- De aanbevelingen uit het project-MER zijn geen verplicht onderdeel van het project, maar worden bij voorkeur toch verwerkt in het vergunningenproces. Indien een aanbeveling niet wordt verwerkt wordt dit nader gemotiveerd. De te verwerpen aanbevelingen zullen door Lantis worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering in een nota.
- Indien de mildering of aanbeveling betrekking heeft op de Oosterweelverbinding, maakt dit deel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding. Indien dit betrekking heeft op de uitvoeringsfase, kan dit deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvragen die de opdrachtnemer van de werken indient.
- Heeft de mildering een toepassing die buiten de scope van het project (uitvoering en/of exploitatie) ligt, dan wordt ze opgenomen binnen het flankerend beleid. De milderende maatregelen die niet zijn opgenomen in de scope worden flankerende maatregelen genoemd en zullen eveneens aan de Vlaamse Regering als besispunt worden voorgelegd, voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding.

5) Financiering

De keuze voor het geoptimaliseerd voorkeursontwerp Oosterweelverbinding betekent dat de leefbaarheidsprojecten fase 1, integraal deel zullen uitmaken van dit geoptimaliseerd voorkeursontwerp.

Financiële Update Oosterweelverbinding

Afgesproken Financiële kaders

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft BAM (Lantis) van het Vlaamse Gewest een taakstellend budget toegewezen gekregen van 3.691.000.000 euro (prijspeil januari 2019 – met jaarlijkse indexatie).

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

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt BAM (Lantis) 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 het Vlaams Gewest in 2018.

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

In dit kader heeft de Europese Investeringsbank (EIB) zijn interesse betoond om aan het Vlaams Gewest 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 1 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 150 miljoen Euro waardoor dit engagement geconcretiseerd werd.

Een update van het financieel model voor het geoptimaliseerd voorkeursontwerp

De overkappingen op Rechteroever die onlosmakelijk met de Oosterweelverbinding verbonden zijn en behoren tot het geoptimaliseerd voorkeursontwerp, hebben een impact op de bouwtijd. Na grondig onderzoek en dialoog met de mogelijke bouwconsortia is gebleken dat een bouwtermijn tot in 2030 als realistisch kan beschouwd worden. We hebben verondersteld dat de inkomsten eveneens doorgeschoven moeten worden tot na het einde van de bouwwerkzaamheden. Omwille van risico beheersing werd voor de contract vorm gewijzigd naar NEC4-Optie C (target cost), dit heeft een impact op de werkingskosten tijdens de bouwfase die opnieuw werden ingeschat. Vervolgens werd in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp de piste van de tolpleinen verlaten (e-tolheffing), werden in het ontwerp een aantal life-cycle beslissingen genomen met een positieve impact op de onderhouds- en werkingskosten tijdens de exploitatiefase. Tenslotte werden de financieringskosten geactualiseerd.

Het financieel model toont een zelfstandig draaiende robuuste business case, die in staat is om een aantal beperkte schokken op te vangen zonder beroep te moeten doen op de Vlaamse overheid.

De EIB lening

De EIB heeft haar jaarlijkse monitoring (opvolging due diligence en afspraken leningsovereenkomst) uitgevoerd op woensdag 4 december 2019 en heeft geconcludeerd dat groen licht kan gegeven worden voor uitbetaling van de eerste schijf.

Een hernieuwd proces voor budgetopvolging en risicomanagement

In de loop van 2018 werd een nieuw proces voor budgetopvolging en risicomanagement geïmplementeerd met als doelstelling een pro-actieve budgetbeheersing. Door de implementatie van dit proces kunnen we op elk ogenblik een prognose maken van de verwachte eindkost, hebben we de voornaamste kostendrijvers in beeld, kunnen we onze risico's actief beheren, kortom kunnen we anticiperen op dreigende cost overruns.

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.

Het taakstellend budget Leefbaarheidsprojecten

De opdracht van Lantis werd uitgebereid met de leefbaarheidsprojecten die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding. Daarvoor werd een tweede taakstellend budget van 915,5 miljoen euro (te financieren binnen norm en buiten het financieel model van de Oosterweelverbinding) vastgesteld dat afzonderlijk dient opgevolgd te worden.

Een aparte realisatie van deze leefbaarheidsprojecten is in de praktijk niet realiseerbaar voor de civiele werken op Rechteroever (de ondergrond), deze zijn een essentieel en technisch onafscheidelijk onderdeel van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp Rechteroever.

Daarom stelt Lantis voor om het taakstellend budget voor de onlosmakelijk verbonden leefbaarheidsprojecten als volgt op te volgen:

- Het samenvoegen van het leefbaarheidsbudget Rechteroever ondergrond (700 mio euro) met het taakstellend budget Oosterweelverbinding;
- De budgetten voor de bovenbouw Rechteroever en het leefbaarheidsproject Linkeroever afzonderlijk te blijven opvolgen.

Tabel 2: Het samengevoegde taakstellend Budget (Oosterweelverbinding & leefbaarheidsprojecten Rechteroever ondergrond)

Items	Impact
Taakstellend Budget Oosterweelverbinding blijft ongewijzigd	3.691.000.000
Taakstellend budget voor de realisatie van de bouwkundige infrastructuur (ondergrond) voor de leefbaarheidsprojecten	+ 700.000.000

op Rechteroever onlosmakelijk verbonden met de werken voor de Oosterweelverbinding	
Samengevoegde Taakstellend Budget	4.391.000.000

Tot op heden blijft het taakstellend budget gerespecteerd. Het is aangewezen om het taakstellend budget Oosterweelverbinding met dat van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever samen te voegen gezien deze laatste integraal deel uitmaken van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp en technisch onafscheidelijk zijn. Het samengevoegde taakstellend budget bedraagt 4.391.000.000 euro prijspeil januari 2019 en is jaarlijks onderhevig aan indexatie.

Met deze samenvoeging en de uitgevoerde “sanity check” van het financieel model kan de planning voor zowel de indiening van de omgevingsvergunning als het toewijzen van de aannemers voor de verschillende projecten gehandhaafd worden en kunnen de werkzaamheden op Rechteroever in 2021 van start gaan.

In het kader van de afspraken die de Vlaamse Regering zal maken inzake de begroting of de meerjarenplanning zullen de nodige middelen vrijgemaakt worden om dat deel van de leefbaarheidsprojecten fase 1 die onlosmakelijk met de Oosterweelverbinding verbonden zijn toe te wijzen aan Lantis ten belope van 915,5 miljoen euro (700 miljoen euro onderbouw RO, 215,5 miljoen euro bovenbouw RO en leefbaarheidsprojecten LO).

Lantis zal jaarlijks in functie van haar cash flow prognose tijdig de nodige middelen voor de leefbaarheidsprojecten opvragen bij de begrotingsopmaak en werken met een meerjarenplanning. De overige leefbaarheidsprojecten binnen de scope van Lantis (bovenbouw van het leefbaarheidsproject Rechteroever en Linkeroever) worden opgevolgd met afzonderlijke taakstellende budgetten. Jaarlijks zal Lantis het financieel model op basis van alle nieuwe inzichten updaten.

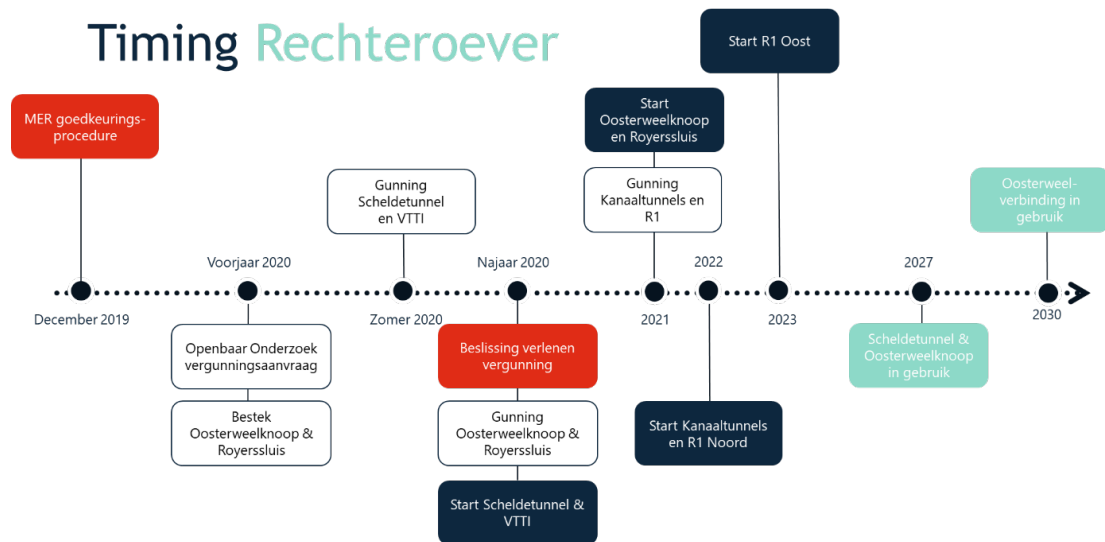
6) Planning en Minder Hinder Oosterweelverbinding

Timing van de Oosterweelverbinding

De planning van de realisatie van de Oosterweelverbinding werd bij het afsluiten van het Toekomstverbond herzien. Er werd ruimte gemaakt voor de werkbank project-MER en de overkappingsopdracht ten einde dit proces alle kansen te geven om samen tot resultaat te komen.

In september 2018 werd de planning voor Oosterweel – Rechteroever en Scheldetunnel opnieuw bijgesteld. Dit gebeurde als gevolg van de uitloop van het project-MER met meer dan één jaar ten opzichte van de planning bij afsluiten van het Toekomstverbond. Vervolgens werd er door Lantis beslist om ruimte te geven aan het proces tot optimalisatie van de Oosterweelknoop door afstand te doen van de reeds verleende sloopvergunning voor de SAMGA silo's. Tenslotte werd deze planning afgestemd op de geselecteerde leefbaarheidsprojecten op Rechteroever.

Figuur 3: globale planning vergunningen en werken Rechteroever:



De **voorbereidende werken** op Rechteroever zijn op schema:

- Verschillende werkzaamheden zoals de IJzerlaan en de herinrichting van de omgeving Groot Schijn werden opgeleverd. De werkzaamheden “bouw Pompstation Klein Schijn” en de sanering van het Lobroekdok werden beëindigd in 2019.
- De meest kritische en risicobeperkende werkzaamheden ten aanzien van de hoofdwerken op Rechteroever, namelijk het aanleggen van 6 spoorbruggen in de spoorlijnen zodat bij de hoofdwerken van Oosterweel de nieuwe kanaaltunnels spooronafhankelijk kunnen gebouwd worden, zijn ondanks het aantreffen van grote ondergrondse massieven volledig op schema en zullen beëindigd worden in het voorjaar van 2020 (alle kritieke werken zijn uitgevoerd).
- De nieuwe configuratie van de Oosterweelknoop laat toe om het ensemble van de SAMGA-site voor een belangrijk deel te vrijwaren inclusief het visueel behoud van het Samgadok. De omgevingsvergunning voor het slopen van enkele gebouwen werd bekomen. In februari wordt hiermee gestart zodat de façade van de meest waardevolle bakstenen graansilo uit 1895 opnieuw zichtbaar wordt voor de passant.
- Tenslotte werd de uitvoering van de werken ten behoeve van de aanvaarbumper in het Amerikadok naar achteren geschoven en werd onderzocht welk scenario het meest kostenefficiënt is.

De timing van de werkzaamheden op **Rechteroever** en de **Scheldetunnel** worden beïnvloed door enerzijds het vergunningentraject (kritieke pad) en anderzijds de aanbestedingsplanning.

- In december 2019 werd het project-MER afgerond, ingediend en goedgekeurd.
- In 2020 streven we parallel met het aanbestedingsproces naar een uitvoerbare omgevingsvergunning. De omgevingsvergunningsaanvraag voor het geheel der werken op Rechteroever inclusief Scheldetunnel is volop in opmaak. We verwachten deze in het voorjaar 2020 in te dienen zodat voor eind 2020 de omgevingsvergunning kan verkregen worden.

- De aanbestedingsplanning voor elk deelproject werd maximaal afgestemd met de planning van de vergunningen, de inzichten van de aannemer op risico en tijd, de nodige voorbereidingstijd van de aannemer, de vooropgestelde fasering der werken en de benodigde tijd om de impact van de leefbaarheidsprojecten te verwerken.

We verwachten de hoofdwerken te kunnen gunnen volgens volgend schema:

- Q2 2020: Scheldetunnel en VTTI
- Q4 2020: Rechteroever deel A: Oosterweelknooppunt en Royerssluis
- Q3 2021: Rechteroever deel B: 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.

Minder Hindermaatregelen als opstap naar realisatie Routeplan 2030

Onder de vorige Vlaamse Regering werd er beslist om 100 miljoen euro middelen van stad Antwerpen en haven, oorspronkelijk bedoeld als inbreng voor het Oosterweelprogramma, onmiddellijk te activeren voor modal shift-maatregelen. Initiatieven zoals de waterbus, de fietsbus door de Liefkenshoektunnel en Slim naar Antwerpen, een maatregelenpakket dat mikt op gedragsbeïnvloeding bij burgers en bedrijven, werden ermee gestart.

Het departement MOW startte in samenwerking met de havenbedrijven een ondersteuningsprogramma voor projecten die het goederenvervoer via de waterweg en het spoor afleiden. Tevens werd een verlaagd nachttarief op de Liefkenshoektunnel doorgevoerd ten behoeve van een betere spreiding van het goederenvervoer in tijd. De Vlaamse Waterweg maakt versneld werk van de laatste bottlenecks in het vak Antwerpen-Wijnegem ten bate van de containerbinnenvaart waaronder de realisatie van de brug Deurne-Bal en de Theunisbrug.

Met de realisatie van de Noorderlijn (einddatum april 2020) wordt een belangrijke verbinding in gebruik genomen voor het openbaar vervoer.

Lantis startte intussen met de bouw van P+R-gebouwen op Luchtbal, in Merksem en op Linkeroever, om zo werk te maken van de combimobiliteit. Tevens werden belangrijke fietsschakels door verschillende partijen aangelegd (fietsbrug IJzerlaan, districtenfietsroute, vervolledigen singel- en ringfietspad, ...).

Als bouwheer kreeg Lantis een éénmalige investeringssubsidie van 4 miljoen euro toegekend waarmee in 2019 in nauwe samenwerking met de gemeentes Beveren en Zwijndrecht een minder hinderplan voor Linkeroever werd uitgewerkt. Filestaartbeveiliging maakt integraal deel uit van dit plan.

Met de OV-aanbieders (De Lijn en NMBS) en andere stakeholders wordt binnen de projectgroep impactmanagement intensief overleg gepleegd over de versterking van het aanbod. Momenteel werkt Lantis een Minder Hinderprogramma Rechteroever uit dat getoetst zal worden aan de fasering en

werkwijze van de geselecteerde consortia. Het maatregelenpakket zal integraal deel uitmaken van het Routeplan 2030.

Het is duidelijk dat bijkomende inspanningen noodzakelijk zijn om de Antwerpse regio bereikbaar te houden tijdens de aanleg van de Oosterweelverbinding. Het Minder Hinderprogramma Rechteroever zal in belangrijke mate het Routeplan 2030 concretiseren en hefboomprojecten definiëren waarmee stapsgewijs de 50/50 modal split kan gerealiseerd worden. De belangrijkste uitdagingen waarop de plannota van de Vervoerregio antwoord zal geven zijn:

- Een kwalitatieve schaa sprong in het aanbod van openbaar vervoer op basis van het gelaagd OV-netwerk van de NMBS en De Lijn;
- Initiatieven “vervoer op maat” om aan de noden van de randgemeenten tegemoet te komen;
- Opschalen van de gedragsbeïnvloedende maatregelen Slim Naar Antwerpen naar de aangrenzende vervoerregio’s Waasland, Kempen en Mechelen; vanuit het principe “werk met werk” snelheid maken in de uitvoering van belangrijke verbindingen op het fiets- en OV-netwerk.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Eind 2018 tekende Lantis haar interne strategie uit die steunt op (1) het excelleren als projectvennootschap voor bouwopdrachten en het zichzelf organiseren op de complexe en grootschalige bouwopgave die haar te wachten staat, (2) innovatie en future-proof maken van de op te leveren infrastructuur en processen en (3) maatschappelijk verantwoord, sociaal en milieubewust ondernemen.

In november 2019 keurde de Raad van Bestuur een beleidsverklaring Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen goed die uitdrukking geeft aan het voornemen om de bakens te verzetten in de bouw- en overheidssector op het gebied van eerlijk, waardig en veilig werk, tewerkstelling, leefbaarheid van de omgeving, klimaat en milieu, samenwerking, enzovoort.

Om tot concrete maatregelen te komen die borg moeten staan voor eerlijk en waardig werk, heeft Lantis sinds eind 2018 intensief contact met de sociale partners, de stad Antwerpen en andere overheidsinstellingen zoals bijvoorbeeld de inspectiediensten. Er wordt nauw overlegd over welzijn, veiligheid en onthaal van de vele arbeidskrachten werkzaam in de verschillende deelprojecten op het uitgestrekte werkgebied.

Daarnaast is Lantis gestart met de ontwikkeling van een Digitaal Werfplatform, een innovatieve webapplicatie waarop de juiste sociale documenten van alle personen en bedrijven die actief zijn op de werven, worden geregistreerd. Zo verhogen we de kans op een adequate handhaving in de volledige aannemingsketen en verminderen we tegelijk de administratieve last voor de betrokken ondernemingen.

Door werkgelegenheid te creëren, ook voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, zorgt het Oosterweelprogramma voor een duidelijk merkbare en meetbare maatschappelijke meerwaarde

('social return'). Met de VDAB, de stad Antwerpen, Talentenwerf en andere partners werd een traject voorbereid om de arbeidsmarkt te activeren en de instroom voor bouwprofielen te verzekeren. Ook voor gesubsidieerde tewerkstelling worden i.s.m. deze partners kwantitatieve doelstellingen vooropgesteld.

In overleg met de stad Antwerpen werd ook werk gemaakt van een instrumentarium om de sociale veiligheid rond de werf te verbeteren door verlichting, afsluiting van de werf, sociale controle, groenbeheer, enzovoort.

Tenslotte verankeren we in de lopende aanbestedingsprocedure elementen die een klimaat- en milieubewuste uitvoering van de werken stimuleren. Meer concreet gaat het onder andere om bepalingen op het gebied van energieverbruik, emissies, water- en afvalbeheer, materialen- en grondstofgebruik.

B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen in de Ringzone

1) 1,25 miljard euro voor eerste fase projecten

In december 2015 werd Alexander D'Hooghe aangesteld als intendant. Samen met zijn team maakte hij, op basis van een grondige analyse en een uitgebreid participatieproces met alle stakeholders, een ambitienota op voor de volledige ringzone. Vervolgens werden 5 internationale ontwerpteams aangesteld. Deze 5 ontwerpteams en het team van de intendant maakten op basis van deze ambitienota masterplannen op voor 6 deelzones van de ringzone.

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. Medio 2017 gingen het team van de intendant en 5 internationale ontwerpteams aan de slag om elk voor een zone van de Antwerpse ring een lange termijn ruimtelijk masterplan te ontwerpen en daarbinnen een aantal concrete leefbaarheidsprojecten uit te werken. Via een uitgebreid participatietraject gingen de 6 teams op zoek naar een stakeholdercoalitie rond de door hen geformuleerde leefbaarheidsprojecten.

Begin mei 2018 legden de zes ontwerpteams hun werk neer bij de intendant. Dit resulteerde in een totaal van 32 leefbaarheidsprojecten. Omdat de totale kostprijs van deze 32 projecten veel hoger was dan het voorziene totaalbudget van 1,25 miljard euro werdende projecten door externe experts beoordeeld op hun leefbaarheidsprestatie, ruimtelijke kwaliteit, kosten-baten analyse, draagvlak, en haalbaarheid.

Op basis van deze evaluaties deed de Intendant aanbevelingen voor een selectie van leefbaarheidsprojecten voor de eerste fase. Vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, stad Antwerpen en Havenbedrijf Antwerpen selecteerden op hun beurt, op basis van de evaluatie van de

leefbaarheidsprojecten en de aanbevelingen van de intendant, 18 leefbaarheidsprojecten voor realisatie in een eerste fase:

Ringpark Noordkasteel (1)

- Omgeving Oosterweelknoop – Noordkasteel

Ringpark Groenendaal (2)

- Bermenlandschap R1-Noord
- Verlaagde heraanleg R1 zone Groenendaallaan
- Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts
- Stationsomgeving Luchtbal

Ringpark Lobroekdok (3)

- Steenborgerweert-Merksem-Dam
- Kap Sportpaleis
- Bermenlandschap Albertkanaal
- Waterpark – zonder verbindingsweg (gedeeltelijk)

Ringpark het Schijn (4)

- Waterpark – extra voor overkapping verbindingsweg
- Nieuw Oost – Ontwikkeling Spoor Oost + Spoorpark
- Bermenlandschap Schijnvallei + Kap Ter Lo-Deurne

Ringpark Groene Vesten (5)

- Bermenproject Longitudinaal Ringpark
- Bermenlandschap van knoop Zuid tot Lemanstraat

Ringpark Zuid (6)

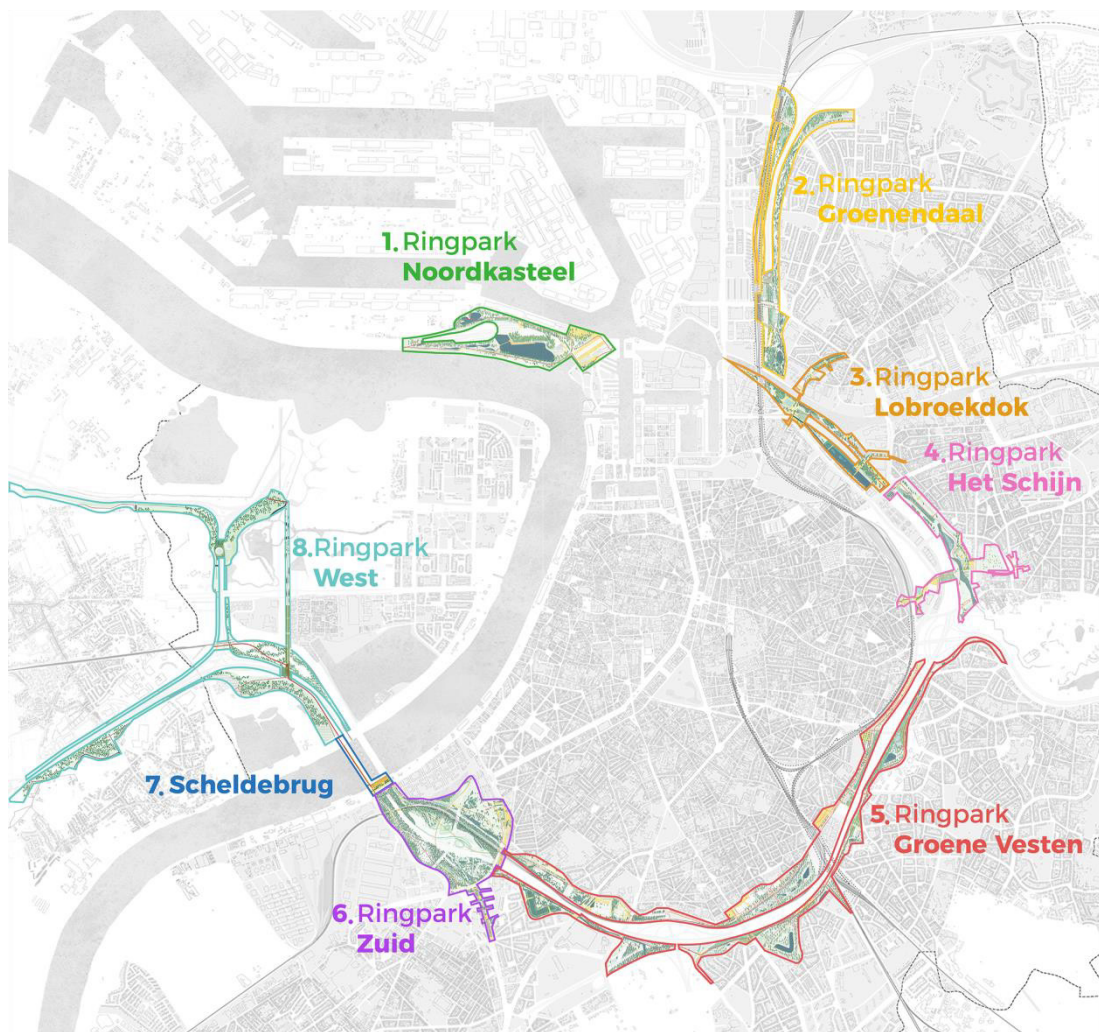
- Park knoop Zuid
- Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12

Scheldebrug (7)

- Scheldebrug
- Scheldebalkon

Ringpark West (8)

- Geluidsproject Zwijndrecht - Burcht
- Geluidsproject Linkeroever
- Fietsnetwerk/vlonders + fietsbrug E17



Op de website www.degroteverbinding.be kan u een volledig overzicht en een uitgebreide omschrijving vinden van alle ontworpen en geselecteerde leefbaarheidsprojecten.

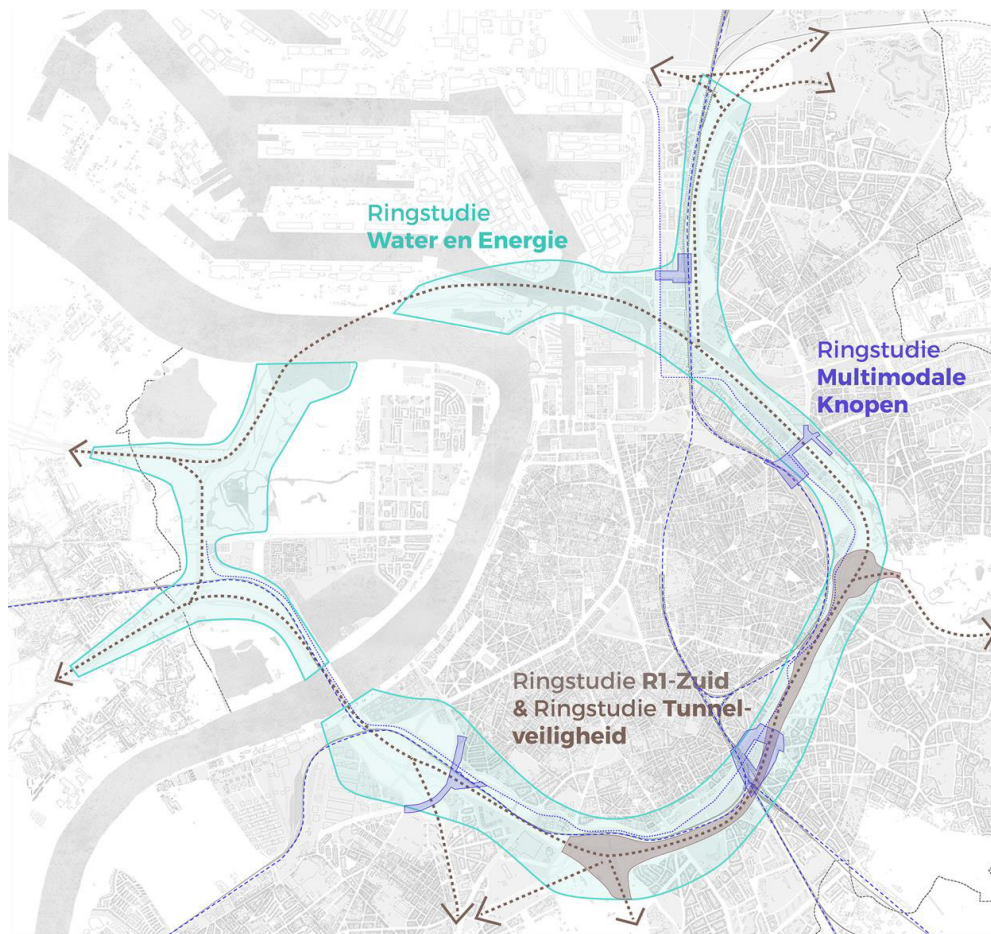
Indien bij uitwerking van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten budgettaire ruimte zou ontstaan, kunnen ook een aantal reserveprojecten gerealiseerd worden.

2) De volgende fase van de overkapping voorbereiden

Binnen het totale budget van 1,25 miljard euro werd 10 miljoen euro gebudgetteerd voor studies met het oog op de verdere overkapping van de R1, de versterking van kritische contouren en de multimodale knooppunten in de ringzone. Concreet gaat het om de volgende studies:

- Tunnelveiligheidsstudie gehele ring
- Verkeerstudie zuidoostelijke ring
- Multimodale knooppunten in de Ringzone (stationsomgevingen Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal)

- Water- en energienetwerken in de ringzone



De opdracht “Water- en energienetwerken in de ringzone” werd in april 2019 gegund. Op 31 januari 2020 werd de eerste fase afgerond. In het kader van deze studie werd een overkoepelend concept uitgewerkt voor water en energie op, in, onder en langs de Ring, en werden concrete randvoorwaarden en richtlijnen voor de uitwerking van de ringprojecten opgesteld. De studie geeft inzicht 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. Hiermee eindigt deze opdracht echter niet. De opdracht houdt ook een begeleiding in met als doel de ondersteuning van de ontwerpers en uitvoerders voor de concrete uitwerking en uitvoering van de thema’s water en energie in de verschillende ringprojecten. Zo levert deze studie een belangrijke input voor de ontwerpopdrachten in de verschillende clusters.

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

Op de zuidelijke en zuidoostelijke ring moeten we, om een overkapping mogelijk te maken, het verkeerssysteem grondig herschikken naar een systeem met een doorgaande en stedelijke ringweg (DRW/SRW).

De werken in de ringzone bieden de kans én noodzaak om de stationsomgevingen Luchtbal, Schijnpoort, Berchem en Antwerpen-zuid te laten uitgroeien tot multimodale knooppunten voor de stadsregio. Deze projecten halen zeer grote baten op zowel leefbaarheid als mobiliteit, maar werden nog niet geselecteerd voor uitvoering omdat eerst meer inzicht in de multimodale stromen nodig is.

Deze drie laatste studies (tunnelveiligheid, multimodale knopen en het verkeerssysteem op de zuidoostelijke ring) worden in een eerste fase onderzocht. Vermits er voor deze drie studies gelijkaardige vragen rezen werd een voortraject via werkbanken opgestart om resterende onduidelijkheden uit te klaren. Het gaat hier onder andere vragen over toekomstige verkeerscijfers op dit deel van de R1, de ruimtelijke impact van OV-stromen ten gevolge van het Routeplan 2030, afwegingen tunnelveiligheid, op- en afritten, Van zodra we via deze werkbanken voldoende duidelijkheid hebben over deze vraagstukken kunnen de eigenlijke studies tegen eind dit jaar of begin 2021 starten.

3) 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. De civiel-technische componenten van de leefbaarheidsprojecten zullen toegevoegd worden aan de Oosterweelverbinding, zodat deze onderdelen samen aanbesteed en gerealiseerd worden. De teams van de Intendant en Lantis hebben het voorbije jaar intensief samengewerkt om de technische haalbaarheid van de ontwerpen van de leefbaarheids- en overkappingsprojecten in het projectgebied van Oosterweel te bewaken. Zoals eerder aangegeven kreeg Lantis 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 ontwerpteams, die de bovenbouw ontwerpen, nog zeer beperkte aanpassingen aan de onderbouw mogen voorstellen ter verbetering van de leefbaarheidsprojecten.

Ook voor de leefbaarheidsprojecten gebundeld onder de cluster “Ringpark Zuid” is er een belangrijke link met de eerder geplande infrastructuurwerken, namelijk de herinrichting van het knooppunt Antwerpen-Zuid door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Voor de geselecteerde leefbaarheidsprojecten werden in de vorige fase conceptontwerpen gemaakt. Een eerste stap naar de realisatie van deze projecten is het verder uitwerken van deze projecten tot voorontwerp, definitief ontwerp en tot de aanvraag van de nodige procedures en vergunningen.

Binnen het raamcontract met 5 internationale ontwerpteams worden deze ontwerp opdrachten na een mini-competitie tussen deze teams toegewezen.

Deze ontwerp opdrachten zullen voor de **Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en het Schijn** 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 Lantis 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 ging samen met Lantis 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.

De clusters Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en het Schijn worden in zeer sterke mate beïnvloed door het ontwerp van de Oosterweelverbinding. De afgelopen maanden was nog uitgebreid overleg en onderzoek over deze ontwerpen nodig. Vooral voor de aansluitingscomplexen Oosterweelknoop, Groenendaallaan en Schijnpoort heeft dit intensief overleg en de co-creatie met lokale stakeholders en experts tot belangrijke bijstellingen van de ontwerpen geleid. Hierdoor liep de opmaak van de bestekken voor de ontwerp opdrachten van de leefbaarheidsprojecten enige vertraging op. Volgens de huidige planning zal de opdracht begin maart gelanceerd worden zodat de ontwerpteams in juli 2020 aangeduid worden. De stad Antwerpen zal de aanbestedende overheid zijn voor deze ontwerp opdrachten.

Voor de cluster **Ringpark Groene Vesten** werd via de mini-competitie een ontwerpteam geselecteerd in opdracht van de stad Antwerpen. Dit team is in januari gestart met het verdere ontwerp van een ambitieus bermenlandschap dat de Ring kan inkapselen van aan de Kolonel Silvertopstraat (net voorbij het knooppunt Antwerpen-Zuid) tot aan de E313. In dit gebied werden in 2018 geen overkappingen geselecteerd. Een combinatie van bermen, schermen, vegetatie en andere landschapsoptlossingen kunnen hier al op korte termijn bijdragen tot een verbetering van de leefomgeving voor buurtbewoners: luchtkwaliteit en geluidsoverlast worden aangepakt, de fietssnelweg op het Ringfietspad wordt vlotter getrokken, waterelementen worden geïntegreerd om overstromings- en droogteproblematieken op te lossen en er wordt meer bruikbaar én ecologisch groen gecreëerd. De bedoeling is dat de projecten al uitgevoerd kunnen worden voorafgaandelijk aan een meer grondige heraanleg van de Ring. Indien uit de studie R1-zuid een herinrichting van de zuidoostelijke Ring volgt, zal een deel van dit Ringpark opnieuw op de schop gaan. Met deze onzekerheid op lange termijn houdt het ontwerpteam in de mate van het mogelijke rekening.

De cluster **Ringpark Zuid** wordt geïntegreerd in het project voor de hertekening van het knooppunt Antwerpen Zuid, waarbij AWV de aanbestedende overheid zal zijn.

Ringpark Zuid gaat dus over een geïntegreerd project, waar de leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject worden uitgewerkt. Onder dit project valt ook de overkapping van de A112 die aantakt op de knoop.

Ringpark Zuid vormt de verbinding tussen Knoop Zuid, de wijken Zuid, Brederode, Kiel en de Tentoonstellingswijk, en gebieden in ontwikkeling zoals Nieuw Zuid en Blue Gate Antwerp. Het park creëert veilige en toegankelijke wegen voor voetgangers en fietsers, maar laat ook het openbaar vervoer en autoverkeer vlotter passeren. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontpoppen tot een multimodaal knooppunt. Met de herinrichting van dit knooppunt en bijhorende overkapping biedt het Ringpark een antwoord op het groentekort in de omliggende wijken, creëert het nieuwe kansen voor stadsontwikkeling, zorgt het voor betere waterbuffering, en stelt het de bermen open voor fietsers en voetgangers.

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, en in overleg met het planteam en de werkbank beslist om de geselecteerde leefbaarheidsprojecten vertunnelling Jan De Voslei en park Knoop Zuid, en de voorgestelde stadsontwikkelingen te integreren in het planproces. In de loop van 2019 werden binnen de werkbanken Over de Ring en in overleg met de verschillende stakeholders een aantal alternatieven onderzocht, waarvan er begin 2020 nog twee worden weerhouden. Het Agentschap Wegen en Verkeer plant in samenwerking met de stad Antwerpen om in mei 2020, via een minicompetitie onder de geselecteerde teams binnen het kader van 'Over de Ring', een uitgebreide studieopdracht aan te besteden die dan in het najaar van 2020 kan opstarten. Deze integrale studieopdracht zal alle ontwerpactiviteiten betreffende RPZ omvatten, van zowel het infrastructuurproject als de leefbaarheidsprojecten (inclusief de verlenging van de Jan De Vostunnel / A112), vertrekkende van de conceptontwerpen waarover vandaag consensus bestaat, tot en met de opmaak van aanbestedingsdossiers.

Momenteel worden in overleg met alle stakeholders de nautische, de bouwtechnische en de mobiliteits-randvoorwaarden voor de **Scheldebrug** in kaart gebracht. Op basis van dit verder onderzoek moet nog in 2020 een beslissing kunnen genomen worden over de projectdefinitie voor de Scheldebrug en het Scheldebalkon zodat een correcte opdrachtsomschrijving voor dit project kan opgemaakt worden.

De werken op Linkeroever voor de uitvoering van het infrastructuurproject zijn reeds gestart. In januari is een ontwerpteam gestart om de geselecteerde leefbaarheidsprojecten voor Ringpark West verder uit te werken.

4) 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.

Midden januari 2020 bevatte het overkappingsfonds 168.226.582,19 euro. Dit bedrag volstaat ruimschoots om de eerstvolgende jaren de stappen te financieren die gezet kunnen worden voor de eerste fase overkappingsprojecten en om Lantis toe te laten de leefbaarheids- en overkappingsprojecten te integreren in de bouw van de Oosterweelverbinding

Een belangrijk deel van de eerste golf van overkappings- en leefbaarheidsprojecten sluit aan op de werken voor de Oosterweelverbinding of zal zelfs gelijktijdig worden gerealiseerd. Lantis zal instaan voor de realisatie van deze werken. Daarom zal Lantis 915,5 miljoen euro uit het overkappingsfonds ontvangen ten behoeve van de realisatie van de leefbaarheidsprojecten die binnen het projectgebied van de Oosterweelverbinding liggen. Deze middelen moeten beschikbaar komen naarmate de werken vorderen. Volgens de huidige eerste cash flow prognoses dient tot 2025 een langzaam oplopend bedrag vrijgemaakt te worden van 12,7 miljoen euro in 2020 tot 45 miljoen euro in 2025. Vanaf 2025 zullen dan in functie van de reële civieltechnische werken grotere bedragen vrijgemaakt worden. De ramingen vanaf 2025 maken voorwerp uit van verdere studie en onderbouwing. Op basis van noodwendigheden kan het rollend fonds verder worden aangevuld.

Voor de overige overkappings- en leefbaarheidsprojecten zijn de voorbereidende studies nog niet voldoende gevorderd om prognoses te kunnen maken over wanneer welke budgetten beschikbaar moeten zijn. Daarenboven is er de samenwerking- en financieringsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, Lantis, 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. Haventracé

1) Context

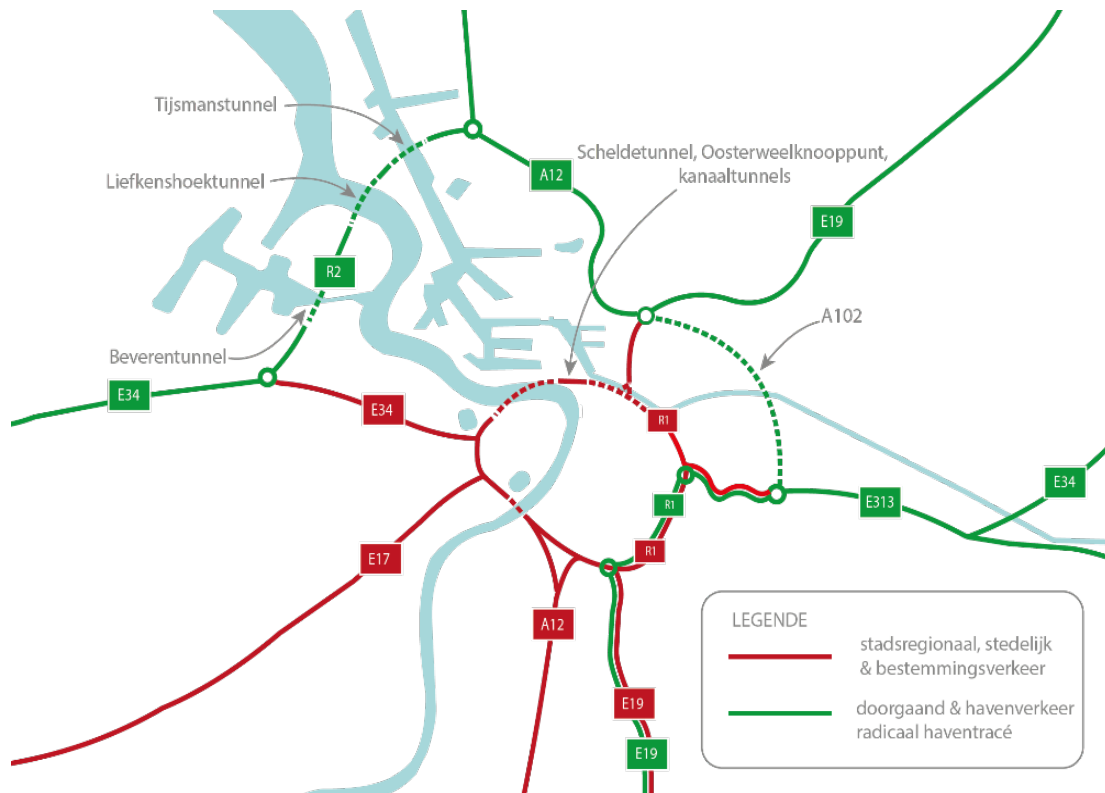
Het Toekomstverbond voorziet een noordelijk alternatief rond de stad, dat doorgaand en havengerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden in een Haventracé. Het Haventracé is de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en de noordelijke hoofdroute voor het doorgaand verkeer. Het bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en is een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten:

- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2)
- De uitbreiding van de capaciteit, met een tweede Tijsmanstunnel, en het verbeteren van de R2 tussen de Liefkenshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12.
- De optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx
- Een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19
- De verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

Diverse onderdelen maken deel uit van beslist beleid (onder meer Masterplan 2020): de A102, de tweede Tijsmanstunnel, de versterking van E34-west.

Maar het Haventracé is meer dan een louter infrastructuurproject. Bij de uitwerking van het Haventracé wordt er ook ingezet op een ruimtelijk (landschaps-)concept. Van groot belang is dat er voldoende aandacht gaat naar de (verkeers-)leefbaarheid, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit en landschap. Een geïntegreerde aanpak is daarbij cruciaal.

Het Haventracé maakt deel uit een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt opnieuw de noodzaak van het Haventracé als onderdeel van het Toekomstverbond. Met verkeerssturing (gedifferentieerde tol) en met de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 kan het verkeer evenwichtig gespreid worden over de drie Scheldekruisingen. Daarbij gebruikt het doorgaande verkeer en het havenverkeer zoveel mogelijk de route van het Haventracé, terwijl de R1 (Oosterweelverbinding) een meer stadsregionale verkeersfunctie krijgt.



2) Stand van zaken

De werkbank Haventracé, gestart op 5 december 2018, maakt werk van “een gedragen Haventracé, met oog voor de mobiliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit,”.

In 2019 werden werkbanken georganiseerd rond verschillende thema's. Vooreerst zijn er zogenaamde “overkoepelende werkbanken” die zich richtten op het Haventracé als geheel. Daarnaast werden twee regionale werkbanken opgestart voor de twee meest urgente knelpunten op het Haventracé: de Tijlmanstunnel en de aansluiting E34-West. Eind 2018 is het vooronderzoek van deze twee onderdelen van het Haventracé gestart. Deze twee projecten vergen een meer gebiedsspecifieke uitwerking.

In de overkoepelende werkbanken Haventracé kregen de deelnemers uitgebreid de kans om hun aandachtspunten en bezorgdheden toe te lichten. Deze input van de werkbankleden vormde de basis voor een gedragen visie van deze werkbank. De leden van de werkbank kregen ook uitgebreid de mogelijkheid om hun suggesties en aandachtspunten rond specifieke gebiedsgerichte uitwerkingen te presenteren. Dit resulteerde in bijkomende inzichten in de problematiek van de E313, de Nx (een nieuwe verbinding tussen Stabroek en de Havenweg), de aanleg van de A102, de optimalisatie van de A12, de heraanleg van de E34... .

Omdat het project ‘Oude Landen’ deels ruimtelijk overlapt met zones van het Haventracé (E19-A102) werd dit project ook besproken in de algemene werkbank. Het project wil een vlotte spoorontsluiting creëren zodat het containervervoer per trein zal toenemen, onder meer door het wegwerken van knelpunten op kruisingen. In de werkbank werd de huidige problematiek én de noodzaak van dit

project verduidelijkt, alsook de groeiende vervoersvraag in de haven. De voorgestelde bovengrondse oplossing werd toegelicht en gemotiveerd.

Tenslotte werden in de algemene werkbank Haventracé de doorrekening met verkeersmodellen voor het Haventracé besproken. Deze doorrekeningen voor verschillende verkeersscenario's bieden inzicht in het functioneren van het globale verkeersnetwerk, het potentieel gebruik van het Haventracé in een robuuste dubbele ringstructuur en ze geven ondersteuning aan het verder onderzoek van de onderdelen van het Haventracé.

De Tijsmanstunnel is een prioritair knelpunt op de R2. De tunnel is verouderd en de capaciteit is niet toereikend. In 2019 werd het vooronderzoek naar een nieuwe Tijsmanstunnel opgestart. Op de werkbank werden aandachtspunten genoteerd en mogelijke varianten afgewogen. In 2020 zal Lantis een projectvoorstel uitwerken om voor te leggen aan de Vlaamse regering.

Het project E34 (West) moet een betere aansluiting tot de Waaslandhaven creëren. De afdeling Maritieme Toegang (aMT) startte in 2019 de mobiliteitsstudie rond de E34 (West). Verbetering is mogelijk wat betreft de doorstroming, de veiligheid van de op- en afritten en de bereikbaarheid van de Waaslandhaven. Op de werkbanken werd dieper ingegaan op de mogelijke aansluitingscomplexen en de impact op de omgeving. Er wordt gestreefd naar een initiatienota in de eerste helft van 2020, die haalbare en gedragen oplossingsmogelijkheden omschrijft. Daarna kan er gestart worden met de opmaak van een plan-MER in functie van de opmaak van een GRUP.

3) Vervolgstappen

Momenteel wordt nagegaan welke de meest aangewezen plannings- en vergunningsprocedures zijn voor de verschillende onderdelen van het Haventracé. Daarnaast wordt onderzocht welke entiteiten belast zullen worden met de verdere uitwerking en de realisatie van de verschillende onderdelen van het Haventracé. De Vlaamse Regering zal over beide aspecten een beslissing nemen.

D. Routeplan 2030: naar een modal split 50/50

1) Context

Het Toekomstverbond engageerde zich om in een ambitieus flankerend beleid te voorzien dat een transitie naar een modal split 50/50 mogelijk maakt, de zogenaamde “modal shift”. Die beleidsambitie wil zeggen dat maximum 50 % van alle verplaatsingen binnen en naar de betreffende regio gebeurt via de auto, de andere 50% via duurzame transportmodi. Ondertussen werd deze ambitie in het Vlaams regeerakkoord herbevestigd als een ambitie voor de volledige Vervoerregio Antwerpen. De 50/50 ambitie is er één voor personenvervoer, maar ook logistieke thema’s worden mee behandeld daar waar het relevant is op het schaalniveau van de Vervoerregio.

Het zogenaamde “Routeplan 2030” brengt alle intenties en investeringen die nodig zijn om deze transitie te realiseren, samen. Het is een multimodaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen (die bestaat uit 32 gemeenten): het omvat de globale mobiliteitsvisie en geeft invulling aan het mobiliteitsbeleid dat op regionaal niveau zal worden (uit-)gevoerd.

Met het Vlaams decreet Basisbereikbaarheid, waarbij Vlaanderen werd ingedeeld in 15 vervoerregio’s, kregen deze vervoerregio’s de verantwoordelijkheid om een regionaal mobiliteitsplan op te stellen. Centraal daarbij staat de hervorming van het openbaar vervoer: van een aanbod gericht naar een vraaggericht en gelaagd systeem. Voor de Vervoerregio Antwerpen is er daarnaast de uitgesproken ambitie om te evolueren naar een 50/50 modal split. Het Routeplan 2030 voor de vervoerregio Antwerpen geeft vorm aan de combimobiliteit, waarbij vervoernetwerken van alle modi (bijvoorbeeld trein, tram, fiets, (deel)auto) beter op elkaar aansluiten en verknopen in overstappunten of mobiliteitsknopen zoals P+R’s, enz. Zo kunnen reizigers in één traject makkelijker verschillende vervoermiddelen combineren.

De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond. Enerzijds zal alleen weginfrastructuur niet volstaan om de Antwerpse regio leefbaar en bereikbaar te houden. De realisatie van de modal shift bepaalt mee de succesgraad van de infrastructuurprojecten in het Toekomstverbond. Anderzijds worden deze projecten ook als hefboom aangegrepen om de ambities in het Routeplan sneller te realiseren. Ze zijn namelijk een opportuniteit om nieuwe ‘mobiliteitsgewoonten’ te introduceren. Het flankerend beleid tijdens de werken is dan ook gealigneerd op het Routeplan zodat de investeringen structurele maatregelen worden die passen binnen de beoogde mobiliteitstransitie en ook een functie hebben na de werkzaamheden.

2) Stand van zaken

De opmaak van het plan

In juni 2018 keurde de Vervoerregio Antwerpen de Visienota van het Routeplan 2030 goed. Deze Visienota beschreef de doelstellingen voor de regio en is het resultaat van een grondige analyse van

de kernmerken en uitdagingen in de regio. Daaruit werden uiteindelijk 10 gezamenlijke ambities geformuleerd die conceptueel werden toegelicht, maar nog verder vertaald moesten worden.

Sinds het najaar 2018 wordt werk gemaakt van de vertaalslag vanuit deze Visienota naar een effectief mobiliteitsplan voor de regio. Die vertaalslag kreeg de naamgeving “Plannota”, al werden in parallel ook andere nota’s (o.a. een “Nota sturen op gebruik”) ontwikkeld. Dit verliep in een iteratief proces binnen de voorziene governance structuur (zie onderdeel ‘verder samenwerken’), vaak met wisselend succes. De vervoerregio Antwerpen is hiermee de eerste vervoerregio in Vlaanderen die zo ver staat in de opmaak van een plannota.

Overleg op de Werkbank

In 2019 werden vier Werkbanken Routeplan 2030 georganiseerd. Op deze werkbanken werd de Vlaamse visie op Mobipunten toegelicht, werd gewerkt aan een voorstel van regionale netwerken en werd de werking van Slim naar Antwerpen toegelicht. Op de Werkbank Routeplan 2030 werd de ontwerp Plannota uitgebreid besproken en konden de werkbankleden feedback geven op dit ontwerp. Dit resulteerde in een advies van de Werkbank aan de Vervoerregioraad met betrekking tot de Plannota.

Bijeenkomsten Vervoerregioraad

De werking van de Vervoerregioraad Antwerpen is opgestart in de zomer van 2017. In 2019 kwam de Vervoerregioraad vier keer bijeen. Inhoudelijk werd vooral de opmaak van het Routeplan 2030 behandeld, parallel en in voortdurende wisselwerking met de input van de Werkbanken. Tenslotte werd het besluitvormingsproces rond de Plannota toegelicht. De Vervoerregioraad kreeg daarnaast ook een toelichting over het geïntegreerd Gewestelijk investeringsprogramma (GIP), deelfietsensystemen en Slimme schakels.

Interbestuurlijke samenwerking

In het najaar van 2019 werden ook gemeentelijke sessies georganiseerd. Clusters van gemeenten kwamen samen om aan de slag te gaan met het Routeplan. Deze sessies lieten toe om het Routeplan 2030 verder uit te diepen met de lokale besturen.

In een eerste reeks sessies (september/oktober), werd de Plannota zoals deze werd voorgesteld voor de zomer nogmaals toegelicht en werden relevante opmerkingen voor het specifieke gebied verzameld. Een tweede reeks sessies (december) was gericht op het uitwerken van het vrachtroutenetwerk. Daarnaast sloot ook De Lijn aan om hun voorstel over het gelaagd netwerken (kernnet/aanvullend net) met de gemeenten te bespreken.

3) Tussentijdse resultaten en inzichten

Bij de laatste bijeenkomsten van de Werkbank en de Vervoerregioraad in 2019 bleek dat - ondanks de meerdere iteraties - allerlei bezorgdheden aan de oppervlakte bleven komen. Die konden veelal in 3 types vragen teruggebracht worden: vragen omtrent het proces (het doel van het Routeplan, statuut

van het document, de vervolgaanpak), inhoudelijke voorstellen omtrent het uitgetekende mobiliteitsnetwerk en vragen die niet meteen aan het Routeplan verbonden zijn (actualiteitsvragen, zaken die te operationeel / lokaal van aard zijn om in een regionaal mobiliteitsplan te kaderen).

Daarom werden in de periode december 2019 – januari 2020 bilaterale overlegmomenten ingepland met alle betrokken actoren (overheidsorganisaties, burgerbewegingen, middenveldorganisaties). Die gesprekken bleken een succesformule om het geloof in dit proces te versterken en bezorgdheden te kunnen uiten in een informeel kader. Op basis hiervan werd een nieuw ontwerp uitgewerkt voor het Routeplan 2030. Deze werd op 6 februari 2020 toegelicht op een Werkbank en op 8 februari 2020 voorgesteld aan de Vervoerregioraad.

De belangrijkste realisaties hierin zijn:

- Een betere duiding van wat het Routeplan is, waartoe het moet leiden, etc.
- Het omvat de krijtlijnen van een hiërarchisch opgebouwd netwerk van verschillende vervoermodi die geïntegreerd functioneren op verschillende schaalniveaus.
- De regionale hoofdstructuur met het openbaar vervoer, fiets- en wegnennetwerk staat er in uitgewerkt. Die zijn waar nodig vertaald in infrastructurele projecten en gekoppeld aan de uitbouw van de verschillende netwerken en knooppunten. Ook worden kwaliteitseisen opgelegd voor die regionale hoofstructuur.
- Het concept vervoer op maat wordt geduid en krijgt een plaats binnen de strategie.
- Het omvat ook een aantal niet-infrastructurele programma's die het gewenste gebruik moeten bevorderen.
- Het scenario Routeplan 2030 werd een eerste keer als geheel doorgerekend in het regionale verkeersmodel Antwerpen (rvm Antwerpen versie 4.2.1). Daaruit blijkt dat het voorziene programma aan maatregelen in het Routeplan een mobiliteitstransitie richting een 50/50 verdeling tegen 2030 mogelijk maakt. Resultaten wijzen op een globale modal split van 48% auto en 52% verplaatsingswijzen via combimobiliteit (waarbij het traject binnen het verstedelijkt gebied via een duurzame modus verloopt) voor de Vervoerregio Antwerpen. Het plan is ambitieus: het gaat uit van een volledige realisatie van het plan met o.a. een goede doorstroming, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer en de fiets en de uitbouw van kwalitatieve mobiliteitsknopen. Ook wijst de doorrekening uit dat flankerend beleid in belangrijke mate bijdraagt tot het kunnen realiseren van de modal shift.
- Het omvat een kader om van start te gaan met het monitoringsprogramma.
- Het geeft een duidelijk inzicht in de vervolgaanpak. Het plan is geen eindversie, maar een roadmap naar transitie. Toch zijn nog een aantal stappen noodzakelijk om het Routeplan als plan te voltooien (zie vervolgaanpak).
- Het geeft de vele pilootprojecten in onze regio een plaats. Het Routeplan 2030 tekent een toekomstperspectief op de langere termijn; maar ook vandaag worden al concrete stappen gezet.

De Vervoerregio Antwerpen nam bijvoorbeeld in 2019 het initiatief om de opstart van een (elektrisch) deelfietsensysteem te onderzoeken voor de hele vervoerregio. In het voorjaar van 2020 zal hierrond een bestek gelanceerd worden.

De belangrijkste realisatie is misschien wel het herwonnen draagvlak voor het Routeplan als leidraad voor de modal shift ambitie. Er ontstaat draagvlak voor de noodzaak aan een modal shift, zo ook voor de mobiliteitskeuzes die we tegen 2030 willen aanbieden in onze regio. Het laat toe om concrete vervolgstappen te zetten op korte termijn. Daarnaast kan het als handvat dienen om toekomstgerichte beslissingen te nemen.

4) Vervolgstappen

Het Routeplan biedt een basis en kader om verder tot actie over te gaan. Om uit de startblokken te kunnen schieten en snel resultaten te kunnen boeken, bestaat de vervolgaanpak uit verschillende werkstromen. Deze worden parallel opgestart, om meer vooruitgang te boeken op diverse fronten:

Werkstroom 1: Gebiedsgerichte uitwerking

Vertrekkend vanuit het gelaagd netwerk op interregionaal en regionaal niveau, maken we werk van de concretisering en uitwerking van gerichte mobiliteitsoplossingen per deelgebied. We delen daarvoor de Vervoerregio op in clusters van verschillende gemeenten, waar we telkens eenzelfde proces doorlopen. Volgende onderwerpen worden daar minstens verder behandeld: de locatiebepaling van lokale mobiliteitsknopen, het feederbusnetwerk, de kamstructuur in het wegennet, het objectiveren van de noden en oplossingen op vlak van Vervoer op maat, doorstromingsmaatregelen en het parkeerbeleid. Dit onderdeel van het Routeplan moet net na de zomer 2020 afgerond zijn.

Pas aan het einde van dit traject zijn de lokale noden in voldoende mate gecapteerd om het Routeplan af te ronden en een besluitvormingstraject op niveau van de individuele gemeenten op te starten. We ondersteunen dit proces maximaal door de bewustwording omtrent het Routeplan in meerdere iteraties op lokaal niveau aan te wakkeren.

Werkstroom 2: Werken op randvoorwaarden

Het Routeplan staat bol van de onderzoeksvragen die nader onderzocht moeten worden. Vanuit de Vervoerregio wordt initiatief genomen om deze in 2020 te initiëren. Daarnaast zien we nog een aantal facetten in het plan die onderbelicht blijven, zoals de koppeling naar lucht- en klimaatdoelstellingen. Daar gaan we verder mee aan de slag. Ook gaan we in dialoog met de aanpalende Vervoerregio's en Nederlandse provincies om synergiën te zoeken en mobiliteitsuitdagingen op de raakvlakken (bijvoorbeeld het ontsluiting van de mobiliteitsknoop Beveren vanuit het Waasland) gezamenlijk aan te pakken.

Werkstroom 3: Prioriteren, toewijzen en budgetteren (GIP & Minder Hinder)

Het ambitieniveau 2030 op (inter)regionaal niveau is reeds uitgewerkt. Op basis hiervan maken we werk van:

- Het inzichtelijk maken van kritische succesfactoren, kosten-baten en onderlinge afhankelijkheden tussen de projecten en programma's in het Routeplan.
- Het prioriteren van de projecten in een 'road map' met een 'tijdshorizon' voor de realisatie (2022, 2025, 2027, 2030). Aan elke actie worden initiatiefnemers en potentieel betrokken partners toegekend. 'Quickwins' (te realiseren met vrij beperkte financiële middelen) worden gedetecteerd, de allergrootste projecten worden tijdig opgestart.
- In het vooruitzicht van de nakende Oosterweelwerken en de te verwachten verkeershinder, worden alle maatregelen die kaderen binnen het Minder Hinder beleid van Lantis meegenomen als prioritaire maatregelen (te realiseren in de eerste tijdshorizon). Het Minder Hinder plan bepaalt een aantal prioriteiten van noord naar zuid. Het betreft vooral de prioritaire uitbouw van een aantal mobiliteitsknopen, een selectie van het OV-netwerk waar op doorstroming en capaciteit wordt gewerkt en een versnelde uitvoering van een aantal fiets projecten. De maatregelen zijn zo uitgewerkt dat ze niet alleen een tijdelijk karakter hebben (tijdens de werken), ze zijn in die mate gealigneerd op het Routeplan dat de investeringen ook structurele maatregelen zijn die passen binnen de beoogde mobiliteitstransitie van het Routeplan. Zo vormen de Oosterweelwerken ook een hefboom om de Routeplan ambities sneller te realiseren en tegelijkertijd ook als opportuniteit om nieuwe 'mobiliteitsgewoonten' te introduceren.
- We werken samen met de partners een budgetinschatting uit voor de projecten in kwestie. Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt als integraal en modusneutraal instrument ingezet om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de ambities en prioriteiten. Het GIP zal zo ook een beter zicht geven op de middelen die nodig zijn om de politiek gedragen 50/50 ambitie te kunnen realiseren. Zo kunnen prioriteiten uit het Routeplan ook tijdig ingepast worden in de budgetcycli van de betrokken partners.

Werkstroom 4: Uitvoeren - pilootprojecten & lopende initiatieven

We mogen niet blind zijn voor de vele duurzame mobiliteitsinitiatieven die momenteel al in onze Vervoerregio operationeel zijn. Ook zijn heel wat projecten die deel uitmaken van het Routeplan, momenteel in opstart of uitvoering. De Oosterweelwerken zijn daarvan het meest gekende voorbeeld. Maar daarnaast omvat dit plan ook een reeks hefboomprojecten. Eerder dan te wachten op de verdere realisatie van de Routeplan strategie, bieden we deze projecten alle kansen om nu al van start te gaan. We werken naar een volledig uitgewerkt plan maar indien er consensus bestaat over bepaalde projecten kunnen deze verder uitgerold worden. Zo kunnen stappen vooruit gezet worden en concrete projecten versneld uitgevoerd worden.

Werkstroom 5: Monitoringsprogramma

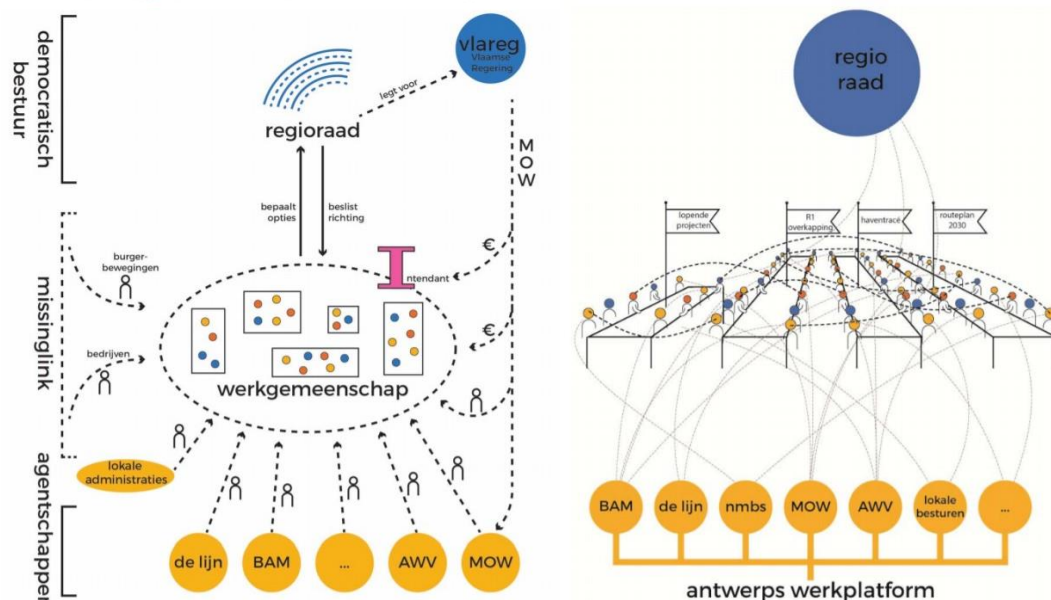
Ook het monitoringsprogramma wordt opgestart. Zodoende kunnen we in de toekomst meer accurate inschattingen doen van het mobiliteitsgedrag in onze Vervoerregio.

5) Verder samenwerken

Als laatste onderdeel van het Toekomstverbond, zijn er ook afspraken gemaakt om verder samenwerken mogelijk te maken. De realisaties die volgen uit het Toekomstverband, zullen de mobiliteit in de regio, zoals we die vandaag kennen, grondig wijzigen. Dat vraagt een integrale en intense manier van samenwerken in een ecosysteem waar ook burgers en maatschappelijke actoren bij betrokken worden. Geen enkele belanghebbende kan namelijk in z'n eentje tot één geïntegreerde oplossing komen, laat staan deze realiseren. De governance-modellen zijn dan ook opgezet om aan multi-level- en multi-actor-beleid te doen.

De Werkgemeenschap als participatieforum

Centraal in het werkproces staan de zogenaamde Werkbanken waarin met alle actoren gezamenlijk inhoudelijke stappen worden gezet. De Werkgemeenschap geeft vorm aan het overleg met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke betrokkenen.



De invulling van de Werkgemeenschap en het Werkplatform, zoals ze bij oprichting in 2017 werden voorgesteld

De Werkgemeenschap blijven we erkennen in z'n initiële kerntaken (zoals gedefinieerd bij aanvang in 2017): beleidsvoorbereidend werk, klankbord bij uitvoering, draagvlakmeter voor voorstellen, denktank. De vorm en frequentie waarin de Werkbanken bijeenkomen, is voor elk onderdeel van het Toekomstverbond anders zodoende ze elk hun eigen snelheid kunnen aanhouden.

Team Vervoerregio Antwerpen als werkplatform

De uitvoering van de realisaties in het Toekomstverbond liggen voor een groot deel in de handen van de overheidspartners (op diverse bevoegdheidsniveaus). Het team Vervoerregio Antwerpen wordt daarbij gebruikt als Werkplatform. Zo brengen we actoren zoals het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de NMBS, De Vlaamse Waterweg

en Lantis samen. Die ambieert een pilootomgeving te zijn voor een goed functionerende multi-level governance structuur in Vlaanderen.

Het team Vervoerregio Antwerpen (die net als de andere 14 Vervoerregio's ressorteert onder de bevoegdheid van het Departement MOW) erkent alle overheidsstakeholders maximaal in hun kerntaken en expertise. Het is dus geenszins een nieuwe bestuurslaag die het Vlaams bestuursmodel onnodig zal verzwaren. Het team Vervoerregio tracht vanuit een neutrale, coördinerende rol inhoudelijke en procesmatige regisseur te zijn van de werking in de Vervoerregio. Vervoerregio's zijn namelijk een uniek schaalniveau in het mobiliteitsveld om (1) overzicht te creëren in het kluwen, (2) advies te verlenen vanuit een 'helikopterzicht' op de regio en (3) verbindingspool te zijn tussen bestaande initiatieven op diverse schaalniveaus. Om dat te bewerkstelligen, functioneert het als een open netwerkorganisatie: we voorzien een werkomgeving waar actoren hun individuele belangen overstijgen om in tijdelijke, geïntegreerde projectteams samen te werken.

Vanuit die rol vervult het team Vervoerregio Antwerpen volgende kerntaken:

- De **maatschappelijke kernopdracht**: faciliteren van Werkbanken, mee in gang trekken van nieuwe Werkbanken en participatiefora (tot ze overgedragen kunnen worden aan een partner organisatie), facilitator van coördinatie overheen Werkbanken, afstemming met middenveldorganisaties en burgers / burgerbewegingen, etc.
- De **beleidsmatige kernopdracht**: de strategie en doelstellingen voor de Vervoerregio uitwerken, coördinatie over het prioriteren van projecten en programma's, vertaling in een Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), onderzoekentiteiten en kennisinstellingen aansturen die innovatieve mobiliteitsoplossingen uitwerken, waken over de realisatie van het Routeplan, afstemming met de andere Vervoerregio's, klankbord t.a.v. de beleidsvoorbereiding op Vlaams niveau, etc.
- De **interbestuurlijke kernopdracht**: impactmanagement overheen werven op niveau van de Vervoerregio, mee initiëren van pilootprojecten die kaderen binnen het Routeplan, (lokale) overheden adviseren en ondersteunen in hun beleid en interbestuurlijke initiatieven, opzetten van monitoringsprogramma's, verbinden van parallelle initiatieven bij onze partners, samenwerken met private partners (infrastructuurbeheerders, aanbieders vervoerdiensten), etc.

Deze taken worden uitgeoefend met respect voor onze partners. Zo horen bepaalde verplaatsingsproblematieken niet thuis op niveau van de Vervoerregio maar op hogere of lagere schaalniveaus. Prioriteiten van de Vervoerregio Antwerpen worden bepaald met respect voor de globale strategie van partners, die vaak opereren op een groter geografisch gebied. We respecteren ook het mandaat van de Vervoerregio's wanneer er zich uitdagingen voordoen op de raakvlakken.

Daadkrachtige Vervoerregioraad

De Vervoerregioraad Antwerpen is het bestuurlijk samenwerkingsverband van de 32 steden en gemeenten van de Antwerpse regio, de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest. Op dit forum

ontwikkelen de betrokken partners een visie op de mobiliteit in de regio, en vertalen die visie in concrete maatregelen. De raad 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 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling. De regioraad adviseert het 'kernnet' en geeft vorm aan het 'aanvullend net' en het 'vervoer op maat'.

Versterkend lokaal beleid

Met de inrichting van de Vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. De effectiviteit van de regionale strategie zal sterk bepaald worden door hierbij aansluitende keuzes op lokaal niveau, wat een coherente en samenhangende aanpak op gebiedsniveau vereist. Een aantal onderdelen van de strategie blijven lokale bevoegdheid, zoals bijvoorbeeld de lokale en buurtknooppunten, maatregelen inzake doorstroming, parkeerbeleid, lichtenregeling, lokale fietsmaatregelen, ruimtelijk beleid en inrichtingsmaatregelen. De lokale besturen dragen zo een grote verantwoordelijkheid in het realiseren van het Routeplan 2030. Het Routeplan is in die zin niet vrijblijvend. De uitdaging ligt hier in het komen tot oplossingen en initiatieven die intergemeentelijk werken.