



Vlaams
Parlement

stuk **2516** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 28 maart 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heren Dirk de Kort en Bart Martens,
de dames Annick De Ridder en Caroline Bastiaens,
de heer Steve D'Hulster en de dames Lies Jans en Griet Smaers

betreffende de aanpak en communicatie
van de mobiliteitsoplossingen in Antwerpen

TOELICHTING

Op 14 februari 2014 besliste de Vlaamse Regering in overleg met de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen op basis van verschillende studies over de tracékeuze voor de derde Scheldekrusing. De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen kiezen eensgezind voor het Oosterweeltracé. Deze beslissing verenigt een betere mobiliteit, een hogere verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid in de stad en de ruime Antwerpse regio.

De keuze voor het Oosterweeltracé past in de uitvoering van het Masterplan 2020. Het Masterplan 2020 wil op een multimodale wijze de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio aanpakken. Vlotter verkeer, veiligere wegen en een grotere leefbaarheid vormen de essentie van het Masterplan 2020. De stad, de rand, de haven en het doorgaande verkeer: alles gaat erop vooruit. Het Masterplan 2020 is dan ook veel meer dan een verzameling infrastructuurwerken. Het gaat om een reeks maatregelen die de verkeersdrukke, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen moeten aanpakken. Zo wordt onder meer het openbaar vervoer verder uitgebouwd, komen er nieuwe, veilige fietsnetwerken en worden ook de waterwegen en de toegankelijkheid van de haven niet vergeten.

Zeven op tien van de verplaatsingen met de auto in de regio hebben als bestemming de stad of de rand. Tegen 2020 moet minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet gebeuren.

Alhoewel de Oosterweelverbinding een aanzienlijke verbetering met zich mee zal brengen van de leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid in en om Antwerpen zal de realisatie ervan nog een aantal jaren in beslag nemen.

Ondertussen krijgen diverse andere projecten uit het Masterplan 2020 definitieve vorm. In 2012 werden reeds de tramlijnen naar Boechout en Wijnegem (Brabo 1) met succes in gebruik genomen. De tramlijn Livan werd opgestart. De aanleg van de Noorderlijn (met heraanleg Operaplein) is gepland voor het najaar van 2014 en zal binnenkort opstarten met de voorbereidende werken (verlegging van nutsleidingen) en met een tramverlenging in het zuiden van de stad (Brusselstraat). Diverse fietspaden zijn reeds gerealiseerd (Burcht-Beatrijslaan, Havenroute enzovoort), zijn lopende (Singelfietspaden) of in voorbereiding (Hoboken-Hemiksem, districtenroute). Diverse bruggen over het Albertkanaal worden nu en in de nabije toekomst verhoogd zodat het transport over het water vlotter kan verlopen. In 2015 starten dan de werken om de Singel door te trekken richting Noorderlaan en maakt de IJzerlaanbrug plaats voor een voetgangers- en fietsbrug. Vanaf 2015 komen er 38 nieuwe trams met bijkomende capaciteit bij. Deze mobiliteitsprojecten vormen een hefboom voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen, de herontwikkeling van oude wijken en het creëren van groengebieden binnen het stedelijk weefsel.

Ondertussen neemt de Vlaamse Regering een aantal initiatieven om door middel van kleinere, snel te realiseren ingrepen (twee nieuwe spitsstroken, rijstrookbelijning enzovoort) verbeteringen te realiseren op het gebied van doorstroming en veiligheid. In 2014 zal onder meer een vlottere doorstroming van de R1 naar de E19 richting Brussel, de E19 richting Brecht (spitsstrook) en van de R1 naar de Leien gerealiseerd worden.

Stad en haven dienen te allen tijde optimaal bereikbaar te blijven. Ook al zal de realisatie van dit omvangrijke project niet kunnen gebeuren zonder impact van de werken op omwonenden, bedrijven, scholen, handelaars en weggebruikers. Om deze hinder tot een minimum te beperken zal een zorgvuldig gecoördineerde minderhinderaanpak worden uitgewerkt die zal starten bij de werken van Brabo 2.

Al tijdens het ontwerpproces wordt werk gemaakt van minderhindermaatregelen op maat van het project, zoals een optimale fasering van de werken en omleidingen voor het verkeer. De nieuwe Antwerpse ring zal bijvoorbeeld volledig verdiept en in tunnels onder het Albertkanaal worden aangelegd. Deze tunnels worden gestapeld en volgens de cut- en covertechniek aangelegd aan de zuidkade wat minder hinder met zich meebrengt voor de scheepvaart. ‘Minder hinder’ werkt ook projectoverschrijdend. Zo is er een verregaande coördinatie met andere projecten en worden alternatieve manieren van verplaatsing gestimuleerd. Bij dit proces worden zoveel mogelijk partijen betrokken, gaande van overheden tot bedrijven, handelaars en buurtverenigingen.

De Vlaamse Regering besliste met de tracékeuze tot het opstarten van de procedure om te komen tot een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) waarbinnen een stedenbouwkundige vergunning verleend kan worden. Deze procedure omvat een openbaar onderzoek waarbij de bevolking uitgebreid geïnformeerd zal worden en opnieuw de mogelijkheid tot inspraak krijgt.

Daarnaast worden de nodige voorbereidingen getroffen om het project te realiseren: de gedetailleerde uitwerking van het ontwerp, de opstart van de procedures voor de opmaak van een project-MER (MER: milieueffectrapport), de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning en de nodige voorbereidende werken (grondverwervingen, verplaatsingen nutsleidingen, sanering van gronden enzovoort).

Dirk DE KORT

Bart MARTENS

Annick DE RIDDER

Caroline BASTIAENS

Steve D’HULSTER

Lies JANS

Griet SMAERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014 over het Oosterweeltracé als derde Scheldekruising;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° de verdere doorlooptijd van de procedures en uitvoering van de beslissingen van de Vlaamse Regering goed op te volgen zodat de aangekondigde timing gevolgd wordt;
 - 2° het draagvlak nog verder te versterken door een proactieve communicatie op maat van de verschillende groepen van stakeholders en bewoners;
 - 3° quickwins en minderhindermaatregelen zo vlug mogelijk verder uit te werken om de mobiliteit en verkeersveiligheid in de regio te vergroten, en in dat kader mogelijkheden te onderzoeken om de Liefkenshoecktunnel beter te benutten;
 - 4° een centralisering en betere ontsluiting van alle studies en documenten tot stand te brengen om iedereen op de hoogte te houden van de lopende procedures en voorbereidingswerken.

Dirk DE KORT

Bart MARTENS

Annick DE RIDDER

Caroline BASTIAENS

Steve D'HULSTER

Lies JANS

Griet SMAERS