



Vlaams
Parlement

ingediend op **63** (2014-2015) – Nr. 13
11 januari 2017 (2016-2017)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Elfde voortgangsrapportage

Documenten in het dossier:

- 63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage
- Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 3: Verslag
- Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Achtste voortgangsrapportage
- Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 6: Verslag
- Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Negende voortgangsrapportage
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag
- Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Tiende voortgangsrapportage
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 12: Verslag

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Masterplan 2020
Voortgangsrapportage

12 januari 2017

INHOUD

A.	<u>Wegeninfrastructuur</u>	8
1.	<u>Oosterweelproject</u>	8
1.1.	Infrastructuurprojecten Linkeroever	8
1.1.1.	Project MER	8
1.1.2.	Vergunningen	10
1.1.3.	Ontwerp en aanbesteding	10
1.1.4.	Uitvoering	12
1.1.5.	Kritieke pad	12
1.2.	Oosterweelverbinding	12
1.2.1.	Project-MER en vergunning	12
1.2.2.	Ontwerp en aanbesteding	13
1.2.3.	Kritieke pad	14
1.3.	Bouwdok Tunnelelementen Zeebrugge	14
1.4.	Deelprojecten voorafgaand aan de hoofdwerken van het Oosterweelproject	14
1.4.1.	Werken omgeving Schijnpoort	15
1.4.2.	Werken omgeving IJzerlaan	15
1.4.3.	Sanering Lobroekdok	15
1.4.4.	Financiering	16
1.4.5.	Stortlocaties overtollige gronden	17
1.4.6.	Maatschappelijk draagvlak	18
2.	<u>Poort Oost</u>	19
2.1.	E34/E313	19
2.2.	A102 / R11bis	19
3.	<u>Waasland</u>	20
4.	<u>N49</u>	20
5.	<u>R4 Gent</u>	21
B.	<u>Watergebonden infrastructuur</u>	22
1.	<u>Bruggen Albertkanaal</u>	22
2.	<u>Roverssluis</u>	24
C.	<u>Openbaar vervoer</u>	25
1.	<u>Noorderlijn</u>	25
2.	<u>Zuiderlijn</u>	25
3.	<u>Openhelling Turnhoutsepoort</u>	25
D.	<u>Fietsinfrastructuur</u>	26
E.	<u>Minder Hinder</u>	26
1.	<u>Doorrekeningen 2016 - 2020</u>	27
2.	<u>Infrastructurele maatregelen</u>	27
3.	<u>Exploitatie</u>	28
4.	<u>Gedraggerichte maatregelen</u>	28
5.	<u>Conclusies en acties</u>	29
6.	<u>Beslissingen van de Stuurgroep Impact Management</u>	29
6.1.	Versterking van het governance model	29
6.2.	Versterking van de acties	29

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie november 2016

Inleiding

Op 30 maart 2010 en 24 en 29 september 2010 nam de Vlaamse Regering een aantal beslissingen over de aanpassing en uitbreiding van het Masterplan Antwerpen, over de inbreng door de stad Antwerpen en de Antwerpse haven. Daarom werd op 11 mei 2011 gestart met een nieuwe aanpak voor de voortgangsrapportages. Er werd voor geopteerd om via een nieuwe basisrapportage en periodieke, schriftelijke en gecoördineerde voortgangsrapportages het Vlaams Parlement te informeren over de voortgang van de verdere voorbereiding en de uitvoering van het geactualiseerde Masterplan 2020.

Op woensdag 11 mei 2011 rapporteerde de Vlaamse Regering een eerste maal (basisrapportage) na bovenvermelde beslissingen en op 10 november 2011, 3 mei 2012, 15 november 2012, 30 mei 2013, 5 december 2013, 27 maart 2014, 27 november 2014, 11 juni 2015, 10 december 2015 en 2 juni 2016 volgden de eerste tien voortgangsrapporten o.b.v. het basisrapport van 11 mei 2011. Voorliggend rapport is een elfde voortgangsrapport. Hierin wordt gefocust op de belangrijkste realisaties, nieuwe beslissingen of belangrijke knelpunten sinds de vorige rapportage op 2 juni 2016.

In het regeerakkoord bevestigde de Vlaamse regering haar ambitie om het Masterplan 2020 te realiseren en gezien het grote economische belang voor Vlaanderen, prioritair de derde Scheldekruising te bouwen. Eveneens in uitvoering van het Masterplan versterken we het aanbod aan alternatieve mobiliteitsoplossingen door sterk in te zetten op de interactie tussen de verschillende netwerken voor openbaar vervoer, vracht, water, fiets en weg.

In dit voortgangsrapport wordt ook ingegaan op de geplande minder hinder maatregelen en op het onderzoek naar leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen in de zone van de R1.

Alleen deze projecten waar belangrijke vooruitgang werd geboekt worden in dit rapport besproken. Bovendien kan u in bijlage bij dit rapport voor elk van de projecten waarvoor de info in de projectfiche niet langer actueel was een geactualiseerde projectfiche vinden. Tenslotte kan u in bijlage een overzichtstabel vinden van alle Masterplan 2020 projecten.

Een prioritering van de Masterplan 2020 projecten kan niet losstaan van de impact die lopende procedures en processen op deze oefening hebben. Zo kan worden verwezen naar de werkzaamheden van de heer Alexander D'Hooghe, intendant voor leefbaarheidsprojecten in de omgeving van de zone R1.

Een prioritering van de Masterplan projecten dient zich globaal in te schrijven in een nieuwe beleidscyclus voor het gehele beleidsdomein MOW. Onder leiding van het departement MOW wordt een proces uitgetekend om tot een meer geïntegreerde, beleidsdomeinbrede en dynamische investeringsplanning over 5 kalenderjaren te komen. Deze investeringsplanning zal vertrekken van goedgekeurde beleidsplannen en zal ingepast worden in het budgettair meerjarig kader en zal uiteraard rekening houden met de interne en externe capaciteit en met een operationele en verkeerstechnische afstemming en fasering van werken. Dit zal worden geïntegreerd in een transparante en gebruiksvriendelijke rapporteringstool die inzicht zal geven op onder andere de omschrijving, ligging, timing, doorlooptijd en budget per individueel project.

In een eerste fase zal van de projecten waarvoor de aanbestedingsprocedure voor het einde van deze regeerperiode wordt opgestart een duidelijk zicht gegeven worden op de timing en geraamde budgetten. Daarnaast dienen de verschillende projecten van het Masterplan 2020 ook gewogen te worden d.m.v. een modus-onafhankelijke MKBA, waarvan het ontwerp voorafgaand aan het Rekenhof wordt bezorgd.

Tijdens een overleg met het Rekenhof werd bekeken op welke wijze op een meer heldere wijze kan gerapporteerd worden over de planning en de budgettaire impact van de Masterplan 2020 projecten. Een eerste afspraak betreft de aanpassing van de overzichtstabel. Vanaf deze rapportering zal in de overzichtstabel een duidelijkere opdeling worden gemaakt tussen de gerealiseerde projecten, de projecten waarvoor de uitvoering is gestart, de projecten waarvoor de plannings- en vergunningsprocedures of het ontwerp zijn opgestart en de projecten die nog niet zijn opgestart. In een volgende fase zal de budgettaire impact van de Masterplanprojecten op de eerstkomende begrotingsjaren in beeld worden gebracht.

Tenzij anders vermeld in deze voortgangsrapportage blijven de doelstellingen en de reikwijdte van de projecten van het Masterplan 2020 ongewijzigd.

De gegevens in dit voortgangsrapport werden tot en met 4 januari 2017 geactualiseerd.

A. Wegeninfrastructuur

1. Oosterweelproject

De overzichtsplanning (bijlage3) geeft een geactualiseerd overzicht van de planning van alle voorbereidingen en procedures en aansluitend start van de hoofdwerken Oosterweelverbinding.

1.1. Infrastructuurprojecten Linkeroever

1.1.1. Project MER

De eindbeoordeling van het project-MER door de Dienst MER werd op 8 juli 2016 ontvangen.

De eindsynthese van de project MER geeft aan dat het project Infrastructuurwerken Linkeroever inzake mobiliteit slechts beperkt positieve effecten zal hebben op de autobereikbaarheid, maar wel een aanzienlijk positief effect op de verkeersveiligheid. Verder wordt ook aangegeven dat het compacter maken van de zuidelijke knoop en knooppunt Zwijndrecht positieve effecten heeft op landschap, gebruiks- en belevingswaarde.

Het project MER bevat zijn naast milderende maatregelen ook aanbevelingen om het project Infrastructuurwerken Linkeroever te verbeteren. BAM heeft waar nodig het ontwerp bijgestuurd. Deze optimalisering heeft bijgedragen tot de positieve effecten zoals bestudeerd in het project MER. Als belangrijkste items kunnen worden vermeld:

- optimalisatie van de doorstromingen op de knooppunten van de parallelweg en van de doorstroming op het op- en afrittencomplex van de E17 in Kruibeke. Hierdoor wordt de bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd en het sluipverkeer in de woonkernen verder terug gedrongen.
- een snelheidsverlaging tot 100 km/u op de E17 en de E34 ten oosten van knooppunten Kruibeke en Waaslandhaven-oost; het ontwerp voorziet nu in een situatie die én veiliger is én positievere effecten op de lucht- en geluidskwaliteit realiseert
- optimalisatie Noordelijke Knoop:

Bij de verkeerssimulaties van de Noordelijke Knoop is gebleken dat er in de spits fileopbouw ontstaat op de E34, als gevolg van de weefbeweging E34 richting Scheldetunnel en E17/Kennedytunnel richting Scheldetunnel.

Deze problematiek en de verdere detailuitwerking van het ontwerp van de Noordelijk Knoop op Linkeroever hebben geleid tot het inzicht dat mits het omwisselen van de 2 assen (E34 en E17) richting nieuwe Scheldetunnel (in geval van Oosterweelverbinding) en richting Charles de Costerlaan (zonder OWV – enkel infrastructuurwerken Linkeroever) een compactere variant van de huidige Noordelijke Knoop mogelijk is en ook de problematiek m.b.t. de verkeersafwikkeling kan opgelost worden.

Het ontwerp van deze knoop in het definitief ontwerp is compacter en heeft een minder grote footprint dan in het voorlopig ontwerp. Het omwisselen van de verbindingen heeft bovendien het voordeel dat er een langere weefzone beschikbaar

is wat leidt tot een betere verkeersafwikkeling en een grotere verkeersveiligheid en comfort voor de weggebruiker.

Net als in het voorontwerp is ook deze geoptimaliseerde Noordelijke Knoop compatibel met zowel een aansluiting op de Charles de Costerlaan als een aansluiting op de Oosterweelverbinding.

- Turborotonde op Parallelweg wordt lichtengeregeld T-kruispunt.

In het voorontwerp zijn de op- en afritten Linkeroever, komende van en richting naar de Kennedytunnel, aangesloten op de parallelweg d.m.v. een turborotonde.

Uit detail verkeerssimulaties bleek het verkeersafwikkelend vermogen van deze turborotonde onvoldoende en ontstond fileterugslag tot op de snelweg en een te grote fileopbouw op de noordelijke tak van het kruispunt. De vervanging van de turborotonde door een klassiek lichtengeregeld kruispunt lost dit probleem op.

Behalve het vooropgestelde ontwerp zijn in het kader van de project-MER verschillende uitvoeringsalternatieven onderzocht. Deze hebben betrekking op de uitvoering van het project. Het zijn alternatieve technische oplossingen die het verkeerskundig functioneren van dit alternatief niet fundamenteel wijzigen.

Het project-MER Infrastructuurprojecten Linkeroever vat de beoordeling van deze alternatieven als volgt samen: “Inzake milieueffecten zijn de meeste alternatieven en varianten zeer vergelijkbaar met het basisalternatief.”

Het alternatief “Insleuving en overkapping van E17 en E34” is een meer ingrijpend alternatief. Zoals toegelicht in het project-MER heeft dit alternatief voor- en nadelen. Het alternatief scoort beter dan het basisalternatief op vlak van:

- Vermindering lichtverstoring, versnippering en barrièrewerking (fauna en flora, landschapsecologie);
- Minder visuele verstoring (landschapsperceptie, beeld- en belevingswaarde);
- Potentiële gebruikswaarde van zone boven overkapte en gesupprimeerde autoweggedeelten (>50 ha);
- Verbetering lucht- en geluidskwaliteit in ruime zone rond de overkapte autoweggedeelten;

De meerwaarde van dit alternatief inzake leefbaarheid – de hoofddoelstelling waarom het werd ingesproken – dient echter gerelativeerd te worden. Het positief effect van een overkapping op de lokale lucht- en geluidskwaliteit neemt vrij snel af met de afstand, en omdat er in het studiegebied weinig bewoning op korte afstand (<200 à 300m) van de in het alternatief overkapbare autowegsegmenten voorkomt, blijft het positief effect van een overkapping op het aantal blootgestelden en geluidsgehinderden relatief beperkt, en is het effect niet veel groter dan van het effect van de geluidsbermen en –schermen uit het basisalternatief.

Bovendien scoort dit alternatief op een aantal vlakken duidelijk negatiever dan het basisalternatief:

- Meer ruimtebeslag en inname van woningen, natuur en andere functies;
- Ondoorlatende tunnels/sleuven vormen barrière voor grondwaterstroming;
- Sterke impact op archeologie;

- Verlaagde verkeersveiligheid in tunnels;
- Sterk verhoogde luchtmissies aan de tunnelmonden, vooral op Rechteroever (o.a. wijk Nieuw Zuid), die hoger zijn naarmate de tunnellenlengte groter is, en moeilijk te milderen zijn;
- Veel complexere aanlegfase: veel meer grondverzet, langere uitvoeringstermijn (grootteorde 10 jaar), veel moeilijker om hinder en verstoring tijdens de werken te beperken;

Concluderend kan worden gesteld dat het alternatief van de ingesleufde en overkapte E17/E34 bijkomende positieve effecten heeft t.o.v. het basisalternatief. Zij wegen echter niet op tegen de bijhorende nadelen op vlak van milieu en de aanzienlijk hogere kostprijs (tot 3,9 miljard euro) om dit alternatief te realiseren.

1.1.2. Vergunningen

Op basis van de resultaten van het project-MER en het gevoerde onderzoek, werd een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning opgemaakt.

De vergunningsaanvraag werd ingediend op 2 september 2016 en het openbaar onderzoek loopt van 15 oktober tot 13 december.

De aflevering van de stedenbouwkundige vergunning is voorzien in mei 2017.

1.1.3. Ontwerp en aanbesteding

Het voorontwerp van Linkeroever en de Scheldetunnel werd in december 2015 afgewerkt. Het definitieve ontwerp dat rekening houdt met de aanbevelingen van het project MER werd afgewerkt in oktober 2016.

Eerder werd er reeds voor geopteerd om de gunning van het Oosterweelproject op te splitsen in een aantal deelprojecten waarvoor een afzonderlijke overheidsopdracht wordt uitgeschreven. Het eerste deelproject betreft de Infrastructuurwerken Linkeroever, waarvoor een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking werd uitgeschreven.

De opdracht werd op 24 maart 2016 gepubliceerd in het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en op 26 maart 2016 in het Publicatieblad van de Europese Unie.

In het kader van de eerste fase van de gunningsprocedure – de selectiefase – werden de vier consortia van aannemers die een aanvraag tot deelneming voor de opdracht hebben ingediend, ook daadwerkelijk geselecteerd.

Hoofdpijnen bestek en aanbesteding

Bij de opmaak van het ontwerp, de bestektekst en de gunningsprocedure is naast kwaliteit (minimale eisen qua in te zetten personeel) bijzondere aandacht gegaan naar:

- Risicobeheersing;
- Minder hinder maatregelen;
- Duurzaamheid en innovatie;
- Veiligheid;
- Naleven van sociale en arbeidsrechtelijke verplichtingen;

Risicobeheersing

De bieder dient bij zijn offerte een kwalitatieve en een kwantitatieve risico analyse van de Contractplanning uit te voeren. De planning met inherente risicoanalyse is een van de 3 kwalitatieve gunningscriteria.

Minder hinder maatregelen

Aanvullend op de minder hinder maatregelen voorzien in het bestek wordt aan de bieder gevraagd om expliciet aan te geven hoe hij met specifieke aspecten zal omgaan.

De bieder dient in zijn offerte aan te geven hoe hij de werf organiseert om de hinder naar de omgeving zoveel als mogelijk in te perken. Het betreft hinder voor de mobiliteit (auto, zwakke weggebruiker en openbaar vervoer), maar het kan ook gaan om hinder in de vorm van (overmatig) stof, geluid, trillingen, licht, rook, geur, e.d. Ook onveiligheid ingevolge de werf en schade aan of vervuiling van wegen is te vatten onder hinder van de werf.

De bieder wordt tevens gevraagd om minder-hindermaatregelen en een fasering van de werken voor te stellen om de vlotte bereikbaarheid van de Charles De Costerlaan en de Waaslandhaven te garanderen gedurende de hele uitvoering van de werken.

De werforganisatie en vlotte bereikbaarheid van de Charles De Costerlaan en de Waaslandhaven, met inherente minder-hindermaatregelen, vormen twee van de drie kwalitatieve gunningscriteria.

Duurzaamheid en innovatie

In het ontwerp van de Infrastructuurwerken Linkeroever is reeds in belangrijke mate aandacht besteed aan aspecten van duurzaamheid, leefbaarheid en innovatie. Het ruimtebesparend ontwerp op Linkeroever zorgt voor extra groene ruimte en leidt tot minder materiaalverbruik. De aanleg van ecologische verbindingen neemt de huidige versnippering en barrièrewerking weg en versterkt de natuurontwikkeling en –beleving in de aangrenzende gebieden. De werfzones worden dicht bij reeds aanwezige aanvoermogelijkheden voorzien, waarbij zoveel mogelijk transport van grond, zand, cement en andere bouwmaterialen over water wordt bevorderd.

Voor wat het transport over water betreft is in het bestek de verplichting opgenomen om de aan- en afvoer van materialen maximaal via waterwegen te organiseren.

De omvang en diversiteit van de werken, laten anderzijds toe om - gericht en oordeelkundig - verder te gaan in het toepassen van innoverende technieken en materialen. Telkens met duurzaamheid voor ogen.

Als richting gevend kader voor het ontwikkelen van duurzaamheid en innovatie binnen de Infrastructuurwerken Linkeroever is een ambitienota opgemaakt, met bijhorende fiches over mogelijke thema's. Deze fiches werden uitgewerkt met de medewerking van externen, zodat kon worden afgecheckt of de innovatieve elementen ook praktisch voldoende haalbaar zijn.

Duurzaamheid en innovatie is geen gunningscriterium. De ambitienota en fiches zijn wel opgenomen als bijlage bij het bestek en maken onderwerp uit van de onderhandelingsprocedure.

Veiligheid

BAM hecht bijzonder belang aan de manier waarop de bidders omgaan met het (doen) naleven van alle verplichtingen die gelden op het vlak van veiligheid. Dit geldt zowel voor de gunningsfase als bij de uitvoering van de opdracht.

Vervolg van de gunningsprocedure

Het bestek is op 24 oktober 2016 naar de geselecteerde bidders gestuurd. Na de onderhandelingsfase en beoordeling van de BAFO's is de contractsluiting voorzien medio oktober 2017.

Aannemingsovereenkomst

De opdracht is een "Engineering & Build"-overeenkomst, waarbij de opdrachtnemer instaat voor de uitwerking van het ontwerp van het studie bureau tot een gedetailleerd uitvoeringsontwerp (Engineering) en de bouw van de infrastructuur (Build). Daarnaast staat de Opdrachtnemer ook in voor het onderhoud en de vervanging van de beplantingen gedurende een termijn van 3 jaar en de Technische Installaties gedurende een termijn van 5 jaar (eventueel verlengbaar).

De overeenkomst kent een vaste prijs en een vaste termijn (fixed price, term certain).

Financiële impact

BAM raamt de waarde van de opdracht 'Oosterweelverbinding – Infrastructuurwerken Linkeroever' op 430 miljoen euro.

Dit ramingsbedrag is inclusief de kosten voor de Lijn (cf. traminfrastructuur) en het Parkeergebouw op de Blancefloerlaan

1.1.4. Uitvoering

De start der werkzaamheden is voorzien medio november 2017, met ook de realisatie van een tijdelijke P&R Blancefloer 4 (goed voor 200 parkeerplaatsen) tegen januari 2018.

Het hoofdwegennet zal beschikbaar zijn voorjaar 2022.

1.1.5. Kritieke pad

Het kritieke pad voor de planning Infrastructuurwerken Linkeroever wordt momenteel bepaald door de vergunningsprocedure voor de stedenbouwkundige vergunning en de aanbestedingsprocedure.

Gelet op het feit dat de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning is voorzien in mei 2017 is er nog een beperkte marge om eventuele vertragende interacties op te vangen.

1.2. Oosterweelverbinding

1.2.1. Project-MER en vergunning

Bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 werd het GRUP "Oosterweelverbinding – wijziging" definitief vastgesteld. De publicatie van dit besluit in het Belgisch Staatsblad vond plaats op 16 april 2015.

Het project-MER Oosterweelverbinding is lopende. Het project MER houdt rekening met de uitkomst van het mobiliteitsluik van het plan MER A102-R11bis. In dit plan-MER worden scenario's behandeld waarvoor uitvoeringsvarianten voor het project MER Oosterweelverbinding waren ingesproken. Het Project MER Oosterweelverbinding neemt bovendien de mogelijke uitvoeringsvarianten mee, die resulteren uit het overleg van de Intendant met alle betrokken actoren om een aantal pijnpunten in het Oosterweeldossier weg te werken:

- demogelijkheid tot realisatie van de Deurnese tuinen bij een overkapping van het open afrittencomplex van Deurne

- het grotendeels sparen van het Sint Annabos door het bekomen van een alternatieve tijdelijke stortlocatie in het Noordelijk Insteekdok.

Indien uit de MER-procedure geen ingrijpende aanpassingen van het ontwerp moeten worden geïnitieerd, kan de vergunningsaanvraag aansluitend worden ingediend. De vergunning wordt dan verwacht eind 2017.

Het traject vergunningen kende een langere doorlooptijd dan was ingeschat gelet op de vertraging in de plan-MER procedure A102-R11bis en de vele interacties met het leefbaarheidsproject van de Intendant gekoppeld aan overleg met de actiegroepen

1.2.2. Ontwerp en aanbesteding

Het voorontwerp voor het gedeelte Rechteroever werd in november 2015 afgerond. De opmaak van het definitief ontwerp werd in maart 2016 opgestart en is lopende.

Zoals eerder toegelicht, wordt de realisatie van de Oosterweelverbinding opgesplitst in een aantal deelprojecten waarvoor telkens een afzonderlijke overheidsopdracht zal worden uitgeschreven.

De eerstvolgende opdracht betreft ‘Oosterweelverbinding – Scheldetunnel & Bouwdok’.

Ook voor de opdracht van de Verkeers- en Tunneltechnische Installaties (VTTI) is de concurrentiedialoog opgestart.

Daarop volgend worden de opdrachten van de 2 percelen Rechteroever opgestart, waaraan de renovatie van de Royerssluis is toegevoegd.

Scheldetunnel & Bouwdok

Deze opdracht werd op 24 maart 2016 gepubliceerd in het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en op 26 maart 2016 in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Drie consortia (samengesteld uit meerdere aannemers) hebben zich kandidaat gesteld en werden conform de Selectieleidraad geselecteerd voor de offertefase. Het bestek wordt naar de bidders gestuurd voorjaar 2017. Na de onderhandelingsfase en beoordeling van de BAFO's is de contractsluiting voorzien voorjaar 2018.

Vervolg van de gunningsprocedure

Het bestek wordt voorjaar 2017 naar deze consortia gestuurd. Na de onderhandelingsfase en beoordeling van de BAFO's is de contractsluiting voorzien in het voorjaar van 2018.

VTTI

Er wordt een opdracht betreffende de ‘Verkeers- en tunneltechnische installaties’ in de markt geplaatst. Deze opdracht bestaat uit:

- het verder uitwerken van de VTTI tot een uitvoeringsontwerp, de realisatie van de integrale sturing (besturing, bewaking en bediening) van de VTTI in de tunneldienstgebouwen en het tunnelcontrolecentrum.
- het uitvoeren en/of coördineren van de verschillende VTTI implementatieopdrachten.

Na het doorlopen van de concurrentiedialoog is de gunningsbeslissing voorzien medio 2018.

1.2.3. Kritieke pad

Het kritieke pad voor de planning Oosterweelverbinding wordt bepaald door de vergunningsprocedure en de voorafgaande project-MER procedure.

1.3. Bouwdok Tunnelementen Zeebrugge

Voor de Scheldetunnel zullen er acht tunnelementen gebouwd worden in een bouwdok in de haven van Zeebrugge. Dit bouwdok is gesitueerd op de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal, ter hoogte van het Verbindingsdok.

De tunnelementen worden dan via de Westerschelde getransporteerd naar de afzinklocatie ter hoogte van Oosterweel.



Traject tunnelementen

Voor de realisatie van het bouwdok wordt een protocol afgesloten met de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ). Het bouwdok wordt gerealiseerd op de plaats waar later het Boudewijndok wordt gebouwd. In het kader van het protocol bouwt MBZ reeds de definitieve kaaimuur (werken-met-werken combineren).

Het project MER is lopende. Het ontwerp MER is voorzien tegen begin 2017, en de eindbeoordeling door de Dienst MER april 2017. De aanvraag van de vergunning is voorzien in mei 2017, zodat de bouw van de kaaimuren voor het bouwdok voorjaar 2018 kunnen starten. Het bouwdok zal tijdig klaar zijn voor de constructie van de tunnelementen voor de Scheldetunnel.

1.4. Deelprojecten voorafgaand aan de hoofdwerken van het Oosterweelproject

Voorafgaand aan de Oosterweelverbinding dienen een aantal werken uitgevoerd. Bovendien het slopen van gebouwen en constructies op benodigde terreinen en saneringen, betreft dit onder andere het realiseren van een aanvaarbescherming, spoorviaducten, P&R's, het verleggen van nutsleidingen, de bouw van leidingenkokers, afwateringskanalen en pompstations. Bij de uitwerking van deze werken is telkens nagegaan of deze konden gecombineerd worden met andere werken van het Masterplan of van de partners (werken-met-werken combineren).

1.4.1. Werken omgeving Schijnpoort

De werken ter hoogte van de Schijnpoort bestaan uit verschillende onderdelen: de herinrichting van de omgeving Groot Schijn, het verleggen van nutsleidingen, de bouw van leidingenkokers, afwateringskanalen en de pompstations Groot Schijn en Klein Schijn.

De werken zijn begin april 2016 gestart. De stand van zaken van de voornaamste werken is als volgt:

- de eerste fase verleggen Groot Schijn is afgerond; de nieuwe ecologische bedding, inclusief een zandvang, van het Groot Schijn is uitgegraven en de oude bedding is dicht gelegd; de volledige verlegging wordt afgerond tegen midden 2018
- de aanleg van het nieuwe pompstation Groot Schijn is in uitvoering; dit pompstation moet ervoor zorgen dat het Groot Schijn niet kan overstromen en de vissen op een veilige manier kunnen migreren; het nieuwe pompstation zal operationeel zijn voorjaar 2018; het pompstation Klein Schijn zal medio 2017 in uitvoering gaan;
- tegelijk met de werken omgeving Schijnpoort wordt in samenwerking met AWW en de stad Antwerpen tevens de Noordersingel heraangelegd; deze werken worden gefaseerd aangepakt. Het kruispunt Schijnpoort is heraangelegd en opnieuw open voor het verkeer sinds augustus 2016. Volgens de huidige planning is de Noordersingel gereed tegen de zomer van 2017;

1.4.2. Werken omgeving IJzerlaan

Samen met de aanleg van een nieuw afwateringskanaal voor Lobroekdok en de bouw van leidingenkokers onder de (toekomstig) ingesleufde R1, worden de IJzerlaan heraangelegd (samenwerking met de stad Antwerpen en AWW), de IJzerlaanbrug vervangen door een fietsbrug en de kaaimuren op het verbrede gabarriet van het Albertkanaal gebracht (NV De Scheepvaart).

De werken zijn begin juni 2015 gestart. De stand van zaken van de voornaamste werken is als volgt:

- Kruispunt Noorderlaan - IJzerlaan aangelegd; oplevering 23 november;
- Leidingenkoker onder R1 en Albertkanaal is gerealiseerd; afwerking door nutsmaatschappijen is voorzien tegen april 2017;
- Nieuwe fietsersbrug op plaats afgebroken IJzerlaanbrug; middendeel brug is ingevaren eerste weekend december 2016, brug zal in dienst zijn april 2017;
- Heraanleg IJzerlaan gebeurt in 2 fasen (noordelijk en zuidelijk deel); IJzerlaan volledig operationeel tegen zomer 2018;
- Verbreding Albertkanaal start zomer 2017; realisatie tegen voorjaar 2018;

1.4.3. Sanering Lobroekdok

Het verwijderen van de boten uit het Lobroekdok is lopende. Het verwijderen van de wrakken en de sanering van het Lobroekdok is in 2016 aanbesteed. De uitvoering is voorzien vanaf begin 2017.

1.4.4. Financiering

Kaderovereenkomst

Het Vlaamse gewest en nv BAM zullen een kaderovereenkomst afsluiten die de financiering van het volledige Oosterweelproject dekt.

Concreet zal nv BAM obligaties (bonds) uitgeven, die vervolgens door het Vlaamse Gewest worden gekocht, op basis van vooraf afgesproken voorwaarden, vastgelegd in voornoemde kaderovereenkomst. Deze kaderovereenkomst legt het maximale bedrag, de looptijd, de toe te passen interestvoet en escalatieprocedure bij betalingsproblemen vast.

De technische modaliteiten van de kaderovereenkomst financiering en uitgifte van de bonds zijn grotendeels uitgeklaard. Het ontwerp van kaderovereenkomst wordt gefinaliseerd met het oog op agendering en goedkeuring door de Vlaamse regering in het voorjaar van 2017.

EIB

In de afgelopen jaren was er regelmatig contact met de EIB. In september 2016 werd door het Vlaams Gewest officieel aan de EIB de vraag gesteld tot medefinanciering van het Oosterweelproject. In oktober 2016 bevestigde de EIB dat zij zich als een natuurlijke partner voor dit project ziet, daar zij al lang actief is bij de financiering van de infrastructuurwerken voor transport, en in het bijzonder voor trans-Europese netwerken, waar de Oosterweelverbinding deel van uitmaakt. Met de EIB wordt nu de eerste fase voor deze financiering opgestart : de instructie van het project. Het doel van deze instructie is om de economische waarde, technische-en milieuaspecten en de financiële gezondheid van het project te onderzoeken. Vervolgens zal het voorstel tot financiering ter goedkeuring aan de Raad Van Bestuur van de EIB worden voorgelegd.

Road shows

In zijn recente road shows heeft het Vlaams gewest onder andere de toekomstige financiering van het project Oosterweelverbinding aangekondigd. Potentiële financiers hebben hierop geïnteresseerd gereageerd, met zelfs de mogelijkheid tot zeer langlopende financiering van meer dan 30 jaar.

Ook de marktomstandigheden voor een dergelijke financiering blijven momenteel erg gunstig.

Heroriëntering van de bijdragen stad Antwerpen en Havenbedrijf en prefinanciering door het Havenbedrijf voor de realisatie van de Oosterweelverbinding

De beslissing van de Vlaamse regering van 14 februari 2014 over de Oosterweelverbinding stelt dat alle kosten van het project begrepen moeten zijn in het taakstellend budget zoals bepaald door de Vlaamse regering bij haar beslissing van september 2010 om de ring te sluiten met een cut & covertunnel tussen de Oosterweelknoop en de ring R1. Dit budget bedraagt 3,25 miljard euro (prijspeil jan. 2010) en bevat alle kosten voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, inbegrepen de bouwkosten, grondverwerving, saneringen, verplaatsen nutsleidingen en dergelijke meer.

De hogere kostprijs van dit tunneltracé ten opzichte van de brugvariant werd gecompenseerd door vergoedingen van de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA). Deze bijdrage werd gekoppeld aan enkele concrete investeringen, ten belope van 350,3 miljoen euro (prijspeil 2010). In 2011 werden tussen BAM en de stad Antwerpen, respectievelijk het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen hierover overeenkomsten afgesloten.

Deze budgettaire engagementen van de stad Antwerpen en de Antwerpse haven worden geheroriënteerd in de filosofie van het Vlaamse Regeerakkoord. De overeenkomst van heroriëntering wordt momenteel gefinaliseerd.

Concreet regelt de nieuwe overeenkomst:

- het financieel engagement door de stad Antwerpen (70 miljoen euro) en GHA (30 miljoen Euro) voor in totaal 100 miljoen Euro investeringen in flankerende maatregelen en in mobiliteitsmaatregelen ter ondersteuning van een duurzame modal shift en de bereikbaarheid tijdens de werken in de Antwerpse regio
- het financieel engagement van de stad Antwerpen (107,5 miljoen euro) en GHA (142,8 miljoen euro) voor in totaal ca. 250 miljoen euro, als bijdrage in projecten ter bevordering van de leefbaarheid in de Antwerpse ringzone, waaronder bijkomende overkappingen van de R1 volgens af te spreken modaliteiten;
- de mogelijkheid tot prefinancieren door de stad Antwerpen en GHA van bepaalde infrastructuurwerken die normaliter door het Vlaams Gewest bekostigd worden;
- zoals de prefinanciering van de renovatie van de Royersluis door GHA ten belope van het bedrag dat ten laste valt van het Vlaamse Gewest;

1.4.5. Stortlocaties overtollige gronden

Definitieve berging

De werken die met de Oosterweelverbinding gepaard gaan genereren grote volumes grondoverschot (ca. 8,5 miljoen m³).

Het is niet werkbaar dat de aannemers/consortia die gekozen worden voor (één van) de deelopdrachten van de Oosterweelverbinding, zelfstandig instaan voor het afzetten van dergelijke volumes grondoverschot.

Daarom wordt een overheidsopdracht ‘Aanbieden van mogelijke afzetlocaties voor het wegzetten van grondoverschot afkomstig van de Oosterweelverbinding’ afgesloten, met toepassing van de concurrentiedialoog.

Op 4 maart 2016 (Bulletin der Aanbestedingen) en 9 maart 2016 (Europees Publicatieblad) is op basis van een concurrentiedialoog een oproep gelanceerd voor afzetlocaties voor overtollige gronden.

Daar was gebleken dat betrokken partijen een meer marktgerichte exploitatie van de putten nastreven, werd deelname aan de concurrentiedialoog meer opportuun geacht. De provincie en Waterwegen en Zeekanaal hebben dan ook in het kader van de selectiefase een kandidaatstelling ingediend voor een capaciteit van 4,5 miljoen m³.

Uit de ontvangen kandidaatstellingen is gebleken dat er voldoende behoorlijke afzetlocaties worden voorgesteld, waarvan de totale (aangeboden) afzetcapaciteit de benodigde capaciteit ruimschoots overstijgt.

Na het doorlopen van de concurrentiedialoog is de gunningsbeslissing voorzien begin 2017.

Vrijwaren Sint-Annabos voor tijdelijk storten baggerspecie

Naast de volumes aan grondoverschot die definitief worden geborgen komt ongeveer 1,9 miljoen m³ aan baggerspecie in aanmerking voor hergebruik.

In de oorspronkelijke plannen van de Oosterweelverbinding zou een groot deel van het Sint-Annabos tijdelijk verdwijnen om plaats te maken voor grondopslag en ontwatering van deze gronden.

Door een alternatieve oplossing te vinden voor de opslag van grond tijdens de aanleg van de Scheldetunnel kan het merendeel van het Sint-Annabos echter gevrijwaard blijven. Dit is één van de maatregelen die voortkomen uit een aantal workshops die de intendant gefaciliteerd heeft met stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, Ademloos, Natuurpunt WAL, de Vlaamse overheid en BAM.

Het vinden van de alternatieve stortlocatie in het Noordelijk Insteekdok kwam tot stand door een intensieve samenwerking tussen het Havenbedrijf Antwerpen, BAM en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het Noordelijk Insteekdok wordt gedurende 2 tot 3 jaar door het Havenbedrijf ter beschikking gesteld van BAM voor de opslag van de grond. Deze grond wordt na de aanleg van de tunnel teruggevoerd om de tunnelelementen toe te dekken.

Dankzij deze alternatieve oplossing kan het grootste deel van het Sint-Annabos (gevvrijwaard blijven tijdens de werken van de Oosterweelverbinding.

Na de aanleg van de Oosterweelverbinding krijgt de natuur opnieuw alle ruimte. Zo wordt o.a. een bosverbinding aangelegd tussen Blokkersdijk en het Sint-Annabos, een slikken- en schorregebied met overstromingsbos voorzien en wordt de Charles de Costerlaan omgevormd tot een groene fiets- en wandelboulevard. Het Rot, de Middenvijver, het Sint-Annabos en Blokkersdijk worden zo met elkaar verbonden tot één grote groene long voor Linkeroever. De redding van het Sint-Annabos is een nieuwe stap vooruit in het Oosterweeldossier.

1.4.6. Maatschappelijk draagvlak

BAM zet nagenoeg continu initiatieven op voor het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor geplande en lopende werken. Volgende acties werden op touw gezet:

- Presentaties over Oosterweel, infrastructuurwerken Linkeroever & Zwijndrecht, heraanleg Noordersingel, IJzerlaan of andere projecten van BAM voor organisaties, bedrijven, verenigingen, besturen, administraties, overlegorganen en scholen in Antwerpen, Zwijndrecht en de brede regio rond Antwerpen. Zowel op initiatief van BAM, in samenwerking met andere partners of op aanvraag.
- Organisatie van persmomenten rond leidingentunnel IJzerlaan, start nieuwe fase Welenroute, opening pop-up infopunt infrastructuurwerken Linkeroever & Zwijndrecht, plaatsing fietsbrug IJzerlaan en medewerking aan persmomenten van partners zoals vrijwaring Sint-Annabos of samenwerking intendant.
- Actieve participatie aan de communicatie-initiatieven van Slim Naar Antwerpen, Port of Antwerp, VOKA, Alfaport waarbij op een gecoördineerde wijze gecommuniceerd wordt rond de bereikbaarheid van stad en omgeving.
- Actieve participatie aan inspraak- en infomomenten van partners zoals voor Cadixwijk en Slachthuisite.
- Gerichtte verspreiding van een uitgebreide informatiebrochure in Zwijndrecht en op Linkeroever over de geplande infrastructuurwerken in deze omgeving. De realisatie

van een pop-up infopunt voor deze werken op de Beatrijslaan op Linkeroever dat geopend was in oktober en november 2016 en waar bewoners of andere geïnteresseerden 4 dagen per week terecht konden voor informatie en vragen over de geplande werken.

- Verdere uitbouw van de projectwebsites oosterweelverbinding.be, ijzerlaan.be, noordersingel.be met uitgebreide en actuele info over het project en/of de lopende werken.
- Gerichte verspreiding van nieuwsbrieven, bewonersbrieven, e-nieuwsbrieven, tweets via @ijzerlaanbrug en @noordersingel, etc. in het kader van de lopende werven.
- Organisatie van geleid tunnelbezoek in het weekend van 8 en 9 oktober voor de buurtbewoners van het project IJzerlaan waarbij 300 burens door de nieuwe leidingtunnel wandelden. Organisatie van bijkomende tunnelwandelingen voor besturen en organisaties.
- Organisatie van buurtontbijt en kijkmoment naar aanleiding van overvaren en ophijsen fietsbrug IJzerlaan op 4 december. In samenwerking met de stad Antwerpen worden datzelfde weekend boottochten langs de bruggen Albertkanaal en vertelwandelingen over de IJzerlaan georganiseerd.
- Realisatie van animatiefilmpjes over de infrastructuurwerken Linkeroever en over de Oosterweelverbinding die op een laagdrempelige wijze de geplande werken uitleggen.

2. Poort Oost

2.1. E34/E313

Ten gevolge van een advies van het Agentschap Natuur en Bos (ANB) op de nieuwe terinzagelegging (op basis van Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszones ‘BE2100017 Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen’) zijn bijkomende onderzoeken noodzakelijk. Na de ontwerp tekstbespreking met ANB, ten vroegste begin 2017, kan het plan-MER worden goedgekeurd.

De snelst mogelijke timing voor het verdere procedureverloop ziet er als volgt uit:

Goedkeuring plan-MER	Ten vroegste begin 2017*
Beslissing Vlaamse Regering	Begin 2017*
Procedures GRUP/project-MER, Bouwaanvraag	2017 – 2018*
Start werken (vroegst mogelijke theoretische start der werken)	2020*

2.2. A102 / R11bis

In het kader van het plan-MER A102/R11bis werd een deelrapport betreffende de discipline ‘mens en mobiliteit’ opgemaakt. Dit deelrapport werd in juni 2016 afgerond en werd op 16

september 2016 op een stuurgroep met de adviesinstanties besproken. Naar aanleiding van deze vergadering werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan het rapport, welke via een schriftelijke consultatieronde worden voorgelegd aan de officiële adviesinstanties.

Op basis van dit deelrapport heeft de Dienst MER op 13 december 2016 aanvullende richtlijnen overgemaakt.

De verdere timing ziet er als volgt uit::

- Afronden plan-MER: 2017.
- GRUP definitief vastgesteld: 2018
- Opmaak project-MER: 2018
- stedenbouwkundige vergunning begin 2019 *
- onteigeningen: ten vroegste 2019*
- start der werken: 2024**

* snelst haalbare termijnen

** Start na realisatie Oosterweelverbinding.

3. Waasland

De Vlaamse Regering legde het GRUP voor het project Oostelijke Tangent op 4 oktober 2015 voorlopig vast. Het openbaar onderzoek is afgelopen op 18 maart 2016.

Na het einde van het openbaar onderzoek beschikt de Vlaamse Regering over 180 dagen om de bezwaren en adviezen te behandelen. Vermits er voor de Oostelijke tangent gebruik gemaakt is van het reparatiedecreet voor het zogenaamde integratiespoor plan-MER moet de dienst MER, op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek een beslissing nemen over het plan-MER. De dienst MER beschikt over 35 dagen om een beslissing te nemen. De dienst MER heeft op 26 mei 2016 het plan-MER ongewijzigd goedgekeurd

De termijn van 180 + 35 dagen liep af op 19 oktober 2016. De Vlaamse Regering heeft op 30 september 2016 beslist om deze termijn met 60 dagen te verlengen. Deze termijnverlenging van 60 dagen moet niet uitgeput worden. Op 9 december 2016 heeft de Vlaamse Regering de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Oostelijke tangent Sint-Niklaas’ principieel goedgekeurd.

De projectnota voor de Oostelijke Tangent is in opmaak en een eerste Intergemeentelijke Begeleidingscommissie ging door op 30 juni 2016. De projectnota wordt momenteel verder afgewerkt (vnl. kunstwerken en raming). Een volgende Intergemeentelijke Begeleidingscommissie wordt verwacht in januari 2017. De Regionale Mobiliteitscommissie kan dan doorgaan in februari 2017. Na goedkeuring van de projectnota kunnen het definitief onteigeningsplan en Ministerieel besluit voor onteigening worden opgemaakt.

4. N49

De ombouw van het wegvak tussen Zelzate en Westkapelle wordt opgedeeld in deelprojecten waarvan de studies verschillende goedkeurings- en vergunningsprocedures kennen.

Voor de bouw van de brug ter hoogte van de Stoepestraat te Assenede is de ontwerpstudie ver gevorderd, deze zal in het voorjaar 2017 worden afgewerkt. De onteigeningsprocedure voor de brug ter hoogte van de Stoepestraat in Assenede is eind 2015 opgestart.

Bij de afsluiting van het kruispunt Stoepestraat, moet een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Stoepestraat naar de R4-west te Zelzate worden aangelegd. Het ontwerp voor deze nieuwe ontsluitingsweg werd niet goedgekeurd door de gemeentes Assenede en Zelzate, omdat de gemeentes vrezen dat de ombouw van de N49 volgens het goedgekeurde streefbeeld, de aanleg van het gewenste Bijzonder Economisch knooppunt (BEK) nabij het projectgebied, op de helling zal zetten. Daarom wordt eerst een bijkomende verkeersmodellering opgemaakt, als input voor het PRUP ten behoeve van het BEK.

De studie voor de bouw van de twee bruggen over de N49 ter vervanging van de kruispunten met Oosthoek en met de Nieuwburgstraat te Assenede, is opgestart.

De opdracht voor de bouw van de brug in de Stroomstraat over de N49 te Assenede werd reeds aanbesteed en gegund in 2015. De onteigeningen voor dit project zijn nog lopende, en de start van de werken wordt in het tweede kwartaal van 2017 voorzien.

Voor het aansluitingscomplex N456 met N49 te Kaprijke en de mogelijke omleidingsweg rond Lembeke is het definitieve plan-MER goedgekeurd in oktober 2015. In 2017 zal de procedure tot opmaak van een gewestelijk RUP worden gestart.

De werken voor de bouw van de tunnel N455 onder N49 te Sint-Laureins zijn gestart op 21 september 2015. De realisatie van de tunnel zal tegen het zomerverlof van 2017 voltooid zijn.

Voor het deelproject Maldegem-Celieplas is op de GBC van begin 2016 de keuze gemaakt voor de aanleg van een fietsersbrug en het opwaarderen van de bestaande tractorbrug aan de Bredeweg, met een bijkomende noordelijke verbinding voor landbouwverkeer naar Aardenburgkalseide (N410). De unieke verantwoordingsnota voor dit deelproject werd voorgelegd in de GBC van 25 november 2016. De technische ontwerpstudies voor de nieuwe fietsersbrug en de landbouwweg worden verder uitgewerkt.

Voor het uitgebreide projectgebied tussen de Vakebuurtstraat te Maldegem en de Hoornstraat in Damme is de ontwerpstudie verdergezet, na de goedkeuring van het voorontwerp en de startnota in oktober 2015. De projectnota met de verdere uitwerking werd een eerste keer voorgelegd en besproken in de intergemeentelijke begeleidingscommissie op 1 september 2016.

Er is een project-MER studie vereist voor het gehele project tussen de Vakebuurtstraat te Maldegem en de Hoornstraat te Damme. Deze project-MER studie werd aanbesteed eind 2015 en is gestart op 1 maart 2016. Op 5 juli 2016 werd de richtlijnenvergadering gehouden. De resultaten van de project-MER-studie zullen in de projectnota en de technische plannen voor het project verwerkt worden.

Voor de deelprojecten Vredestraat Lapscheure en Hoeke werd eind 2015 de technische studie opgestart. De unieke verantwoordingsnota voor het deelproject Hoeke werd goedgekeurd op de GBC van 9 september 2016 en kreeg een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur op de Regionale Mobiliteitscommissie van 7 november 2016. De unieke verantwoordingsnota voor het deelproject Lapscheure werd een eerste keer voorgelegd en besproken op de GBC van 9 september 2016. De opmerkingen op het plan en de nota worden verwerkt en voorgelegd op een volgende GBC in het voorjaar van 2017.

Nauw samenhangend met de N49 is er de aanleg van de A11 tussen Westkapelle en Brugge die van start ging in maart 2014 en die tegen september 2017 afgewerkt wordt.

5. R4 Gent

Het omvormen van de R4 Oost is in uitvoering. In 2014 werd de bouw van het complex Langerbruggestraat (knooppunt 8) aanbesteed, de werken zijn gestart op 28 september 2015.

Hiervoor was 12,5 miljoen euro voorzien op het programma 2014 en het project werd vastgelegd op het investeringsprogramma voor circa 11 miljoen euro.

De uitvoering van alle andere projecten (complexen en ongelijkgrondse kruispunten) op de R4 West en Oost zal vanaf (ten vroegste) 2020 uitgevoerd worden via Publiek Private Samenwerking.

De opmaak van het referentie-ontwerp, de opmaak van de opdrachtdocumenten en de begeleiding tijdens de procedure voor aanstelling van een consortium alsook tijdens uitvoering der werken werd gegund en opgestart.

Het fietssnelwegenplan zal een relevante invloed hebben op de kostprijs van het PPS-project. In functie van de geplande fietssnelweg langsheen de R4 Oost, zijn bijkomende kunstwerken te realiseren, zijn over bijkomende delen een fietssnelweg te realiseren en is de breedte van de voorziene delen aan te passen. De invloed op de kostprijs is voorlopig begroot op circa 8 miljoen euro. Daarnaast hebben ook de bijgestelde verwachtingen voor de knooppunten O1, O2 en O3 op de R4 Oost en het verhoogde ambitieniveau voor het uitzonderlijk transport een impact op de kostprijs. Het onderzoek is nog volop lopende, maar de eerste inschattingen tonen aan dat voor de knopen O1/O2/O3 dit minimaal een verdubbeling zal betekenen. Voor de brug over de Moervaart wordt de impact voorlopig begroot op 7 miljoen euro (uitgaande van mogelijkheid behoud landhoofden).

B. Watergebonden infrastructuur

1. Bruggen Albertkanaal

Dit project heeft tot doel alle bruggen over het Albertkanaal tussen Antwerpen en Meerhout te herbouwen of aan te passen tot bruggen met een vrije doorvaarhoogte van 9,10 m. In het kader van de herbouw of aanpassing worden ook de versmallingen van het Albertkanaal ter plaatse van deze bruggen weggenomen.

De herbouw of aanpassing van de bruggen in de provincie Limburg is eveneens in uitvoering maar maakt geen deel uit van het Masterplan 2020.

Voor de herbouw van de Noorderlaanbrug en de spoorbruggen (lijnen 12 en 27A) trad BAM als bouwheer op. In opdracht van BAM is ook het project voor de vervanging van de Ijzerlaanbrug door een fiets-en voetgangersbrug in uitvoering (zie 1.2.7).

nv De Scheepvaart is projecteigenaar voor de herbouw of aanpassing van 22 bruggen waarvan:

- één te herbouwen spoorbrug
- één nieuwe brug (brug Kruiningestraat)
- vier wegbruggen die kunnen worden aangepast
- zestien wegbruggen die integraal dienen te worden herbouwd

Thans zijn de volgende 12 bruggen/deelprojecten al gerealiseerd :

- Noorderlaanbrug
- Spoorbruggen Antwerpen
- Houtlaan Wijnegem
- Brug Oelegem I
- E34 bruggen Ranst
- Brug Viersel
- Brug Grobbendonk

- Brug Herentals-Olen (verhoogd voor 2010)
- Brug Olen-Hoogbuul
- Sluisbrug Olen
- Brug Oevel-Punt
- Brug Meerhout-Veedijk

Het globale rendement van het project zal worden bereikt wanneer alle bruggen zullen zijn verhoogd (streefdatum 2020). De gerealiseerde deelprojecten zorgen evenwel al voor een partiële verbetering van de doorstroming van de binnenvaart en van de veiligheid. Als afgeleid effect is te vermelden dat bij de herbouw van de bruggen bijzondere aandacht gaat naar het verbeteren van de voorzieningen voor trage weggebruikers en aansluitingen op het wegennet.

De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul werd voltooid.

De herbouw van de brug Deurne-Bal werd in oktober 2016 aangevat.

De aanbestedingen voor de herbouw van de Theunisbrug en voor de verhoging van de sluisbrug Wijnegem worden in januari 2017 gelanceerd. De aanvang van de werken Theunisbrug is voorzien in 2018, na de herbouw van de brug van Deurne Bal.

De studie m.b.t. de herbouw van de Hoogmolenbrug is in overleg met AWW in uitvoering.

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse regering om voor de herbouw van 15 bruggen over het Albertkanaal Via-Invest opdracht te geven om deze, in overleg met nv De Scheepvaart, voor te bereiden voor realisatie als PPS-project. Deze beslissing maakt het mogelijk het globale project voor het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal uit te voeren met als streefdatum 2020. Op 17 juli 2015 erkende de Vlaamse regering het project 'Verhoging bruggen Albertkanaal' als PPS-project.

nv De Scheepvaart en Via-Invest zorgen samen voor de technische en juridisch-administratieve uitwerking van het PPS-project.

Zeven bruggen van het Masterplan 2020 maken deel uit van het PPS-project dat in totaal de herbouw van 15 bruggen omvat. Er is gekozen om het project in 2 clusters op te splitsen. Cluster 1 omvat 7 bruggen, waaronder 3 bruggen uit het Masterplan 2020 (Herentals-Lier, Geel-Stelen en brug Eindhout), Cluster 2 omvat 8 bruggen waaronder 4 bruggen uit het Masterplan (Hoogmolenbrug Schoten, brug Oelegem II, brug Herentals-Herenthout en brug Meerhout-Vorst).

Op 10 augustus 2015 werd de selectieleidraad voor de eerste PPS-cluster in de markt geplaatst. De selectiedossiers werden op 9 oktober 2015 ontvangen. Op 25 november 2015 keurde de Raad van Bestuur het selectieverslag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed waarbij 4 kandidaten worden weerhouden voor de volgende fase..

Op 1 oktober 2015 werd een adviesvraag aan het INR uitgestuurd met de vraag om te oordelen over de ESR-neutraliteit van het project. Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project. De gunningsprocedure voor cluster 1 wordt verder gezet.

De uitvoering van de bruggen van cluster 1 is te situeren in de periode 2017-2020. De selectieleidraad voor de bruggen van cluster 2 zal in januari 2017 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Raad van Bestuur.

2. Royerssluis

De Royerssluis zal omgebouwd worden tot een performante binnenvaartsluis, die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen. De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren en voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven. Door de verbreding van de Royerssluis wordt het versassen van vierbaksduwvaart mogelijk.

De bestaande MKBA (2003) werd in 2013 geactualiseerd. Aan deze MKBA werd een aanvullende nota toegevoegd met de nodige argumenten voor de vergroting van de sluis tot een 36 meter variant. In 2015 werden beide documenten geïntegreerd en verder onderbouwd tot de MKBA.

Op basis van bovenvermelde elementen opteerde een stuurgroep met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen voor de 36 meter variant.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft aangegeven om bij de renovatie van de Royerssluis een financiële bijdrage te willen leveren ten waarde van 15 % van de kost van de 27 meter variant en daarboven de meerkost van 13 miljoen euro voor de 36 meter variant.

Het Politiek Stuurcomité Oosterweelverbinding heeft kennisgenomen van de optie om de renovatie van de Royerssluis als prioritair project voor prefinanciering door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen op te nemen en heeft de opdracht gegeven om de modaliteiten hiervoor concreet uit te werken door de overeenkomst betreffende de heroriëntatie van middelen stad/Haven te finaliseren.

Het project-MER zal worden afgewerkt tegen januari 2017.

Ondertussen werden de nutsleidingen in kaart gebracht en is er overleg met de leidinghouders met betrekking tot de herlokalisatie van de nutsleidingen. Het bijkomend geotechnisch onderzoek is afgerond. Het milieuhygiënisch onderzoek zit in de afrondingsfase.

Door het Gemeentelijk Havenbedrijf werd aan een architectenbureau de opdracht gegeven om een beheersplan op te maken voor het behoud van de sluisgerelateerde gebouwen. Bepaalde gebouwen kunnen niet worden behouden.

De herlokalisatie van het pompstation Sloepenweg, en het omleggen van de bestaande aansluitingen (Ruien) dient verder te worden bekeken en uitgewerkt. Deze werken worden gepland in de periode 2018-2022.

Na de voorontwerpstudie in 2013 werd in 2014 gestart met het ontwerp voor de 36 meter variant. Deze studie zal in 2016 afgerond zijn, zodat het bestek kan worden gefinaliseerd tegen voorjaar 2017.

Het Waterbouwkundig labo rondde een eerste studie van het vul- en ledigingssysteem van de Royerssluis af. Een bijkomende studie met vullen via omloopriolen is afgerond.

De timing van de renovatie van de Royerssluis wordt afgestemd op de timing van de werken voor de Oosterweelverbinding. De werken aan de Royerssluis zullen circa 3,5 jaar duren. De invloed van de werken van de Oosterweelverbinding wordt in nauwe samenwerking met BAM en het betreffende studiebureau bekeken. Vanuit de vraag tot beperking van de hinder voor de scheepvaart en de afweging van risico's tijdens de uitvoering (stabiliteit, zettingen) en de optimalisatie van de werf hebben BAM en de afdeling Maritieme Toegang inmiddels afgesproken om te werken aan eenzelfde gecoördineerde aanbesteding van de werken voor de Oosterweelverbinding (perceel Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) en de werken voor de

renovatie van de Royerssluis. Dit heeft een aanzienlijk positief effect op de eerder genoemde interface risico's (zie ook hoofdstuk A.1.3.1).

Bij deze gecoördineerde werken is het deel renovatie van de Royerssluis gepland in 2019-2022.

C. Openbaar vervoer

1. Noorderlijn

De Noorderlijn brengt een vlotte tramverbinding tussen het centrum van de stad, het Eilandje en het noorden van de stad tot stand. Het project kan opgedeeld worden in drie projectgebieden: Noorderleien, Eilandje en Noorderlaan. De Noorderlijn is een project van De Lijn, de stad Antwerpen en het Agentschap Wegen en Verkeer.

De werken zijn in uitvoering en zitten op schema. De planning voorziet dat in 2017 een deel van de traminfrastructuur in gebruik kan worden genomen. Tegen maart 2017 wordt tram 6 verlengd tot P&R Havana. Tegen april 2017 wordt tram 7 verlengd tot het Eilandje, in juni 2017 wordt deopenhelling metro Leien Zuid in gebruik genomen en in september 2017 wordt deopenhelling Turnhoutsepoort in gebruik genomen.

De planning voor het in gebruik nemen van de overige traminfrastructuur ziet er als volgt uit:

- januari 2018: tram 7 tijdelijk via Noorderlaan tot P&R Havana
- januari 2019: tram 1 P&R Havana – Bolivarplaats / nieuwe lijnvoering
- januari 2019: tram tot keerlus Straatsburgbrug

2. Zuiderlijn

De studie naar het toekomstige openbaar vervoer in de Antwerpse zuidrand verloopt volgens planning. Eind oktober 2016 werd aan de stuurgroep het resultaat van het tracéonderzoek voorgelegd. Op basis van dit resultaat kan de stuurgroep een standpunt innemen over wat de volgende stappen zullen zijn. De enquête over de mobiliteitsgewoonten en -behoeften in de regio is nog niet afgerond. Eens alle informatie beschikbaar is en in kaart is gebracht, zullen voorstellen van nieuwe verbindingen voor tram, trambus en/of bus aan de stuurgroep worden voorgelegd.

De studie zal met verschillende factoren rekening houden. Zoals hiervoor aangehaald zullen de bewoners gevraagd worden naar hun huidige en hun toekomstige mobiliteitsgebruik. Behalve bewoners worden ook bedrijven, ziekenhuizen en andere organisaties bij de bevraging betrokken. Bij al deze doelgroepen peilt de studie naar de woon-werk-, de woon-school- en de vrijetijdsverplaatsingen. Op basis van de resultaten en de ruimtelijke haalbaarheid zal uiteindelijk een voorstel worden voorgelegd en kan de Vlaamse regering een keuze maken voor toekomstige tram- en/of trambustracés en voor het busaanbod in het gebied.

3. Openhelling Turnhoutsepoort

De werken aan deopenhelling Turnhoutsepoort zijn op 15 september 2016 gestart. Dankzij deopenhelling Foorplein kan ook tram 10 ondergronds instaan voor een storingvrij tramaanbod en de verbinding tussen Wijnegem en het Zuiden van Antwerpen. Het in gebruik nemen is gepland tegen september 2017.

D. Fietsinfrastructuur

De Provincie Antwerpen stelt voor het Fietstraject langs de spoorlijn Lier-Antwerpen een langer tracé met meer kunstwerken voor. Hierdoor zou de kostprijs echter stijgen van 2.750.000 € naar 23.250.000 €. We onderzoeken hoe we voor dit traject tot een kwaliteitsvolle en budgettair haalbare oplossing kunnen komen. Voor dit project is momenteel ook een aanvraag voor Europese subsidies lopende.

De werken aan het fietstraject Hoboken-Hemiksem kunnen in 2017 starten indien de laatste 26 oenteigeningen tijdig kunnen worden afgerond.

Het traject Berendrecht-Zandvliet-Lillo van de havenroute werd op 24 maart 2016 definitief opgeleverd.

Voor de Districtenroute werd het traject tussen de Drakenhoflaan en de Ruimtevaartlaan gerealiseerd samen met volledige heraanleg van de straat. Voor de rest van dit fietstraject werden stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd en is de start der werken gepland in 2017.

Voor het fietstraject Beatrijslaan Burcht zijn de deeltrajecten Heirbaan-Kruibeeksesteenweg en Beatrijslaan-Astridlaan afgerond. Het deeltraject De Wallen (Dorp aan de Stroom) werd in 2016 aanbesteed. De deeltrajecten Kaaiplein en Brocap-De Vlakte kunnen pas op lange termijn gerealiseerd worden omdat ze respectievelijk gekoppeld zijn aan werken voor het Sigmaplan en een gemeentelijk RUP.

Het project Ringfietspad bestaat enerzijds uit een verlenging van dit fietspad in noordelijke en zuidelijke richting, aansluitend op de voorzieningen langs de Schelde en aansluitend op de Scheldekruisende fietsvoorzieningen. Anderzijds willen we de kwaliteit van het bestaande fietspad sterk te verbeteren. Door optimaal gebruik te maken van de bestaande bruggen over de Antwerpse Ring, ook ter hoogte van de op- en afritten, wordt zowel het comfort als de veiligheid voor fietsers aangepakt. Ter hoogte van de kruising met de op- en afritten vraagt deze oplossing wel omvangrijke bijkomende infrastructuur. Het onderzoek voor deze optimalisatie van het Ringfietspad werd opgestart. Voorlopig werden aanpassingen aan 3 kruispunten weerhouden. Deze worden momenteel geraamd op 4.850.000€. De stad Antwerpen coördineert dit dossier, er wordt hiervoor een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met AWW.

E. Minder Hinder

In 2016 werden verschillende werven opgestart in de Antwerpse stadsregio, en ook in 2017 en 2018 zullen nog tal van werken worden aangevat, waaronder de infrastructuurwerken Linkeroever en de Oosterweelverbinding. Onvermijdelijk zullen deze werken een zeer ingrijpende impact hebben op het verkeerssysteem in Antwerpen en omgeving.

De verkeershinder zal zoveel mogelijk worden beperkt door een optimalisatie van de fasering der werken, project-specifieke ingrepen en een duidelijke werfcommunicatie. Daarnaast is er het positieve effect van de infrastructurele maatregelen die in 2011 werden vastgelegd (de zogenaamde Quick Wins) en keurde de stuurgroep impactmanagement van 27 maart 2015 een lijst van project-overschrijdende maatregelen goed met als doel een duurzame modal shift te bekomen en de doorstroming voor het wegverkeer in de mate van het mogelijke te garanderen.

Op vraag van de stuurgroep impactmanagement van 15 januari 2016 maakte BAM een inschatting van de impact van de geplande werken voor de periode tot 2020. Hiervoor werden

werfsituaties doorgerekend voor 2016, 2017, 2018 en 2020. Tegenover deze impact, werd het positieve effect van de reeds uitgevoerde en de geplande maatregelen uitgezet. Tevens werd het aanbod inzake het openbaar vervoer (OV) in beeld gebracht, met inbegrip van de uitbreiding ervan in de beschouwde periode, en werd het potentieel ingeschat om met gedragsgerichte maatregelen het beoogde aantal voertuigen uit de spits te halen.

1. Doorrekeningen 2016 - 2020

De doorrekeningen voor de 4 werfsituaties tonen aan dat de wegcapaciteit in Antwerpen tijdens de werken sterk daalt zodat er voor 2017 in de avondspits tot 15% minder verkeer op het Antwerpse wegennet kan afgewikkeld worden.

Voor 2018 zal er met de start van de infrastructuurwerken op Linkeroever een bijkomende verkeersreductie nodig zijn van 5% voor Zwijndrecht en het verkeer richting Antwerpen op de E17. In absolute cijfers betekent dit een reductie van meer dan 30 000 voertuigen tijdens de avondspits in 2018.

2. Infrastructurele maatregelen

De flankerende maatregelen om de doorstroming zo goed mogelijk te garanderen en een duurzame modal shift te ondersteunen, (zoals goedgekeurd door de Stuurgroep Impactmanagement) omvatten zowel infrastructurale maatregelen als maatregelen gericht op exploitatie en gedragsverandering (via Slim naar Antwerpen). Deze maatregelen zijn uitgevoerd, of in voorbereiding voor uitvoering in 2017 en 2018.

Om het fietsverkeer te stimuleren werden de missing links en knelpunten op het fietsnetwerk in kaart gebracht, en maatregelen uitgewerkt om deze op te lossen. 28 maatregelen zijn uitgevoerd of gepland voor uitvoering in 2017 en 2018. Van 5 maatregelen moet de uitvoeringsperiode nog worden vastgelegd.

Daarnaast zullen er velostations worden geplaatst in nagenoeg alle Antwerpse districten. Hierdoor zal er gefaseerd ruimte bijkomen voor 30 000 abonnees vóór april 2017.

Met de ingebruikname van P+R Bosuil en de tijdelijke P+R Luchtbal (Metropolis) werden in 2016 reeds 623 extra parkeerplaatsen voorzien. Daarbovenop wordt bij de start van de infrastructuurwerken Linkeroever de tijdelijke P+R Blancefloer 4 voorzien met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen. Ter hoogte van de eindhalte van de tram op de Havanasite die in het voorjaar van 2017 in gebruik wordt genomen wordt een tijdelijke P+R voorzien met 114 parkeerplaatsen. De oplevering van de P+R parkeergebouwen op Havana, Wommelgem, Merksem en Linkeroever wordt momenteel begin 2019 voorzien.

Naast de gefaseerde ingebruikname van Brabo2 voorziet De Lijn in de periode 2016-2018 nog op een vijftal locaties infrastructurale aanpassingen, waaronder de ingebruikname van de open helling aan de Turnhoutsepoort.

De NMBS-gerelateerde infrastructurale maatregelen werden in samenspraak met de NMBS op punt gesteld. Studies rond de verbetering van de aantrekkelijkheid van de stopplaatsen Antwerpen-Zuid en Luchtbal moeten nog worden opgestart. Daarnaast staat er op korte (2016-2017) en middellange termijn (2018-2019) een groot aantal uitbreidingen gepland van fiets –en autoparkings in de nabijheid van 14 stations in de Antwerpse regio.

Om de doorstroming te verhogen worden de kruispuntregelingen aangepast in het invloedsgebied van de geplande werken. In 2015 en 2016 zijn er 29 verkeerslichten aangepast in functie van de grote werven, vooral op de assen van de Noorderlijn, de N129 en aan de IJzerlaan-Slachthuislaan.

Daarnaast wordt ook getracht om met een aanpassing van de verkeerslichten op de grote assen een vlot en betrouwbaar openbaar vervoer aanbod te blijven aanbieden. Op stadswegen werden hiervoor 19 kruispunten geselecteerd waarvan er 13 werden weerhouden en ondertussen reeds zijn uitgevoerd.

In functie van de wijzigende verkeersdrukte wordt er een dynamische bewegwijzering uitgerold om het verkeer via de meest wenselijke route te kunnen sturen en om autogebruikers naar de P+R's te leiden.

3. Exploitatie

De maatregelen op vlak van exploitatie die gepland staan of reeds zijn uitgevoerd kunnen worden opgedeeld in drie categorieën, namelijk De Lijn, de NMBS en exploitatie door derden.

De ingebruikname van de Noorderlijn (Brabo2) zal gefaseerd verlopen tussen voorjaar 2017 en 2019. Met de ingebruikname van de grote-capaciteit-trams kunnen er mogelijk 3.500 plaatsen extra worden aangeboden in de spits.

De NMBS heeft het aanbod vanuit Mol reeds opgedreven en de lijn vanuit Noorderkempen wordt eind 2016 versterkt in de spits. Naast deze 2200 bijkomende vrije plaatsen zijn er momenteel ruw geschat 28.000 vrije plaatsen per werkdag op de bestaande treinen richting Antwerpen.

Naast initiatieven van De Lijn en de NMBS die waren opgenomen in de lijst met flankerende maatregelen zijn er in de haven ondertussen nog verschillende initiatieven rond exploitatie uitgewerkt. De waterbus zal vanaf midden 2017 gefaseerd worden uitgerold; er werd een havenbreed carpoolplatform opgezet en een nieuw initiatief met havenbreed collectief vervoer werd opgestart naast de bestaande initiatieven zoals I-bus.

4. Gedragsgerichte maatregelen

'Slim naar Antwerpen' is de overkoepelende term voor het communicatie- en gedragsgerichte pakket van maatregelen en wordt gecoördineerd door de Stad Antwerpen.

Vanuit de Stad Antwerpen werden ondertussen reeds 30 bedrijven benaderd voor het uitvoeren van een mobiscan. De eerste mobiscans bij enkele grote bedrijven in Antwerpen geven aan dat circa 80% woon-werkverkeer met de wagen gebeurt, tegenover 20% met openbaar vervoer of fiets. Het potentieel voor openbaar vervoer en fiets is met 60% echter groot. Extrapolatie van de resultaten van de eerste mobiscans naar de 180.000 werknemers in het werkgebied geeft aan dat er 50.000 werknemers zijn die op een fietsbare afstand van het werk wonen en 24.000 een redelijk alternatief heeft met het bestaande openbaar vervoer. Indien de helft hiervan effectief kan aangezet worden om dit alternatief te gebruiken is er een potentieel van 37.000 mensen voor modal shift.

Een absolute voorwaarde is dat de nodige openbaar vervoercapaciteit hiervoor beschikbaar is. Er is ook nog een beduidend potentieel voor collectief vervoer, thuiswerken en carpoolen dat nog verder becijferd dient te worden. Het potentieel voor spitsmijden op de weg is zeer beperkt vermits de avondspits op de weg wel vier uur duurt, op het openbaar vervoer daarentegen is er wel ruimte voor spitsmijden.

5. Conclusies en acties

De doorrekeningen geven aan dat er meer dan 30.000 voertuigen uit de avondspits moeten worden gehaald en dat de doorstroming nog verbeterd moet worden om de files beheersbaar te houden.

Gezien de korte tijd tot de werken is er geen ruimte meer voor bijkomende grote infrastructurele maatregelen. De meeste haalbare infrastructurele werken zijn overigens in het verleden (de zogenaamde quick wins van 2011, en de extra flankerende maatregelen van 2015) al geïdentificeerd en in uitvoering gezet. Wel moet er gefocust worden op gedragsgerichte maatregelen, maatregelen die het comfort verhogen op het integrale woon-werk traject en op een snelle uitvoering. Mogelijke bijkomende maatregelen moeten dan ook worden gescreend op de ingeschatte timing voor realisatie, technische haalbaarheid, potentiële effecten, kostenraming en beleidsmatige haalbaarheid.

Een eerste selectie van bijkomende maatregelen focust op de volgende thema's:

- Wegcapaciteit op rode assen niet verder reduceren
- Optimaliseren van de bestaande vervoerscapaciteit
- Aantrekkelijkheid trajecten openbaar vervoer, fiets en collectief vervoer verbeteren
- Spreiden van vrachtverkeer in tijd en ruimte
- Monitoring, veiligheid en noodprocedures

6. Beslissingen van de Stuurgroep Impact Management

6.1. Versterking van het governance model

De Stuurgroep Impactmanagement wil het projectbeheer versterken en uitbreiden om de gestelde uitdagingen het hoofd te bieden. Het complexe verkeerssysteem over gemeente- en provinciegrenzen heen vergt een meer geïntensiveerde samenwerking, een gezamenlijke afweging van prioriteiten en inzet van financiële middelen, evenals een afstemming in de exploitatie van het openbaar vervoer op de uitdagingen die zich stellen.

6.2. Versterking van de acties

De Stuurgroep Impactmanagement heeft opdracht gegeven om samen met de havenbedrijven bijkomende maatregelen uit te werken voor het verder optimaliseren van het woon-werkverkeer in de haven, de bundeling van goederenstromen en de inzet van goederenvervoer via het Belgisch spoornet.

De Stuurgroep Impactmanagement heeft tevens opdracht gegeven om bijkomende acties uit te werken:

- Aantrekkelijkheid van trajecten voor OV, Fiets en Collectief Vervoer verder verbeteren
- Optimaliseren van de bestaande vervoerscapaciteit
- Spreiden van vrachtverkeer in tijd en ruimte
- Monitoring, veiligheid en Noodprocedures

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

- Bijlage 1: Projectfiches
- Bijlage 2: Overzichtstabel
- Bijlage 3: Indicatieve planning Oosterweelverbinding versie november 2016