

Vlaams  
Parlement

ingediend op **66** (2016-2017) – Nr. 3  
16 februari 2018 (2017-2018)

## **Verslag**

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond  
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

22 februari 2018

## INHOUD

|                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rapportering over de uitvoering van het toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid..... | 3  |
| Bijlagen:                                                                                        |    |
| Bijlage 1: Overzichtsplanning Oosterweelverbinding .....                                         | 35 |
| Bijlage 2: Samenstelling Werkbank Routeplan 2030 .....                                           | 39 |
| Bijlage 3: Werkbank Haventracé.....                                                              | 43 |

Rapportering over de uitvoering van het

## TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

22 februari 2018

## Inhoud

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Inleiding .....                                                             | 5  |
| A. Een gesloten Ring .....                                                  | 6  |
| 1) Infrastructuurwerken Linkeroever.....                                    | 6  |
| a. Vergunningen.....                                                        | 6  |
| b. Aanbesteding en gunning .....                                            | 6  |
| c. Leefbaarheidsprojecten Linkeroever en Zwijndrecht - Geluidsproject ..... | 7  |
| 2) Oosterweelverbinding (Scheldetunnel en RO) .....                         | 8  |
| a. Vergunningen.....                                                        | 8  |
| b. Ontwerp en aanbesteding .....                                            | 8  |
| 3) Voorafgaande projecten en voorbereidende werken .....                    | 9  |
| 4) Planning Oosterweelverbinding .....                                      | 11 |
| 5) Overkapping van de R1 .....                                              | 11 |
| a. 6 ontwerpteams.....                                                      | 11 |
| b. 6 segmenten .....                                                        | 11 |
| c. Het evaluatieproces: .....                                               | 15 |
| d. Het vervolgtraject .....                                                 | 16 |
| 6) Financiering.....                                                        | 16 |
| a. Financieel model.....                                                    | 16 |
| b. Kaderovereenkomst Financiering.....                                      | 18 |
| c. Financiering overkapping.....                                            | 19 |
| B. Van Masterplan 2020 naar Routeplan 2030 .....                            | 19 |
| 1) De Werkgemeenschap en het Werkplatform.....                              | 19 |
| 2) Vervoersregio en Routeplan 2030 .....                                    | 20 |
| 3) Masterplan 2020 projecten .....                                          | 23 |
| 4) Haventracé: een versterkte R2 .....                                      | 24 |
| C. Minder Hinder .....                                                      | 26 |
| Bijlagen: .....                                                             | 35 |

## Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio. Vandaag zijn we bijna een jaar verder. Sindsdien zijn een aantal belangrijke stappen gezet. De laatste procedures van burgerbewegingen bij de Raad van State werden stopgezet, en er kwam een samenwerkingsakkoord met de gemeente Zwijndrecht. Voor de infrastructuurwerken op Linkeroever werd in december een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd en eerder deze maand zijn de infrastructuurwerken op Linkeroever gestart.

In dialoog met de burgerbewegingen werd verder gewerkt aan het project-MER voor de Oosterweelverbinding. De onderzoeksvragen zoals overeengekomen in het kader van het Toekomstverbond werden in aanvullende richtlijnen opgenomen en worden zo dus meegenomen in het project-MER.

De Antwerpse regio werd de vierde 'vervoersregio' waar de lokale besturen rechtstreeks mee aan tafel schuiven om het mobiliteitsbeleid op hun grondgebied uit te tekenen. Zo kan er werk worden gemaakt van een Routeplan 2030.

Sinds september geven het team van de intendant en 5 internationale ontwerpteams in dialoog met de burgers vorm aan de overkapping van de 6 segmenten van de Antwerpse ring. Eind 2017 werd ruim 54 miljoen euro overgeheveld naar het Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen. Zo werd een eerste stap gezet naar de financiering van de 1<sup>e</sup> fase overkappingsprojecten.

Ook voor de andere onderdelen van het Toekomstverbond zetten we in dialoog met stakeholders stappen vooruit. Hiertoe werd een Werkgemeenschap opgestart met werkbanken die specifiek focussen op concrete deelaspecten van het Toekomst verbond. In dit rapport geven we u een stand van zaken.

Zo hakken we stelselmatig knopen door over belangrijke issues en zetten we het Toekomstverbond stapsgewijze om in concrete projecten en acties. Dit veronderstelt dat we soms moeten terugschakelen zoals in het haventracé waar we eerst het proces terug op orde zetten en de doelstelling formuleren.

Ook nu al moeten we concrete maatregelen nemen om de bereikbaarheid van Antwerpen te verbeteren en de hinder van de werven te beperken. In dit rapport geven we een overzicht van de lopend en geplande maatregelen die we hiervoor nemen.

## A. De ring rond maken en overkappen

### 1) Infrastructuurwerken Linkeroever

#### a. Vergunningen

De eindbeoordeling van de Dienst MER voor het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever werd op 08/07/2016 ontvangen. De vergunningsaanvraag werd ingediend bij Ruimte Vlaanderen op 02/09/2016 en het openbaar onderzoek liep van 15/10 tot 13/12/2016. Op 24 augustus 2017 werd in de Zaak der wegen een positief advies verleend door de gemeenteraad van Zwijndrecht. De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 15 december 2017. De vergunning is uitvoerbaar geworden op 2 februari 2018.

#### b. Aanbesteding en gunning

Op basis van het bestek (Gunningsleidraad + Aannemingsovereenkomst) voor de opdracht 'Oosterweelverbinding – Infrastructuurwerken Linkeroever' hebben drie bidders in februari 2017 een eerste offerte ingediend. Het betreft een "Engineer & Construct" opdracht, waarbij de opdrachtnemer instaat voor het technische uitvoeringsontwerp en de bouw. BAM heeft de ingediende eerste offertes geanalyseerd en intensieve onderhandelingsgesprekken gevoerd met de individuele bidders. Op 30 mei 2017 is het BAFO-bestek ter beschikking gesteld van de bidders. Op 31 juli 2017 heeft BAM de BAFO's van de 3 bidders ontvangen. Zoals voorzien in de gunningsleidraad, heeft BAM eerst de kwalitatieve criteria laten beoordelen door de jury's. BAM heeft vervolgens de prijsenveloppes geopend om de scores voor het criterium prijs te bepalen en de beoordeling van de volledigheid, formele regelmatigheid en het voldoen aan de minimale eisen te kunnen afronden. Deze werkwijze garandeert een objectieve beoordeling van beide gunningscriteria (prijs en kwaliteit) zonder onderlinge beïnvloeding en biedt de beste garanties op een kwalitatieve uitvoering tegen de beste prijs, alsook op een zorgvuldig en deugdelijk aanbestedingsproces.

Op 6 oktober 2017 gunde BAM de werken aan het consortium Rinkoniën (Artes – CIT Blaton – Mobilis – Stadsbader) voor een aannemingsbedrag van 376 miljoen Euro. Dit is circa 7% lager dan de raming (door onafhankelijke deskundigen geraamd volgens de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK)).

De contractsluiting, met de ontbindende voorwaarde van een uitvoerbare vergunning, volgde op 8 januari 2018. Het consortium startte meteen de voorbereidingen, met prioriteit aan de uitvoeringsplanning, de werfvoorbereiding en de voorbereidende werken, zoals het verplaatsen van nutsleidingen, een tijdelijke P&R, inrichting werfterreinen en werfwegen. De voorbereidende werken zijn op 8 februari 2018 begonnen met de aanleg van de tijdelijke P&R aan de Middenvijver. . De opdrachtnemer werkt een gedetailleerde uitvoeringsplanning uit waarbij de cesuur van voorbereidende werken en hoofdwerken in september van dit jaar ligt. Hierbij is de bouw van het P&R-gebouw Linkeroever met de bijhorende traminfrastructuur en de zuidelijke verbindingsweg prioritair.

Door BAM werden inmiddels de nodige gronden verworven alsook werd de boscompensatie verzekerd.

### c. Leefbaarheidsprojecten Linkeroever en Zwijndrecht - Geluidsproject

Op 24 augustus 2017 sloten het Vlaams Gewest, de BAM, de Intendant voor leefbaarheidsprojecten in de zone van de Antwerpse Ring, de gemeente Zwijndrecht en twee burgers een samenwerkingsovereenkomst voor de concretisering van het Toekomstverbond voor het project Infrastructuurwerken Linkeroever op basis van een evenwaardig ambitieniveau voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Het heden vergunde project houdt reeds een hoger ambitieniveau in, dat verder wordt bijgesteld, verfijnd en geconcretiseerd. Het samenwerkingsakkoord houdt een verbetering in op het vlak van landschappelijke inpassing van het project en de aansluiting op het onderliggende wegennet. Het bevat tevens de uitwerking en realisatie van een Geluidsproject om het wegverkeerslawaaï afkomstig van de E17 te reduceren met 10 dB(A) Lden in woongebieden in Zwijndrecht en Burcht met een hoog geluidsniveau. De bijkomende maatregelen zullen deel uitmaken van een nieuwe vergunningaanvraag.

Het Geluidsproject werd als minimaal te realiseren doelstelling opgenomen in de opdracht voor leefbaarheidsprojecten voor het Segment West in opdracht van de Intendant ('Team West': Omgeving, Urbanisten, Cobe). De uitwerking, financiering en realisatie van dit geluidsproject is gegarandeerd en vloeit voort uit het engagement van de Vlaamse overheid in het Toekomstverbond betreffende de optimalisatie van de geluidswerende maatregelen.

Aan Team West werd gevraagd dat zij de uitwerking van dit geluidsproject prioritair zouden aanpakken, zodat de aannemer voor de Infrastructuurwerken Linkeroever proactief rekening kan houden met de beoogde maatregelen.

Voor de uitwerking van het Geluidsproject werd een werkgroep met de betrokken partijen, geluidskundigen, ontwerpers en ingenieurs opgestart. Deze werkgroep bereikte eind januari 2018 een akkoord over een afgewogen maatregelenpakket dat stapsgewijs in functie van de geplande werken vorm krijgt en uitgewerkt wordt. Dit pakket bevat drie onderdelen :

- 1 *Bermen en schermen*
  - aarden berm (minstens 8 meter hoog t.o.v. de rijweg) langs Burchtse zijde, van de Krijgsbaan tot aan de Kennedytunnel. De afscherming loopt door tot bovenaan de oprit op de Krijgsbaan.
  - Hellend scherm langs Burchtse zijde, ten westen van de Krijgsbaan, langs de E17 en de afrit komende van Gent
  - hellend scherm (8 meter hoog t.o.v. de rijweg) langs Zwijndrechtse zijde, van de Krijgsbaan tot aan het geplande parkeergebouw aan de Blancefloerlaan. Het scherm loopt door tot bovenaan de afrit op de Krijgsbaan.
  - Een aarden berm (minstens 8 meter hoog t.o.v. de rijweg) langs Zwijndrechtse zijde, van het parkeergebouw tot en met de kluifrotonde op de E34.
- 2 *Snelheidsbeperking*

Snelheidsbeperking tot 90 km/uur op de E17 vanaf 500 meter voor de Krijgsbaan tot en met de Kluifrotonde (E34), en 70 km/uur tussen de Noordelijke en Zuidelijke verkeersknoop. De snelheidsbeperking tot 90 km/uur werd als milderende maatregel uit het project-MER door de Vlaamse regering vastgelegd op 8 december 2017.
- 3 *Geluidsarme wegbedekking* vanaf de Krijgsbaan tot en met de Kluifrotonde.

## 2) Oosterweelverbinding (Scheldetunnel en R0)

### a. Vergunningen

Het “GRUP Oosterweelverbinding wijzigingen” werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 30/01/2015. De definitieve goedkeuring van het GRUP viel op 20/03/2015.

Het project-MER Oosterweelverbinding is lopende. Als gevolg van het Toekomstverbond werden door de Dienst MER aanvullende MER richtlijnen opgemaakt met een aantal bijkomende uitvoeringsalternatieven en onderzoeksvragen (14/07/2017). Samen met de burgerbewegingen, ontwerpers, ingenieurs en de MER-deskundigen zijn deze bijkomende alternatieven en onderzoeksvragen uitgewerkt en geconcretiseerd voor verdere behandeling in het project-MER (werkbank Project-MER Oosterweelverbinding).

Het is gepland dat het project-MER in juli 2018 voor eindbeoordeling kan worden voorgelegd aan de dienst MER.

De omgevingsvergunning voor de Scheldetunnel en Rechteroever zal aangevraagd worden in het najaar van 2018, op basis van het gekozen alternatief.

### b. Ontwerp en aanbesteding

#### *(i) Scheldetunnel & Bouwdok*

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 tweede deelproject betreft de bouw van de Scheldetunnel, waarvoor een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking werd uitgeschreven genaamd ‘Oosterweelverbinding – Scheldetunnel & Bouwdok’.

Deze opdracht werd op 22 juni 2016 gepubliceerd in het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en op 25 juni 2016 in het Publicatieblad van de Europese Unie. In het kader van de eerste fase van de gunningsprocedure – de selectiefase – werden de drie consortia van aannemers die een aanvraag tot deelneming voor de opdracht hebben ingediend, geselecteerd.

I

De initiële planning werd omwille van de aanvullende ontwerprichtlijnen voor het project-MER bijgestuurd. De gunningsfase werd gestart in januari 2018 met het uitsturen van het bestek. De geselecteerde consortia zijn verzocht om een eerste offerte in te dienen tegen einde mei 2018. Na onderhandelingen zal een BAFO-bestek worden opgemaakt en uitgestuurd einde 2018. Deze planning laat toe om aanpassingen die resulteren uit het project-MER of de leefbaarheidsprojecten die door de ontwerpteams worden opgemaakt voor de Antwerpse ringzone alsnog te integreren in het bestek. Gunning en contractsluiting zijn gepland voor midden 2019, zodat de werken in 2019 kunnen starten, nadat eerst een uitvoerbare omgevingsvergunning is bekomen.

Voor de aanleg van het bouwdok in Zeebrugge werd een overeenkomst afgesloten met MBZ. De vergunningsprocedure is opgestart en de definitieve versie van het project-MER werd ingediend op 24 augustus 2017. Bestek en aanbestedingsdocumenten voor de definitieve kaaimuur die zal dienen als zijwand voor het bouwdok zijn in opmaak.

Met Havenbedrijf Antwerpen, BAM en de afdeling Maritieme Toegang werd een overeenkomst gesloten voor de tijdelijke parkeerplaats van de tunnel elementen en het tijdelijk stockeren van



uitgebaggerd zand uit de sleuf voor de aanleg van de Scheldetunnel. Dit zand zal nadien teruggehaald worden om de tunnel af te dekken.

#### **(ii) VTTI (Verkeer- en TunnelTechnische Installaties)**

Er werd een opdracht (concurrentiedialoog) betreffende de essentialia van de 'Verkeers- en tunnel technische installaties' in de markt geplaatst, met de mogelijkheid om daaraan specifieke VTTI implementatieopdrachten te koppelen.

Het voorwerp van deze opdracht zal zodoende bestaan uit:

- Hoofdwerken VTTI: dit betreft het verder uitwerken van de volledige VTTI tot een uitvoeringsontwerp, de realisatie van de integrale sturing (besturing, bewaking en bediening) van de VTTI in de tunneldienstgebouwen en het tunnelcontrolecentrum.
- Coördinatie VTTI: dit betreft de coördinatie tussen de verschillende VTTI implementatieopdrachten onderling, alsook de coördinatie tussen de implementatieopdrachten enerzijds en de hoofdwerken inzake VTTI anderzijds.

Op 9 december 2016 werden drie consortia geselecteerd. De dialoog met de VTTI aannemers dient samen te sporen met de onderhandelingen voor de civiele loten ten einde op een optimale manier de raakvlakken te beheersen. Hiertoe werden de nodige aanpassingen aan de planning gemaakt. De dialoogfase is volop lopende. De planning van de VTTI ligt niet op het kritieke pad en spoort samen met de planning van de Scheldetunnel (contractsluiting medio 2019).

#### **(iii) Rechteroever**

De civiele werkzaamheden op rechteroever zijn, gezien de grootte en complexiteit, in twee percelen opgedeeld : de kanaaltunnels met de Oosterweelknoop, en de R1 Noord (van aansluitingscomplex Antwerpen Noord tot Antwerpen Oost). Op 9 mei 2017 werden twee consortia geselecteerd voor beide percelen.

In het voorliggend ontwerp werd de Royerssluis mee opgenomen in het aanbestedingsdossier en loopt er overleg over de civieltechnische afstemming tussen de renovatie van deze sluis en de aanpak van de kanaaltunnels en andere randvoorwaarden inherent aan de Oosterweelverbinding. Ten einde deze afstemming over de volledige duur van de bouw Oosterweelverbinding te garanderen zal de Renovatie van de Royerssluis worden geïntegreerd in de aanbesteding van de Oosterweelverbinding.

De initiële planning werd omwille van de aanvullende ontwerprichtlijnen voor de project MER bijgestuurd. Gelet op de complexiteit is een langere onderhandelingsfase voorzien. Deze start einde februari 2018 met een eerste fase, gebaseerd op het huidige ontwerp van de Oosterweelverbinding. In de tweede jaarhelft zal BAM de resultaten van deze eerste fase, alsmede de aanpassingen die resulteren uit het project-MER of uit de leefbaarheidsprojecten integreren in het bestek. Het doel is om de onderhandelingsprocedure in 2019 af te ronden met contractsluiting en start der werken begin 2020.

### **3) Voorafgaande projecten en voorbereidende werken**

Voorafgaand aan de Oosterweelverbinding dienen een aantal werken uitgevoerd. Benevens het slopen van gebouwen en constructies op benodigde terreinen en saneringen, betreft dit onder andere het realiseren van een aanvaarbescherming, spoorviaducten, 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).

- **Noordersingel/Schijn**

Tegelijk met de aanleg van een afwateringskoker voor de R1, leidingenkokers en pompstations in zone Schijnpoot (voorbereidend werk Oosterweel), werd in samenwerking met AWW en de stad Antwerpen tevens de Noordersingel heraangelegd

- **IJzerlaan/IJzerlaanbrug**

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 (Masterplanproject) en de kademuren op het verbrede gabarriet van het Albertkanaal gebracht (Masterplanproject). De nieuwe fiets- en wandelbrug is in gebruik sinds april 2017, sinds 30 november 2017 is ook aan de Merksense zijde de definitieve aanloophelling in gebruik. Aan de zuidzijde van de IJzerlaan is de wegnis in gebruik sinds de zomer van 2017. Aan de noordzijde wordt nu het nieuwe IJzerlaankanaal gegraven. Deze werken zullen deze zomer klaar zijn.

- **Passerelle**

Ter hoogte van Schijnpoot komt er een ongelijkvloerse verbinding voor voetgangers en fietsers (project Stad Antwerpen en BAM) o.a. ten behoeve van bezoekers van het Sportpaleis en Lotto Arena. Deze werken starten in mei 2018 en het einde is gepland tegen de zomer 2019.

- **Sanering Lobroekdok**

- Alle wrakken zijn uit het dok verwijderd
- Verschillende baggercampagnes uitgevoerd waarbij vervuild slib wordt afgevoerd en verwerkt bij Amoras – de volgende baggercampagnes worden uitgevoerd in functie van de slibverwerkingscapaciteit van Amoras
- De sanering is afgerond eind 2018

- **Groot Schijn**

- Pompegebouw zal in de loop van mei 2018 beschikbaar zijn, dan kan ook de Schijn overgekoppeld worden
- Werken voor Aquafin-collectoren zijn halverwege
- Afvoer van de R1 klaar sinds april 2017
- Schijn-Scheldeverbinding is zo goed als afgewerkt
- Deze werken zijn afgerond eind 2018

- **Leidingenkokers**

- Groenendaallaan
  - Inrichting van de leidingenkoker is klaar, de aannemer voert nu de laatste afwerkingen uit
  - Werken afgerond tegen de zomer 2018
- Schijnpootweg
  - Inrichting van de leidingenkoker duurt tot augustus 2018
  - Afwerking voorzien eind november 2018
- Turnhoutsepoort
  - Werken duren nog tot oktober 2018

#### **4) Planning Oosterweelverbinding**

De overzichtsplanning (zie bijlage 1) geeft een geactualiseerd overzicht van de planning van alle voorbereidingen en procedures en aansluitend de start van de hoofdwerken Oosterweelverbinding.

#### **5) Overkapping van de R1**

##### **a. 6 ontwerpteams**

In het voorjaar van 2017 plaatste de Vlaamse overheid een bestek in de markt, begeleid door een projectdefinitie opgemaakt door het team van de Intendant, om vijf internationaal gerenommeerde topteam aan te stellen die ontwerpen voor de overkapping en andere leefbaarheidsmaatregelen te maken.

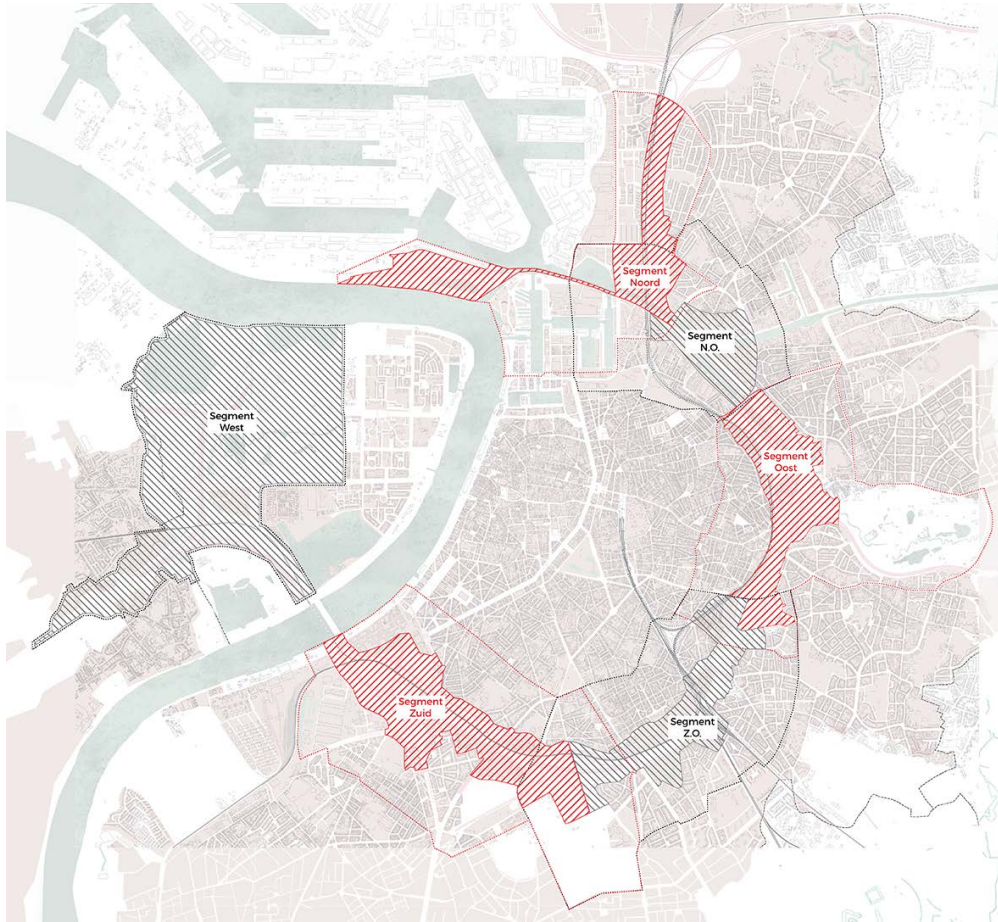
Na een openbare aanbesteding, en een selectieprocedure waarin zowel vertegenwoordigers van de administraties en agentschappen, als vertegenwoordigers van de actiegroepen, als externe experts zetelen, en die voorgezeten werd door de intendant, werden 5 teams gekozen.

Deze teams krijgen een raamcontract van 4 jaar, eventueel te verlengen met twee maal 2 jaar, tot maximaal 8 jaar.

Het team van de Intendant startte eerder al een ontwerpstudie voor de overkapping van een deel van de R1 ter hoogte van het Lobroekdok. Op deze wijze kon de intendant de technische en andere obstakels voor de overkapping al in een voortraject in kaart brengen.

##### **b. 6 segmenten**

De ring werd verdeeld in 6 segmenten: West, Noord, Noord-Oost, Oost, Zuid-Oost en Zuid. Elk team kreeg een segment toegewezen. Het doel hiervan is aan elk team toe te laten om een serie concrete stadsprojecten te ontwerpen en vorm te geven, die met enig raffinement op zeer diverse serie stedelijke condities rondom de ring in detail in kunnen gaan. Het verdelen in segmenten heeft dan ook als doel alle ontwerpers aan te sturen op het stedelijke project van de overkapping en aanpalende leefbaarheidsprojecten.



*De 6 segmenten van ringzone voor de ontwerp opdrachten.*

Elk team zal voor zijn segment zowel een masterplan met een ontwerp voor een overkapping van het volledige segment opmaken, als een aantal strategische eerste fase projecten in dat segment, aanleveren die op korte termijn leefbaarheidswinsten kunnen opleveren.

#### ***(i) Strategische projecten***

Elk team zal in elk segment een aantal concrete strategische projecten voorstellen. Dit gaat van 4 tot 8 of meer projecten per segment. Dit zijn concrete stadsprojecten, telkens met een component landschapsaanleg, openbare ruimte, mogelijk stadsontwikkeling en vaak overkapping. Een aantal van deze strategische projecten zullen obstakelvrij zijn. Dit wil zeggen dat ze kunnen gerealiseerd worden zonder grote verwachte hindernissen. Met hindernissen bedoelen we bijvoorbeeld gronden die moeten verworven worden om een project te realiseren.

Voor andere strategische projecten zullen de hindernissen, en een pad voor het beheer en (hopelijk) de eliminatie ervan, in kaart worden gebracht. Op deze manier beschikken Vlaanderen en Antwerpen

straks over de grote korf van mogelijke investeringen, waarvan zowel de kosten als de verwachte baten helder zijn.

Voor de verdere uitwerking van deze strategische projecten en voor andere ontwerp opdrachten kan de komende jaren via mini-competities beroep worden gedaan op de 5 geselecteerde ontwerp teams. Elke van de teams kan binnen een mini-competitie bieden op vervolgoopdrachten voor deelontwerpen.

### **(ii) Masterplannen**

Voor de masterplannen voor een overkapping en ontwerp van de volledige segmenten geldt dat deze richtinggevend kunnen worden voor de langere termijn planning op en rond de Ring. De teams gebruiken daarbij een gemeenschappelijke onderlegger, die garandeert dat essentiële kritische continuïteiten overheen de ring gevolgd worden. Voor wat het zuidelijk en oostelijk deel betreft gaan we voor de korte-termijn oplossingen uit van de huidige organisatie van het verkeer op de R1, maar voor de verdere toekomst gaan we uit van een herinrichting met een doorgaande en een stedelijke ringweg tussen de E19 en E313. Voor het noordelijke en westelijke deel van de R1 gaan de teams uit van het basisontwerp voor de Oosterweelverbinding. Als er nog aanpassingen gebeuren aan dit ontwerp (bvb. onder impuls van de uitkomst van het project-MER Oosterweel) kunnen deze in het vervolgtraject meegenomen worden. Zulke wijzigingen zullen de overkapping niet moeilijker maken, omdat de ingesproken alternatieven de tunnelbreedtes en de maatvoering van op- en afritcomplexen zeker niet zullen doen toenemen.

Omgekeerd hebben de teams de vrijheid om hier en daar nog optimalisaties en verbeteringen voor te stellen aan het basisontwerp: het gaat daarbij om verbeteringen in de aansluiting met de bovengrondse wegenis en de omgevende stad, niet over aanpassingen aan de aslijnen en functionaliteiten van de onderliggende snelweg.

Daarnaast heeft het team van de Intendant ook een projectdefinitie meegegeven aan de teams, waar een aantal andere belangrijke continuïteiten in omschreven worden. Het gaat daarbij over het fietsostraden netwerk langs de ring, lokale dwarsverbindingen, ecologische continuïteiten langs de ring maar ook er dwars op, en over vele andere belangrijke elementen van coherentie voor de ruimtes van de stad. Voor het ecologische kader werden geen minimumnorm vastgelegd maar werd gekozen voor een structureel overleg met de ecologie-experten die in het Antwerpse actief zijn, en die mee de teams aansturen rond deze dimensie, en die uiteindelijk ook in de evaluatie een rol spelen.

Het overkappingsproject houdt rekening met de lopende projecten in de ringzone. Om die reden ondersteunt de intendant elk team met een rechtstreeks lijn met de stedelijke administratie, om te garanderen dat deze lopende projecten mee in de studies worden verwerkt.

Deze masterplannen moeten leiden tot een overkapping van de Ring in elk segment, uiteraard met behoud van de door tunnelveiligheidseisen vereiste openingen, toegangen, vluchtwegen, ventilatiekokers, etc. Een betere verkeersorganisatie, de beoogde 50/50 modal split en het Haventracé zullen op termijn meer mogelijkheden bieden.

**(iii) Participatie**

De teams zijn geëngageerd in een intensief participatieproces met bewoners en gebruikers in het hun toegewezen segment.

Dit participatieproces werd op gang geschoten met door het team van de intendant georganiseerde 'Ringdagen' (van 6 tot 13 september) in de 6 segmenten. Meer dan 1000 mensen bezochten de tentoonstelling en namen deel aan workshops en duizenden inputs werden verzameld. Dit is een participatietraject zonder voorgaande in Vlaanderen. De Ringdagen dienden als startschot en introductie van elk ontwerpteam bij de belanghebbende burgers en bedrijven in het hun segment. Sindsdien beleggen de teams regelmatig bijeenkomsten in hun studiegebied, met werksessies die variëren maar vaak schommelen rond een frequentie van een maal per twee weken.

Deze lokale stakeholders – burgers en bedrijven zijn ervaringsdeskundigen in hun gebied en kunnen de teams zo informeren over wat zij als de grootste leefbaarheidsproblemen ervaren. Omgekeerd hebben de teams een taak om deze deelnemers te informeren over de mogelijkheden, beperkingen, en technische randvoorwaarden waarbinnen een ambitieus maar realistisch overkappingsproject zich kan afspelen.

Daarnaast organiseert het team intendant regelmatig overleg tussen de teams en de burgerbewegingen die op schaal van de Antwerpse regio actief zijn.

Daarenboven krijgen de teams wetenschappelijke begeleiding om de leefbaarheidseffecten van hun ontwerpende studies in kaart te brengen, met advies van de Universiteit van Gent (geluidseffecten) en VITO (luchtkwaliteit).

Tenslotte worden zij begeleid door verschillende expertengroepen, met name een begeleidingsgroep ecologie (vanuit onder meer Natuurpunt), en een begeleidingsgroep mobiliteit (AWV, intendant, BAM, stad).

Er is een specifieke begeleidingstaak weggelegd omtrent geluidskwaliteit en luchtkwaliteit. De UGent en het VITO geven kwalitatief advies aan de teams tijdens elke bijeenkomst, maar hebben ook eerste doorrekeningen gedaan van de rudimentaire modellen die door de ontwerpers al aangeleverd zijn, om op basis hiervan eerste belangrijke ontwerpinput aan te leveren.

De hierboven beschreven begeleiding en dialoog vinden plaats tijdens intensieve bijeenkomsten van telkens 1 week in november 2017 en januari en februari 2018. Tijdens deze weken brengen we de ontwerpers en bovengenoemde experts samen om de voortgang van het ontwerpproces van kritiek en input te voorzien, die elke ontwerper meeneemt voor de volgende iteratie. Het team van de intendant zelf, aangevuld met het departement MOW en de stedelijke administratie, geeft tijdens deze bijeenkomsten specifieke aanbevelingen en suggesties.

### **c. Het evaluatieproces:**

#### ***(i) Pijlers van de Evaluatie***

Om op de meest efficiënte manier de aan de overkapping toegewezen middelen te kunnen verdelen, zullen de voorstellen voor de strategische projecten grondig geëvalueerd worden. Daarbij is een evaluatie op vier pijlers voorzien:

- leefbaarheidsperformantie,
- kosten-baten analyse,
- ruimtelijke kwaliteit,
- draagvlak.

Elke evaluatie heeft zijn eigen methodiek en eigen werkwijze.

Voor wat betreft leefbaarheidsperformantie wordt geanalyseerd welke projecten het meeste helpen om de Vlaamse groennorm te halen; welke projecten het meeste baten opleveren voor geluidskwaliteit, en welke het meeste voor luchtkwaliteit. Ook de ecologische analyse krijgt hier een plaats.

Voor de kosten-baten analyse wordt nagegaan welke combinaties van strategische projecten het meeste lange-termijn maatschappelijke baten kunnen opleveren, uitgedrukt in euro.

Voor wat betreft ruimtelijke kwaliteit zal een externe groep experts een advies formuleren over de meest geslaagde of ruimtelijk meest gewenste ontwerpen.

Voor wat betreft draagvlak zal eind mei met de resultaten van het ontwerpwerk opnieuw in elk segment een Ringdag plaatsvinden met een grote tentoonstelling en workshops. Om elke bewoner de kans te bieden om aan deze Ringdagen deel te nemen zal op een zaterdag een extra Ringdag worden georganiseerd. Via een interactieve tentoonstelling en workshops kunnen deelnemers op basis van het gepresenteerde materiaal, hun eigen input en evaluatie van de projecten aanleveren.

Daarnaast verzamelen de teams ook 'geloofsbrieven' – waarmee zijn bij instellingen, bedrijven, en andere organisaties steun zoeken voor hun voorstel, en deze steun ook in een brief laten samenvatten.

#### ***(ii) Van individuele projecten naar een aantal scenario's met bouwstenen***

Als elk van de 6 segmenten tussen de 4 en 8 strategische projecten oplevert, is er sprake van 24 tot 48 strategische projecten over de gehele ring. Deze kunnen op honderden manieren met elkaar gecombineerd worden. Het is niet mogelijk om al deze honderden combinaties met elkaar te vergelijken, laat staan om al deze combinaties in de vier voornoemde evaluatiemachines te laten analyseren.

Om die reden heeft het team van de intendant een kernwerkbank samengesteld met burgers en experts. Met deze kernwerkbank worden momenteel een vijftal verschillende combinaties van strategische projecten samengesteld. Deze scenario's kunnen elk een grondige eerste fase van de overkapping vormen die binnen de vooropgestelde kost van 1,25 miljard euro valt. Deze zoektocht is momenteel volop lopende. Tegen eind maart 2018 rondt de kernwerkbank deze zoektocht evenwel af.



De +/- vijf scenario's, elk mogelijk met een aantal aanvullende bouwstenen of vervolgstappen, worden dan aangeleverd voor de evaluaties waarvan sprake in de paragraaf hierboven.

Op basis van de 4 onderscheiden evaluaties zullen een paar scenario's (mogelijk met aanvullende bouwstenen) naar voor komen omdat deze het beste scoren. Deze selectie zal voorgesteld worden aan het politiek stuurcomité, dat een beslissing zal nemen, en de investeringsprioriteiten en projecten voor de overkapping en de leefbaarheid in de R1 zal vastleggen.

#### **d. Het vervolgtraject**

Nadat beslist is welke overkappings- en leefbaarheidsprojecten in een eerste fase zullen gerealiseerd worden zijn er nog heel wat stappen te zetten.

De geselecteerde eerste fase projecten zullen verder ontworpen en uitgewerkt worden om vervolgens de noodzakelijk plannings- en vergunningsprocedures te doorlopen en de werken aan te besteden. De vijf ontwerpteams kunnen ingezet worden voor het verder ontwerpen van de geselecteerde eerste fase projecten. Uiteraard zullen we eventuele knelpunten die een onmiddellijke realisatie van deze prioritaire projecten in de weg staan zo snel mogelijk wegwerken.

Een overkapping van de volledige ring blijft het einddoel. Daarom zullen de zes masterplannen die de ontwerpteams maakten voor een volledige overkapping van hun segment worden geïntegreerd in een masterplan voor een overkapping van de ring. Dit masterplan wordt richtinggevend voor de toekomstige herontwikkeling van de ringzone. Vervolgens zullen we nagaan hoe we aansluitend op de eerste fase overkappingen op basis van dit masterplan volgende stappen kunnen zetten naar een overkapping van de hele ring.

Uiteraard zullen we tijdens dit traject blijven inzetten op participatie en co-creatie.

Medio 2018 is de overheidsopdracht van de huidige intendant afgerond. Nadien zullen we echter nog steeds nood hebben aan een intendant die het verdere ontwerpproces kan coördineren en die instaat voor de opvolging en kwaliteitsborging van de plannings- en vergunningsfase voor de eerste fase projecten. De intendant moet onder meer de drijvende kracht zijn achter de overkapping en is verantwoordelijk voor het opvolgen van timing, kwaliteitscontrole en de integratie in het algemeen masterplan voor een volledige overkapping. Op korte termijn zal daarom een nieuwe overheidsopdracht in de markt geplaatst worden met het oog op het aanstellen van een nieuwe overkappingsintendant.

### **6) Financiering**

#### **a. Financieel model**

De Vlaamse Regering heeft bij beslissing van 14 februari 2014 principieel beslist tot een exploitatie met gedifferentieerde tol op de drie Scheldekrusingen, namelijk de Oosterweelverbinding, de Liefkenshoekunnel en de Kennedytunnel, onder voorwaarde van financiële haalbaarheid.



De financiële haalbaarheid wordt onderzocht op basis van financiële modellering en analyse, en moet aantonen dat BAM uit de exploitatie met tol de leningen kan terugbetalen, de operationele kosten en onderhoud kan financieren en tegelijk ook een rendement kan realiseren.

Op basis van gedifferentieerde tolheffing in de drie Scheldetunnels (met gratis verkeer voor personenwagens in de Kennedytunnel) heeft BAM hiertoe een financieel model opgesteld.

De totale investeringskost voor de Oosterweelverbinding is bepaald door de Vlaamse Regering in het taakstellend budget (prijspeil 2010 – euro 3.25 miljard). BAM past voor het proactief managen van dit taakstellend budget de SSK methodiek (standaard kostenramingen systematiek) toe. Door het gebruik van de SSK-systematiek bij de raming van de kosten zijn ramingen beter in de tijd te volgen en beter onderling vergelijkbaar. Ramen met SSK geeft een compleet en duidelijk beeld van alles wat in een project is inbegrepen. Deze systematiek draagt zodoende in belangrijke mate bij aan de verbetering van de kostenbeheersing van infrastructurele projecten. BAM voorziet tevens een externe onafhankelijke controle op de SSK raming en bouwt risico beheersmaatregelen in om het taakstellend budget te bewaken en de risico's hierop te beheersen.

Het financieel model gaat uit van dit taakstellend budget als realisatiekost en bevat aannames over indexatie en financieringskosten. Het model houdt tevens rekening met de inkomsten uit tol en de kapitaalsverhoging van 350 miljoen euro zoals beslist door de Vlaamse regering op 22 december 2017.

Het financieel model toont een haalbare en robuuste business case. Het resulteert in goede financiële parameters, en de schulden kunnen binnen de in aanmerking genomen termijn van 35 jaar na start exploitatie worden afbetaald.

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

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

Bij tegenvallers stijgt weliswaar de gevoeligheid van de business case, hetgeen een impact heeft op de autonome ruimte voor BAM om zelfstandig eventuele majeure problemen op te lossen. Hiervoor zijn beheersmaatregelen opgenomen in de kaderovereenkomst voor de financiering.

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

### **b. Kaderovereenkomst Financiering**

De structuur en modaliteiten van de financiering worden vastgelegd in een 'kaderovereenkomst' tussen BAM en de Vlaamse Gemeenschap, waarvan de hoofdlijnen hieronder uiteengezet worden.

De financieringsstructuur combineert een korte termijn financiering (Commercial paper) met een lange termijn financiering op basis van een jaarlijkse obligatie-uitgifte, waarop telkens de Vlaamse Gemeenschap integraal zal intekenen. Jaarlijks vangt kortlopende Commercial papers de financieringsbehoefte op tijdens de eerste negen maanden van het jaar. Vervolgens dekt een bonduitgifte de financieringsbehoefte van de laatste drie maanden van dat jaar en zorgt voor de integrale terugbetaling van de uitstaande Commercial papers.

Deze structuur heeft als voordeel dat er geen aanzienlijke schuldpositie bij aanvang van het project ontstaat zoals het geval zou zijn bij één uitgifte van Project bonds bij aanvang van de constructieperiode. Tevens worden de financieringskosten en kosten verbonden aan het aanhouden van excess cash hierdoor beperkt.

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

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

In dit kader heeft de Europese Investeringsbank (EIB) zijn interesse betoond om aan de Vlaamse Gemeenschap een lange termijn lening te verschaffen van maximaal 1 miljard euro. De EIB heeft einde 2017 een due diligence op het project Oosterweelverbinding uitgevoerd, ter voorbereiding van concrete engagementen en onderhandelingen met de Vlaamse Gemeenschap.

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

### c. Financiering overkapping

Bij de aanpassing van de begroting 2017 werd in het kader van Toekomstverbond een nieuw begrotingsartikel gecreëerd 'MB0-1MHF2AH-WT – Werking en toelagen – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen'. De opzet is om de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW te verzamelen en te gebruiken in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen. Gelet op het éénjarigheidsbeginsel van de begroting werd dit fonds technisch geregeld door een bepaling voor de overdracht van het onbelast kredietsaldo op 31 december 2017, naar het begrotingsjaar 2018 voor begrotingsartikel MB0-1MHF2AH-WT, en door een machtiging voor de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om de vastleggingskredieten van het beleidsdomein MOW en van de DAB VIF te herverdelen over de programma's heen naar het nieuwe artikel. Dit geeft de budgettaire flexibiliteit om op het eind van het jaar de onbenutte kredieten te groeperen en te herbestemmen richting overkapping. Naar het einde van het jaar is er meer zicht op de dossiers die uiteindelijk al dan niet (tijdig) afgerond geraken en is er ook duidelijkheid over eventuele budgetoverschotten. Eind 2017 werd er 54.315.000 euro overgeheveld naar het rollend fonds.

Het ontwerpdecreet bij de initiële begroting 2018 herhaalt zowel de overdrachtsbepaling (artikel 9, §2) als de machtigingsbepaling (artikel 58) voor het rollend fonds.

## B. Van Masterplan 2020 naar Routeplan 2030

### 1) De Werkgemeenschap en het Werkplatform

Het Toekomstverbond is meer dan een reeks projecten. Met het Toekomstverbond werd een participatieve aanpak verankerd. Deze participatieve aanpak wordt concreet vormgegeven binnen de Werkgemeenschap. Deze Werkgemeenschap heeft volgende taken:

- beleidsvoorbereidend werk,
- klankbord bij uitvoering
- draagvlakmeter voor voorstellen,
- Denktank
- ...

De missie van de Werkgemeenschap bestaat erin structuur en synthese te brengen in de debatten en meningsverschillen over mobiliteit en leefbaarheid, om vanuit een algemene beleidsvisie concrete projecten en interventies op te zetten, of nieuwe denkpistes te ontsluiten. De werking van de Werkgemeenschap is in essentie trans-disciplinair en constructief.

De Vervoersregio Antwerpen werd opgestart en de Vervoersregioraad kwam eind 2017 een eerste maal samen. Deze Vervoersregioraad bundelt gemeenten en steden rond Antwerpen voor de uitwerking van een regionale mobiliteitsvisie en de visievorming over basisbereikbaarheid. Deze regioraad biedt ook kansen voor grensoverschrijdende samenwerkingen (zie ook hoofdstuk B.2.).

Momenteel werden rond de volgende 4 thema's werkbanken opgestart: Overkapping, Routeplan 2030, Haventracé en Project-MER Oosterweelverbinding. De eerste drie werkbanken worden hierna besproken. In voorgaand hoofdstuk werd reeds aangegeven hoe we samen met burgerbewegingen de in het Toekomstverbond vermelde bijkomende uitvoeringsalternatieven en onderzoeksvragen

voor de Oosterweelverbinding verder uitwerken en meenemen in het project-MER voor de Oosterweelverbinding. Dit wordt behandeld in de werkbank project-MER Oosterweelverbinding.

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

In een zogenaamd Stappenoverleg, waarin vertegenwoordigers van Vlaams Gewest, stad Antwerpen en burgerbewegingen zitten, wordt de werking van de Werkgemeenschap opgevolgd en indien nodig bijgestuurd. Daarnaast worden ook initiatieven genomen om tot een goede afstemming te komen tussen deze werkbanken.

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

De secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is voorzitter van het Stappenoverleg en de Taskforce Toekomstverbond en is co-voorzitter van de Vervoersregioraad en kan op deze wijze waken over een goede afstemming en informatiedoorstroming tussen deze fora.

## 2) Vervoersregio en Routeplan 2030

Het Routeplan 2030 kadert zowel binnen de uitrol van het concept 'Basisbereikbaarheid' in gans Vlaanderen als binnen het 'Toekomstverbond' dat specifiek handelt over bereikbaarheid en leefkwaliteit in de vervoersregio Antwerpen. Het is een mobiliteitsplan op niveau van de vervoersregio. Binnen dit plan wordt een wervend programma uitgewerkt van maatregelen en projecten die leiden tot een verschuiving van de modale verdeling van onze verplaatsingen naar 50% via de weg en 50% via alternatieve duurzame transportmodi. Deze 'modal shift' is geen doel op zich maar een belangrijk middel om de leefkwaliteit en de bereikbaarheid in de ganse regio te waarborgen. De Vervoersregioraad zal nog meer concrete doelstellingen formuleren.

Het Routeplan heeft oog voor de identiteit en de ambitie van de hele vervoersregio met aandacht voor de eigenheid van de te onderscheiden deelgebieden van de vervoersregio. De gemeenten Beveren en Malle en de stad Lier werden ondertussen toegevoegd aan de vervoersregio. Deze afbakening kan gaandeweg nog worden bijgesteld (een consultatieronde loopt momenteel voor heel Vlaanderen o.l.v. de provinciegouverneurs). De Vervoersregioraad vergaderde tweemaal in 2017, een volgende bijeenkomst is voorzien in maart 2018. Een ondersteunend bureau werd aangesteld voor zowel de procesbegeleiding als de inhoudelijke opmaak van het Routeplan. Een eerste Werkbank Routeplan 2030 werd georganiseerd op 31/01/2018, er worden nog een tiental bijeenkomsten voorzien tot mei 2019.



In het Routeplan 2030 worden de strategische doelen op vlak van mobiliteit in de vervoersregio vastgelegd en worden (meetbare) indicatoren bepaald. De maatregelen en projecten uit het programma zijn onder te brengen in drie categorieën :

- een beter aanbod van mobiliteitsalternatieven (openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, verknoping, enz.)
- maatregelen die actief stimuleren tot gedragswijziging en
- een ruimtelijke ordening die meer inzet op kernversterking en nabijheid.

Het plan doet uitspraken over de netwerken, de noodzakelijke aanpassingen en de verknoping hiervan. Het plan bespreekt ook de exploitatie op deze netwerken en maatregelen die het gedrag van de gebruiker beïnvloeden. Er wordt een bijzondere focus gelegd op kansrijke projecten en maatregelen met een hoge toegevoegde waarde. Extra aandacht gaat daarbij uit naar innovatieve en vernieuwende projecten die de platgetreden paden doorbreken. Het plan doet uitspraken over het vervoer van personen én goederen.

Binnen het Routeplan 2030 wordt in het kader van de uitrol van het concept 'Basisbereikbaarheid' specifiek een gelaagd vervoermodel voor de hele vervoersregio uitgewerkt. Met een treinnet, een kernnet, een aanvullend net en het vervoer op maat.

Concrete maatregelen waar we direct mee aan de slag kunnen gaan worden verzameld. Dit zijn maatregelen waarover een consensus bestaat, die 'voor de hand liggen' en/of uit bestaande nog actuele programma's vloeien, kunnen verder worden uitgewerkt en uitgevoerd, parallel aan de opbouw van het plan. De concrete projecten uit het Masterplan 2020 zijn gekend, dit omvat naast de grote projecten op het hoofdwegennet tal van fiets- en tramprojecten en projecten die het vervoer over water faciliteren (bv. Albertkanaal). Alle projecten binnen of met een impact op de vervoersregio worden op hun meerwaarde getoetst.

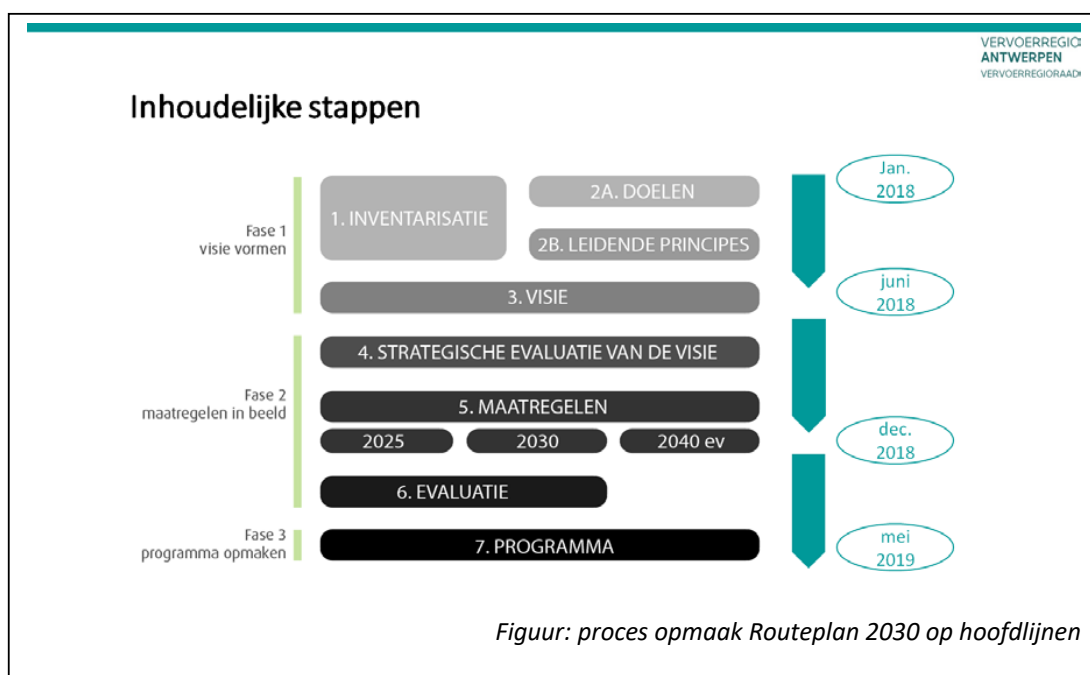
De opmaak van het Routeplan omvat drie grote fases:

- (1) een grondige analyse maken van de hele vervoersregio, deze wordt gedurende de hele opdracht aangevuld in functie van de noodzaak,
- (2) een concrete visie formuleren die de leefkwaliteit en de bereikbaarheid in de regio verhoogt en ruimte biedt voor verdere groei tegen juni 2018 en
- (3) het opmaken van een plan dat concrete maatregelen en projecten benoemt en waarbinnen de prioriteiten zijn aangegeven.

Tegen juni 2018 wordt een visienota opgemaakt, deze wordt tegen december 2018 geconcretiseerd in een lijst met mogelijke maatregelen en projecten om uiteindelijk in mei 2019 te resulteren in een coherent programma met prioriteiten.

Het Routeplan is de initiërende stap in een ruimer proces, het geeft de maatregelen en projecten aan en de wijze waarop deze in een volgende fase verder worden uitgewerkt. In de volgende fase moet ook ruimte worden voorzien voor evaluatie en bijsturing. Het vervolgtraject omvat vergunningen, aanbestedingen, uitvoering en implementatie van projecten en maatregelen en bijsturen van regelgeving.

Deliverables zijn: (1) analysenota (wordt aangeleverd in functie van noodzaak voor de subfases, is dus pas af tegen het einde van de studie) (2) visienota tegen juni 2018 (3) projecten en maatregelen tegen december 2018 en (4) programma met prioriteiten e.d. tegen mei 2019.



Het 'Toekomstverbond' doet ook uitspraken over de manier van samenwerken. De samenwerking die werd opgestart tussen verschillende overheden, burgerbewegingen, externe experts en belangenactoren, enz. wordt verdergezet. Hiervoor is een organisatiestructuur opgezet die bestaat uit drie componenten: een 'Vervoersregioraad', een 'Werkplatform' en een 'Werkgemeenschap'.

- De Vervoersregioraad bestaat uit (politieke) vertegenwoordigers van de 33 betrokken lokale besturen en 9 stadsdistricten, samen met een vertegenwoordiging van verschillende entiteiten van het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Omgeving, de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, NMBS en Infrabel. Zij bepalen de richting en nemen de beslissingen op niveau van de vervoersregio. Binnen de regioraad werd ook een Dagelijks Bestuur aangeduid.
- Het Werkplatform (zie hoofdstuk B.1).
- Er wordt specifiek voor de opmaak van het Routeplan 2030 een werkbank opgericht. In bijlage 2 kan u de samenstelling van deze werkbank vinden

Bovenop de draagvlakverwerving die ingebed is in de Werkbank Routeplan 2030 worden acties ondernomen voor een 'public review' naar een breder publiek. Ook worden één of twee focusgroepen opgericht, op strategische momenten binnen het proces worden de producten hieraan afgetoetst. Dit onderdeel wordt momenteel verder uitgewerkt door de opdrachthouder.

### 3) Masterplan 2020 projecten

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

In het Waasland werden met het oog op de aanleg van de Oostelijke tangent in Sint-Niklaas verder gegaan met de grondverwervingen en werd een ontheffing voor de opmaak van een project-MER aangevraagd. Voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de E34 en de N70 wordt in 2018 een eerste stap gezet. Infrabel zal een start- en projectnota opmaken voor de bouw van een brug over de spoorlijn ter hoogte van het Doornpark in Beveren. Tenslotte zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2018 de plan-MER-procedure voor de parallelweg langs de E17 opstarten. De omvorming van de N49/E34 naar een snelweg door het wegwerken van de kruispunten wordt verdergezet.

Ten zuiden van Antwerpen zijn voor het project N171 de eerste twee fasen afgerond en lopen de onteigeningen met het oog op de realisatie van fase 3. Deze derde fase, waarmee een nieuwe wegverbinding wordt aangelegd tussen de A12/N177 en het huidige eindpunt van de N171 als een 2X2 verbinding wordt in 2018 voorbereidt zodat in 2019 een omgevingsvergunning kan worden aangevraagd.

Met de keuze voor het Havenracé werd het idee van een volledig ingetunnelde R11bis afgevoerd. Dit neemt niet weg dat we in de zuidostrand blijven investeren in het verbeteren van de mobiliteit en de leefbaarheid. Daarom zal in 2018 het plan-MER voor de N10 worden opgestart. Nu het plan-MER voor de aanpassing van de E313/E34 werd goedgekeurd zal de volgende maanden een GRUP-procedure worden opgestart.

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

Met het oog op een modal shift in het goederenvervoer is de aanpassing van de bruggen over het Albertkanaal een erg belangrijk project. De werken aan de brug van Deurne Bal: brug worden deze zomer afgewerkt en de brug zal eind maart opengaan voor het verkeer. De werken aan de brug van Massenhoven zijn in november 2017 gestart en duren tot het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2020. Dit jaar starten ook de werken aan de Theunisbrug en aan de Sluisbrug in Wijnegem. De Spoorbrug Herentals-Lier en de brug Wijnegem Turnhoutsebaan zitten in de ontwerpfase. Tenslotte zullen een reeks bruggen via een PPS-overeenkomst worden gerealiseerd. Voor een eerste cluster werd op 31 augustus 2017 het contract gesloten. Deze bruggen moeten ten laatste in juni 2020 afgewerkt zijn. Voor de 2<sup>e</sup> cluster wordt momenteel de selectiedossiers bestudeerd. De uitvoering van deze werken is voorzien in de periode 2019-2021.

De afgelopen jaren werden al belangrijke investeringen gedaan in traminfrastructuur. De volgende projecten zijn gerealiseerd:

- Deurne – Wijnegem (deel 1) + tramstelplaats
  - Mortsel – Boechout
  - metrotunnel Turnhoutsebaan met stations Zegel en kruisstation Astrid en openhellingen Herentalsebaan
  - in gebruik nemen metrotunnel en openhelling Turnhoutsepoort
- of in uitvoering:
- stadsproject Eilandje
  - Noord – Zuid as centrum Antwerpen: Frankrijklei, Italiëlei, Noorderplaats, Kempenstraat, Noorderlaan (zuid), Noordelaan (Noord)
  - kruisstation Opera met openhelling Leien Zuid

#### 4) Haventracé: een versterkte R2

Het Haventracé stuurt doorgaand Scheldekrusend verkeer om de stad heen met een verbeterd en versterkte R2. De route loopt vanaf E34West, over de R2 (met de Beverentunnel, de Liefkenshoektunnel en de Tijsmanstunnel), de A12Noord via de nog aan te leggen A102 om zo aan te sluiten op de E313/E34Oost.

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

Op 23 maart 2012 duidde de Vlaamse Regering gouverneur Cathy Berx in de ‘procesnota Poort Oost’ aan als procesbegeleider ‘Poort Oost’. Het haventracé heeft een sterke overlap met de procesnota ‘Poort Oost’ en het daarbij horende traject voor de A102. Het Toekomstverbond maakte echter een actualisatie en heroriëntatie van deze opdracht van de gouverneur noodzakelijk. Daarom vroeg minister Ben Weyts de gouverneur om een coördinatieopdracht voor de werkbank van het haventracé op zich te willen nemen (zie VR 2017 1512 MED.0487/1BIS). Ook in dit dossier zal de gouverneur als procesbegeleider alle mogelijke stakeholders al in een zeer vroeg stadium, tijdens de initiatie- en studiefase, samenbrengen. Bovenal bewaakte ze de onderlinge samenhang, afstemming en wisselwerking tussen verschillende projecten in Antwerpen en de Antwerpse rand en detecteert ze knelpunten, waarna ze die samen en in onderling overleg probeert weg te werken. Deze opdracht kadert in de door de Vlaamse Regering goedgekeurde bemiddelingsrol van de gouverneurs (VR 2012 2303 MED.0143).



Voor het haventracé is er deze specifieke taakstelling:

- Waar nodig en noodzakelijk contact op nemen met de Oost-Vlaamse provinciegouverneur om in voorkomend geval af te stemmen over de impact op de E34 en de R4 (met aandacht voor aspecten zoals o.a. sluipverkeer en het onderliggend wegennet).
- de noodzakelijke contacten onderhouden met Infrabel m.b.t. de afstemming van de projecten A102 en het tweede goederenspoor voor de ontsluiting van de Antwerpse haven;
- de noodzakelijke contacten onderhouden met Nederland, de betrokken provincies en/of gemeenten t.a.v. de ontwikkelingen op de A4 (Nederlandse snelweg, noord-zuid, Amsterdam – Rotterdam en aansluitend op Antwerpen)

We moeten komen tot een evenwichtige aanpak voor de versterking van de R2 en de A12, de aanleg van de A102 en de knooppunten op de E34 'oost' en 'west'. Deze aanpak heeft niet alleen oog voor doorgaande verkeer en de bereikbaarheid van de haven, maar ook voor de bereikbaarheid van de omliggende woongebieden, het terugdringen van sluipverkeer, het verhogen van de leefbaarheid, de ruimtelijke inpassing, het draagvlak en de kosten/baten.

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

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

In een eerste fase zal het werkingsgebied voor de werkbank worden bepaald. Hierbij worden ook aanpalende gebieden meegenomen zodat alle leefbaarheidseffecten in het ruime gebied worden bekeken. Om voldoende te kunnen focussen op specifieke lokale bezorgdheden zal de werkbank worden opgesplitst in vier deelwerkbanken: Antwerpen Oost (met de A102), A12 Noord (met oa. verbindingen richting Ekeren/Stabroek), de R2 (oa. met de industriezone) en de E34 (verbinding Waasland)

De samenstelling van deze werkbank is variabel; de verschillende actiegroepen en burgerbewegingen die actief zijn aan voorgaande werkbanken kunnen uitgenodigd worden, naast afgevaardigden van de burgerbewegingen uit de rand (Red de Voorkempen, Gruunrant, Lenora, ...), evenals ook ambtenaren vanuit de haven en vanuit de deelnemende en betrokken gemeenten en steden.

Ter voorbereiding op het eerste overleg van de werkbank werd op 26 januari 2018 een brief verspreid aan alle toekomstige gekende deelnemers aan de werkbanken van het haventracé. In deze brief werden een reeks vragen gesteld (zie ook bijlage 3) die peilen naar o.a. verwachtingen, knelpunten en bezorgdheden, stakeholders, fasering en timing, en eerder uitgevoerde studies. Na het verwerken van de input van alle stakeholders wordt een startmoment georganiseerd in de loop van maart/april 2018.

### **Tijsmanstunnel**

Prioritair knelpunt op de R2 is de Tijsmanstunnel. De verkeersintensiteit op het aansluitingscomplex van de R2 met de Scheldelaan zorgt structureel voor files op de R2 met ondermeer in de avondspits

fileterugslag in de Liefkenshoektunnel. De Tijsmanstunnel zelf is verouderd en heeft niet de veiligheidsvoorzieningen die in de huidige richtlijnen voor Tunnelveiligheid worden voorgeschreven. De aanleg van een tweede Tijsmanstunnel is reeds lang voorzien en maakt deel uit van het Masterplan2020.

BAM heeft de opdracht gekregen om de tweede Tijsmanstunnel te realiseren en hiervoor een projectvoorstel uit te werken en voor te leggen aan de Vlaamse regering. Dit projectvoorstel zal vorm krijgen op basis van een participatief traject op de werkbank Haventracé, zodat van bij de aanvang rekening gehouden kan worden met de inzichten, vragen en verwachtingen van alle betrokken actoren. BAM werkt hiertoe een initiatienota uit die in het voorjaar van 2018 aan de Werkbank wordt voorgelegd.

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

Dit jaar worden de nodige procedures inzake milieueffectenrapportage en opmaak RUP opgestart. In de begroting 2018 is 500.000 euro voorzien voor de opmaak van een MER en een conceptontwerp.

Vanaf 2019 kunnen we dan starten met technische studies en onteigeningen. De werken kunnen vanaf 2020 worden aanbesteed met het oog op een uitvoering in de periode 2020-2021.

Bovenstaande timing is afhankelijk van de noodzakelijke procedures en de eventueel te onderzoeken alternatieven of ontwikkelingsscenario's en kan daarom nog wijzigen.

### **C. Minder Hinder**

Met Impact Management en 'Slim naar Antwerpen' is een gecoördineerde aanpak in voegen om de impact van infrastructuurwerken op de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio zoveel mogelijk op te vangen, en personen en bedrijven te stimuleren en te begeleiden in alternatieven voor het gebruik van de weg. Bij de vorige voortgangsrapportage gaf de directeur van de Dienst Mobiliteit van de stad Antwerpen een uitgebreid overzicht van zachte maatregelen die gericht zijn op gedragsverandering.

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

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

Enkele voorbeelden van maatregelen om de structurele hinder en de hinder door de werken te beperken :

#### **Tramverlengingen en Reuzenpijp naar Deurne Noord**

Om het openbaar vervoer beter af te stemmen op de noden tijdens de werken werden tramlijnen 6 en 7 verlengd en werden ondergrondse trajecten (nieuwe premetro tunnel onder de Frankrijklei en de Reuzenpijp richting Wijnegem) in gebruik genomen.

#### **Park & Ride**

Een prioritaire maatregel bij de aanpak Minder Hinder is de realisatie van parkeerfaciliteiten aan de uiteinden van performante tramlijnen. Prioritair worden drie P&R gebouwen gerealiseerd (Linkeroever, Luchtbal en Merksem) en wordt in Wommelgem de uitbreiding voorzien van de bestaande parking.

##### ***P&R Linkeroever***

Het gebouw biedt plaats aan 1514 parkeerplaatsen. De bouw is onderdeel van de Infrastructuurwerken Linkeroever. De start van de werken is voorzien vanaf september 2018. Het P&R gebouw zal bereikbaar en beschikbaar zijn 18 maanden na de start van het project Linkeroever.

##### ***P&R Luchtbal***

Het parkeergebouw P&R Luchtbal heeft 1724 parkeerplaatsen, in twee delen gescheiden door de stijg- en daalinfrastructuur, in twee fasen te bouwen.

De eerste fase (publieke P&R) kan aansluiten op de fasering van de werken aan de Noorderlijn en benut worden van zodra een tramontsluiting is gerealiseerd. De tweede fase (gemengde publiek/private parkeerfaciliteit) wordt gebouwd van zodra de terreinen beschikbaar zijn.

De bouwvergunning werd verkregen in september 2017. De aanbesteding werd parallel opgestart en is in januari 2018 gegund. De start is voorzien op 1 juni 2018.

##### ***P&R Merksem***

P&R Merksem is een uitbreiding van de bestaande P&R Keizershoek op de Bredabaan met een gebouw van 685 parkeerplaatsen. Het vergunningsdossier wordt ingediend in het eerste kwartaal van 2018. De aanbesteding zal aansluitend gebeuren, zodat de bouw vanaf het najaar 2018 kan starten.

##### ***P&R Wommelgem***

P&R Wommelgem is een uitbreiding van de bestaande P&R aan de afrit Wommelgem op de E313 en de R11 met 400 à 450 parkeerplaatsen. De P&R Wommelgem ligt echter in de reservatiestrook A102 waardoor alleen een tijdelijke P&R oplossing realiseerbaar is. Deze oplossing wordt nu uitgewerkt. Om plaats vrij te maken wordt tegelijkertijd bekeken of het 'carpool parkeren' in Wommelgem naar Ranst kan verplaatst worden.

#### **Goederenvervoer Haven**

Sinds 20 maart 2017 kunnen vrachtwagens non stop, van maandagochtend tot zaterdagochtend, hun containers laden en lossen aan het Deurganckdok. Dit om de truckflow op de terminals te optimaliseren en hiermee bij te dragen aan de ontlasting van het Antwerpse en Wase wegennet tijdens de spitsuren. In de loop van het jaar sloten meer terminals zich aan bij deze nieuwe regeling.

Daarnaast werd beslist om vanaf 1 juli 2017 in de Liefkenshoektunnel tijdens de nacht de vrachtwagentarieven drastisch te verlagen en nog slechts één tarief te hanteren.

In 2017 schreven de Vlaamse overheid samen met het Gewestelijk Havencommissariaat en de Vlaamse havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge een projectoproep uit rond hinterlandconnectiviteit. De bedoeling was om de efficiëntie van bestaande en nieuwe maritieme goederenstromen (containers) van, naar en in de haven te verbeteren (bijvoorbeeld door een betere samenwerking, spreiding of efficiëntie om de beladingsgraad te verhogen) en/of een modal shift te realiseren van wegvervoer naar spoor of binnenvaart met een positief effect op vergroening en duurzaamheid. In december 2017 werden er van de 34 ingediende projectvoorstellen 16 weerhouden. Deze projecten worden financieel ondersteund door zowel de Vlaamse overheid als door de havenbesturen. Per project wordt de helft van de steun betaald door Vlaanderen en de andere helft door het/de betrokken havenbestuur/havenbesturen. Voor de Haven van Antwerpen gaat dit in totaal om ruim 1,2 miljoen euro steun. Een aantal projecten zorgen voor een modal shift van de weg naar binnenvaart of spoor. Het gaat daarbij onder meer om containers, cacao en afval. Een ander project wil vrachtwagens dan weer 's nachts laten rijden in plaats van overdag.

Daarnaast wordt ook werk gemaakt van een meer structurele aanpak die voor een modal shift in het goederenvervoer moet zorgen. Zo wil de Vlaamse overheid de ontwikkeling en groei van kostenefficiënte en flexibele consolidatiehubsystemen ondersteunen voor intermodaal vervoer via het spoor en de binnenvaart en zo een gunstig klimaat creëren voor een duurzame modal shift.

### **Waterbus**

De Waterbus is gestart op 1 juli 2017, met een verbinding tussen Antwerpen (Steenplein) en Hemiksem, met tussenstop in Kruibeke. In de zomerperiode vervoerde de waterbus 30.000 passagiers per maand. In het najaar zijn dat er gemiddeld 14.000 voetgangers plus 3.600 fietsers geworden. Op 22 december 2017 verwelkomde de Waterbus de 100.000<sup>e</sup> passagier.

Men maakt gebruik van snelle schepen, zodat de Waterbus als alternatief voor de auto kan dienen. Bovendien is het mogelijk om de fiets mee op het schip te nemen.

Vanaf de zomer 2018 komt er een noordelijke route bij, met een halte ter hoogte van de Ketenislaan (Beveren, Katoen Natie), een verbinding die nuttig is voor mensen die in de haven werken. Verder worden nog plannen onderzocht voor bijkomende vaartrajecten van de Waterbus, bv. op het Albertkanaal en binnen het havengebied zelf.

Het Havenbedrijf Antwerpen financiert de Waterbus, als duurzame transportmodus voor woon-werk-verkeer. Het Havenbedrijf investeert de komende vijf jaar 17 miljoen euro in de verbindingen over de Schelde met de waterbussen.

**Tijdelijke busbanen**

Gedurende de verschillende lopende werken in Antwerpen worden tijdelijke busbanen voorzien. Dit om te vermijden dat bussen en hulpdiensten mee in de file staan en zij niet aan aantrekkelijkheid inboeten.

**Fietsingrepen**

Het fietsdeelsysteem Velo werd uitgebreid naar de districten buiten de ring. Hierdoor zijn er in totaal 300 stations en 3.600 fietsen beschikbaar in Antwerpen.

De nieuwe liften aan de Kennedyfietstunnel (AWV) werden 1 juni 2017 geopend. Na het intensieve onderhoud is de betrouwbaarheid sterk verbeterd en is de duurtijd, om naar boven of beneden te gaan, met 20 seconden gedaald.

**Prioritaire assen**

In de loop van 2017 is een evaluatieprincipe op basis van prioritaire assen tot stand gekomen. De kaart met prioritaire assen geeft de wegsegmenten weer dewelke aan strikte voorwaarden onderworpen worden bij nuts- en wegenwerken. Zo is o.a. op bepaalde assen geen rijstrookinname toegelaten tijdens de spits, of mag er niet gewerkt worden tijdens tramexploitatie. De kaart werd gedurende 2017 verfijnd en uitgebreid in meerdere categorieën.

**Coördinatie van nutswerken**

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

**Impact Management Database**

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

**Werken R11 Politiezone Minos**

In de loop van 2017 kwam een nieuwe vorm van samenwerking tot stand met politiezone MINOS (Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsels en Boechout). Dit om werken in Antwerpen en in de voornoemde politiezone, individueel en met elkaar af te stemmen, en ook samen gepaste minder hindermaatregelen te treffen. De werken op de R11 vonden met minimale hinder plaats.

**Werken Oosterweelverbinding Linkeroever en Zwijndrecht**

Om de hinder van deze werken te beperken, werd in het bestek eisen opgenomen, waarmee de kandidaat aannemers rekening dienden te houden. Het aannemersconsortium Rinkoniën, dat de opdracht binnenhaalde, voorziet nog extra maatregelen om de impact op mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen en stelde aanpassingen voor aan de referentiefasering om de hinder te beperken. De voornaamste minder hinder maatregelen zijn :

**Hoofdwegen**

- Drie rijstroken van Kennedytunnel naar E17 blijven beschikbaar tijdens de gehele duur der werken.
- Op- en afrit Waaslandhaven-Oost blijft altijd open.
- Drie rijstroken in beide rijrichtingen op de E34 tijdens werken aan noordelijke knoop, waarvan de rechterrijstrook de verbinding vormt tussen op- en afrit Waaslandhaven-Oost en op- en afrit tijdelijke brug die de verbinding legt met de Charles de Costerlaan.
- Optimale benutting van drie rijstroken op de E17 door een aparte en volwaardige 4de rijstrook komende van E34-R1 gedurende +/- 1 jaar.
- Twee rijstroken komende van de E34-R1 richting Kennedytunnel, die als 3de volwaardige rijstrook samenvoegen met de 2 rijstroken op de R1 gedurende +/- 2 jaar en 8 maanden.
- Stabiele omleidingssituaties zodat telkens een herkenbare en leesbare verkeerssituatie ontstaat

**Openbaar vervoer**

- Geen hypotheek op exploitatie van bestaande tram en busvervoer;
- Duidelijke en permanent accurate bewegwijzering om reizigers optimaal te informeren.

**P&R capaciteit**

- Tijdelijke uitbreiding tussen huidige op- en afrit Linkeroever in voorbereidende werken;
- Finalisatie parkeergebouw Blancefloerlaan met bijhorende traminfrastructuur en zuidelijke verbindingsweg in de 2<sup>de</sup> helft van 2020.

**Voetgangers**

- Heraanleg voetpaden volgt zo kort mogelijk op de opbraak;
- Obstakelvrije strook (min. 1,50 m) vrij van grondresten en voorzien van een verticale afsluiting;
- Veilige oversteekvoorzieningen.

**Fietsers**

- Fietsverbindingen te allen tijde behouden met eventuele lokale omleidingen;
- Obstakelvrije strook (min. 1,50 m) voor enkelrichtingsverkeer;
- Obstakelvrije strook (min. 2,50 m) langs de werf voor dubbelrichtingsverkeer;
- Fietspaden vrij van grondresten en voorzien van een verticale afsluiting;
- Rijcomfort op tijdelijke fietsroutes door o.a. uitvlakken niveauverschillen, bijzondere aandacht overgang bestaande en tijdelijke fietspaden, verlichting, veilige oversteekvoorzieningen.

**Wurfverkeer**

- Werfwegennet verschillend van lokale net, goed toegankelijk via het hoofdnet en de waterweg;
- Maximale organisatie transport materiaal en materieel via de Schelde, aanmeerlocaties t.h.v. Canadastraat en Kennedytunnel;
  - Het werfverkeer van en naar de aanmeerlocatie t.h.v. de Kennedytunnel wordt gescheiden van het fiets- en voetgangersverkeer
- Geen gelijkgrondse dwarsing over wegennet op enkele conflictvrije regelingen na;
- Visuele afscherming werfzone met het oog op behoud focus van bestuurder op rijtaak;
- Werfwegen worden steeds toegankelijk gehouden voor o.a. hulpdiensten.

### Werfororganisatie en minder hinder

- Hinder voor aangelanden en verkeer tot een minimum beperkt;
- Toegangswegen tot de woningen, bedrijven, winkels, e.d. worden zolang mogelijk gevrijwaard en ook verzekerd 's avonds, 's ochtends en in het weekend;
- Toegankelijkheid en bereikbaarheid van bedrijven, handelszaken en attractiepolen wordt gegarandeerd voor klanten, bezoekers, toeleveranciers, ..;
- Werfafsluitingen tussen werfzones en openbare zones van minstens 2m hoog.
- Optimaliseren van de funderingen en keerconstructies en van de sloopactiviteiten waardoor de geluid- en trilhinder in bepaalde zones zowel in tijdsduur als intensiteit verminderd kunnen worden.
- Hinder beperken door inzet van aangepast materieel zoals tijdelijke geluidsschermen aan de werf

### Samenwerking met de omliggende gemeenten

De voorziene minder hindermaatregelen zijn er vooral op gericht om de hinder door de werken te beperken binnen het projectgebied, waardoor ook de gevolgen voor de omliggende gemeenten tot een minimum herleid kunnen worden. Daarnaast worden de gemeenten ook betrokken in de overlegstructuren en samenwerkingsverbanden.

Enkele andere

- Opstart Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-overleg
  - Naast de verschillende overlegvormen, zijn de gemeenten d.m.v. hun vertegenwoordigers betrokken bij het BLVC-overleg. Daarin worden de maatregelen en de impact van de werken op vlak van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Verkeersveiligheid en Communicatie behandeld. Dit overleg wordt in het voorjaar van 2018 opgestart.
- Aanstelling omgevingsmanager
  - BAM heeft een omgevingsmanager in dienst genomen voor het deelproject Linkeroever/Zwijndrecht. Deze persoon vormt het aanspreekpunt m.b.t. de werken.
  - Vanuit het departement MOW zal samen met de voorzitter van Interwaas een overlegorgaan worden opgestart om de operationele werking uit het impactmanagement in een bredere Wase mobiliteitscontext te plaatsen. Dit moet resulteren in concrete acties.
- Ondersteuning vanuit de studiediensten
  - Ter beschikking stellen van expertise indien de gemeenten nog eigen aanvullende minder hinder maatregelen willen treffen, bijvoorbeeld uit vrees voor sluipverkeer.
- Monitoring en bijsturing van voorgestelde maatregelen
  - De genomen maatregelen worden continu opgevolgd en indien nodig aangepast

### Noorderlijn en ZNA Cadix

Op 5 juni 2017 werd gestart met de heraanleg van het Operaplein en de werken aan de ondergrondse parking en autotunnels. Door de impact van de werken werd de Leien geknipt tussen de Violierstraat en de Maria-Theresialei, waardoor doorgaand verkeer niet meer mogelijk is. Naast afstemming met werken aan Turnhoutsepoort, werden ook de bouwwerken aan het nieuwe ziekenhuis ZNA Cadix afgestemd met Noorderlijn t.h.v. Hardenvoortviaduct, Noorderplaats en Londenstraat. Er werd een tijdelijk fietspad met tijdelijke tunnel onder werfverkeer aangelegd door project ZNA om de onderbreking van de Kempenstraat te compenseren en om als alternatief te dienen bij de heraanleg van de ventweg Asiadok Oostkaai door het project Noorderlijn.

**Brug van den Azijn (Deurne Bal)**

De Brug van den Azijn werd begin juli 2017 gedurende 9 maanden afgesloten voor alle verkeer. De huidige brug wordt vervangen door een nieuwe metalen boogbrug en de N130 wordt heraangelegd. Een omleiding werd voorzien via de Theunisbrug, zowel voor het wegverkeer, busverkeer als voor de fietsers. Verkeer uit Schoten of Schilde kan via de Hoogmolenbrug het Albertkanaal oversteken. De vernieuwing van Theunisbrug mag pas starten vanaf ingebruikname Brug van den Azijn vanaf 31 maart 2018.

**Scheldelaan (Elia/AWV)**

In maart 2017 startte netbeheerder Elia met de aanleg van een nieuwe hoogspanningskabel onder het wegdek van de Scheldelaan tussen Lillo en Zandvliet. Gezien het wegdek hiervoor deels opgebroken moet worden, maakt AWV van de aanleiding gebruik om het volledige wegdek te vernieuwen. Op twee locaties werd gelijktijdig gestart, t.h.v. hoogspanningsstation Noordland in Zandvliet en ten zuiden van het sluizencomplex, opdat de hinder in tijd beperkt blijft. Wanneer Elia haar werken in één zone heeft afgerond, vernieuwt AWV telkens achter Elia het wegdek van de vorige zone. Volgende maatregelen zijn getroffen om een vlotte bereikbaarheid te waarborgen:

- Enkelrichtingsverkeer slechts over een beperkte lengte;
- Omleiding via R2 en A12 i.f.v. veiligheid afslaand verkeer op Scheldelaan en doorstroming doorgaand verkeer;
- Bereikbaarheid bedrijven boven sluizencomplex via rechts-in-rechts-uit-principe. Een keerbeweging met grote bochtstraal werd voorzien;
- Bereikbaarheid bedrijven onder sluizencomplex en t.h.v. de werkzone via links-in-links-uit principe. Er kan enkel van het noorden aangereden worden en enkel naar het zuiden om het bedrijf te verlaten;
- Aparte busbaan voor collectief vervoer en hulpdiensten in de middenberm;
- Efficiënte aanpassingen van lichtenregelingen om veiligheid en doorstroming te garanderen;
- Verbetering van de signalisatie, alsook bijkomende signalisatieborden met in real time de reistijden;
- Tijdelijke P&R t.h.v. Evonik om gebruik collectief vervoer en fiets te stimuleren, alsook bijkomende veilig fietsoversteken;
- Afstemming met ander werken.

**Jan de Vostunnel**

Tijdens de zomer van 2017 werd in het eerste deel van de renovatiewerken aan de Jan de Vostunnel, gestart met sanerings- en renovatiewerken in de tunnelkoker richting Antwerpen. Om de verkeershinder te beperken werd zowel afgestemd met andere werken, als de aanvangsdatum verschoven naar de zomervakantie. De tunnelkoker werd vanaf 10 juli voor vijf weken afgesloten. Na een uitgebreide studie werden volgende rijrichtingen en omleidingen toegepast om een vlotte en veilige doorstroming te voorzien:

- Het verkeer richting Brussel kon door de andere koker blijven rijden over één rijstrook;
- Voor het verkeer richting Antwerpen werden verschillende routes voorzien:
  - Richting Gent en Brugge een bovengrondse omleiding via Jan De Voslei (N186);
  - Richting Antwerpen-centrum via de Bevrijdingstunnel naar de R1;
  - Lokaal verkeer via de Jan Van Rijswijcklaan (N177);
  - Doorgaand verkeer via E19.



**Vaartkaai / Merksem / IJzerlaan**

Voor de heraanleg van de IJzerlaan werd gezorgd dat steeds dezelfde capaciteit van 2x2 rijstroken behouden bleef.

Ook werd er een doorsteek (met oversteek) voorzien voor fietsers vanuit woonwijk Dam naar de aansluiting op de nieuwe fietsburg. De woonwijk Dam zelf blijft voor voetgangers en fietsers bereikbaar via de Bredastraat of vanaf de Slachthuislaan via de Kalverstraat.

Bij de uitvoering van grondwerken aan de kant van Merksem, tussen de IJzerlaanbrug en de Vaarkaai, werd plaatselijk beurtelings verkeer toegepast om een minimale doorstroming te waarborgen.

Dankzij al deze maatregelen heeft de uitvoering van deze werf geen bovenlokale hinder veroorzaakt die niet inherent is aan het nieuwe ontwerp.

**Turnhoutsepoort**

In maart 2017 werd door AWW gestart met de heraanleg van de Noordersingel tussen Stenenbrug en Turnhoutsebaan om de kruispunten compacter en overzichtelijker te maken, en de verkeersstromen beter van elkaar te scheiden.

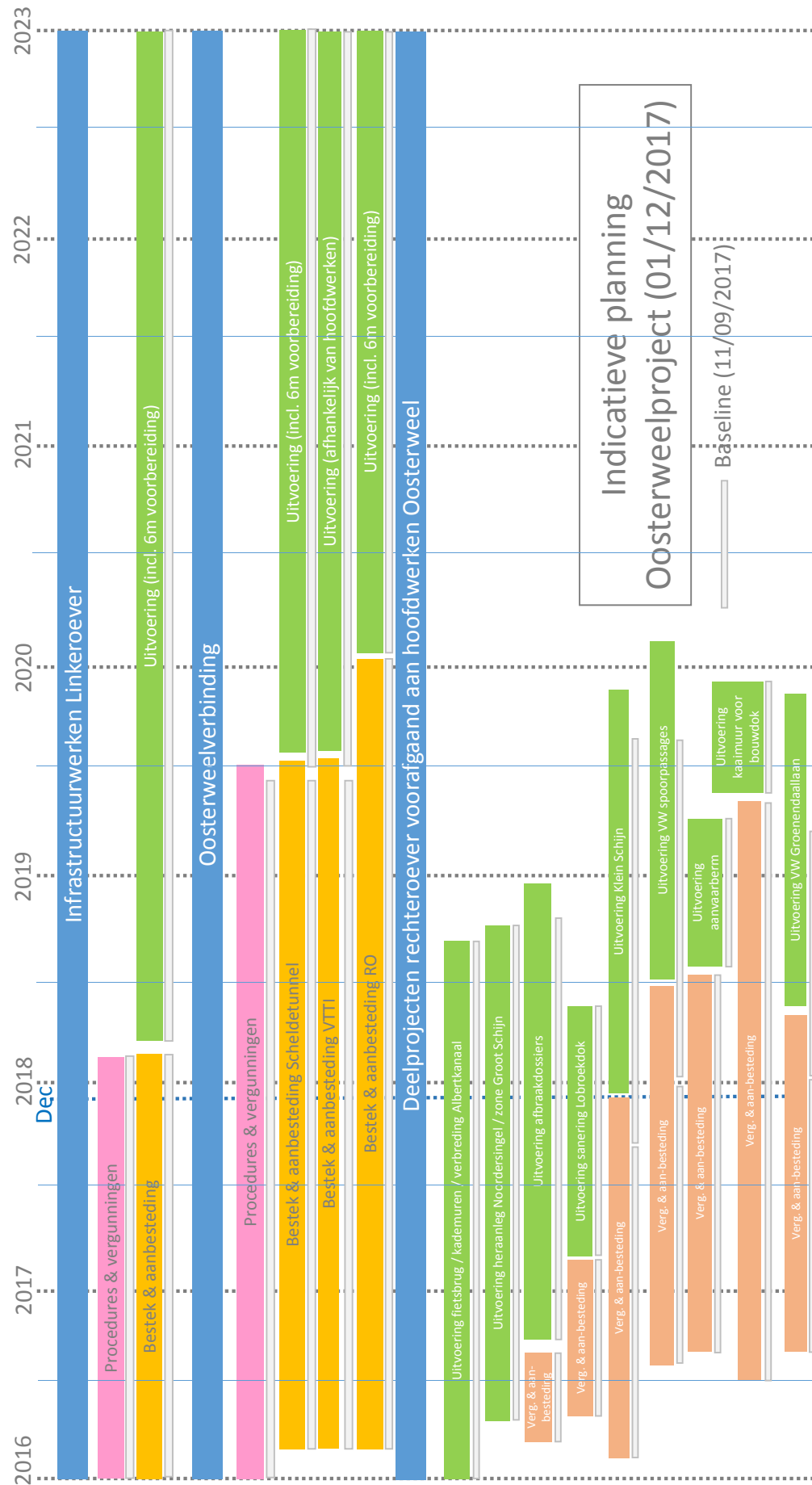
De fasering van de werken is erop gericht dat doorgaand verkeer zo weinig mogelijk hinder ondervindt.. Er werd dan ook beslist dat de volgende principes gelden gedurende de volledige duur van de werken:

- Dubbelrichtingsverkeer steeds mogelijk met een korte periode tussen maart en juli 2017 waarbij het verkeer op 2x1 rijdt;
- De Turnhoutsebaan (N12) aan de buitenkant van de Singel wordt afgesloten voor verkeer tussen de Noordersingel en de ingang van de parking van het Rivierenhof. Enkel bussen van De Lijn kunnen nog beurtelings passeren in beide richtingen. Tram 10 zal ook een omleiding volgen;
- De Turnhoutsebaan (N12) aan de binnenkant van de Singel blijft tijdens de hele duur van de werken bereikbaar vanaf de Singel;
- Fietsers en voetgangers krijgen overal langs de werf een veilige doorgang;
- De afrit van de E313/E34 wordt mogelijk tijdelijk afgesloten om file tot op de ring te vermijden. Verkeer wordt dan omgeleid. Deze maatregel wordt nog onderzocht;
- Grootste verkeershinder vóór de onderbreking van de Leien en tijdens de zomervakantie van 2017.



BIJLAGE 1: OVERZICHTSPLANNING OOSTERWEEELVERBINDING







BIJLAGE 2: SAMENSTELLING WERKBANK ROUTEPLAN 2030





**Samenstelling Werkbank Routeplan 2030:**

Opdrachthouder: Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Externe ondersteuner: APPM (NI) en The New Drive (B)

**Overheden**

- vertegenwoordigers van alle lokale administraties (33 gemeenten van de vervoerregio Antwerpen + districten Antwerpen)
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- NMBS
- De Lijn
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Vlaamse Waterweg nv
- Departement Omgeving
- Provincie Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

**Stakeholders\* (toestand januari 2018):**

- Ringland
- Ademloos
- stRaten-generaal
- Lenora
- Gruunrant
- VOKA
- UNIZO
- NSZ
- Port of Antwerp
- MLSO
- Natuurpunt
- Fietzersbond
- Voetgangersbeweging
- Touring
- VAB

\* nog aan te vullen met o.a. stakeholders m.b.t. logistiek; voorlopig via stakeholdersoverleg logistiek stad Antwerpen



### BIJLAGE 3: WERKBANK HAVENTRACÉ



**Werkbank Haventracé*****Samenstelling\****

- Cathy Berx (zie VR 2017 1512 MED.0487/1BIS)
- Vlaamse overheid:
  - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
  - Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
  - Agentschap Wegen en Verkeer
  - De Lijn
  - Departement Omgeving
  - Agentschap Natuur en Bos
  - Vlaamse Milieumaatschappij
  - Vlaamse Landmaatschappij
  - VITO
- Lokale overheden:
  - Antwerpen
    - district Ekeren
    - Merksem
    - Deurne
    - Berendrecht, Zandvliet en Lillo
  - Beveren Brasschaat
  - Kapellen
  - Schilde
  - Schoten
  - Stabroek
  - Wommelgem
  - Zwijndrecht
  - Provincie Antwerpen
  - Provincie Oost-Vlaanderen
  - Provincie Noord-Brabant
  - Havenbedrijf Antwerpen
  - Maatschappij Linkerscheldeoever
  - Haven Gent
  - POM Antwerpen
  - Interwaas
- Stakeholders
  - ABLLO (Actiecomité Bescherming Linkeroever en Waasland)
  - Actiecomité Red de Keer
  - Ademloos
  - Alfaport
  - Bewonersgroep Muggelei
  - Boerenbond
  - Comité Oude Landen
  - Comité site Ruggeveld
  - Doel 2020

- Fietzersbond
- Gruunrant
- Hoekakker
- Igean
- Infrabel
- KOBRA
- Lenora
- Luithagen vzw
- Merksem Leefbaar
- Natuurpunt Antwerpen Noord
- Natuurpunt Antwerpen Stad
- Natuurpunt Schijnvallei
- Natuurpunt Waasland
- Nijverheidskring Merksem-Deurne-Schoten
- NixNx
- NxPlus
- NMBS
- Red de Voorkempen
- Regionaal Landschap de Voorkempen
- Ringland
- stRaten-generaal
- Transitie Ekeren
- TreinTramBus
- Unizo
- VIBNA
- VOKA Antwerpen-Waasland
- Werkgroep Park Groot Schijn
- Werkgroep Rond Punt
- Wijkvereniging De List

\* Aanpassingen mogelijk o.b.v. resultaten bevraging (zie infra)

***Vragenlijst die werd bezorgd aan alle toekomstige gekende deelnemers aan de Werkbanken Haventracé***

1. Waaraan moet het Haventracé volgens uw organisatie beantwoorden? Formuleer zo precies en concreet mogelijk **uw verwachtingen** met betrekking tot het Haventracé en de aansluitingen en dit zowel op het niveau van de **principes** als de meer concrete **uitwerking** ervan.
2. Hoe ziet u de concrete **timing** of in voorkomend geval, **fasering** van de realisatie van het haventracé resp. de aanverwante projecten?
3. Wat zijn voor uw organisatie de **belangrijkste (mogelijke) knelpunten** met betrekking tot de beoogde realisatie van het Haventracé?
4. Beschikt uw organisatie over relevante studies, nota's, uitgewerkte ideeën over het projectgebied van het haventracé en/of het ruimere studiegebied? Met welke relevante elementen uit deze documenten moet het haventracé volgens u zeker rekening houden.
5. Welke **stakeholders** moeten volgens u betrokken worden?
6. Welke maatregelen, instrumenten, ingrepen...stelt u voor om de gewenste modal shift te behalen? Prioriteer zo mogelijk en geef desgewenst aan welke maatregel(en) u onwenselijk en/of onaanvaardbaar acht.
7. Welke knelpunten en/of opportuniteiten ziet u om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen of te versterken?
8. Het haventracé zal opgedeeld worden in 4 werkbanken. Antwerpen Oost (met de A102), A12 Noord (met oa. verbindingen richting Ekeren/Stabroek), de R2 ( oa. met de industriezone) en de E34 ( verbinding Waasland). Bij welke werkbanken wil uw organisatie betrokken worden?
9. Wie wenst u in uw delegatie voor de gebiedsgerichte werkbanken op te nemen rekening houdend met de verschillende aspecten die tijdens het proces aan bod zullen komen? Kan u u iets zeggen over hun expertise? Elke delegatie kan uit maximum 2 permanente leden bestaan.