

Vlaams
Parlement

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 3
12 oktober 2020 (2020-2021)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

15 oktober 2020

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

15 oktober 2020

Inhoud

Inleiding	6
A. De Oosterweelverbinding.....	7
1) Linkeroever	7
2) Rechteroever “ klaar om te starten op het terrein”	9
Het vergunningentraject zit in de laatste rechte lijn.....	9
De aannemers en Lantis staan in de startblokken	11
Een belangrijke resterende uitdaging	11
Corona crisis “ elk nadeel heb zijn voordeel ”	12
Oosterweel meer dan een bouwproject “Een ambitieus welvaartsproject”	13
Versnelling Modal Shift & Minder Hinder	17
B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen	20
1) De noordelijke ringparken	21
Ringpark Noordkasteel	22
Ringpark Groenendaal.....	23
Ringpark Lobroekdok.....	24
Ringpark Het Schijn	25
2) Ringpark Groene Vesten	26
3) Ringpark Zuid	27
4) Scheldeoeververbinding	30
5) Ringpark West.....	31
6) Studies	32
7) Masterplan.....	33
Ademruimte	33
Stad maken.....	33
Vrij en verbonden.....	34
Metropolitane cultuur.....	34
Een derde ruimte.....	34
C. Haventracé	36
1) Tweede Tijsmanstunnel	36
Bestaande toestand.....	36
Voorstellen tot versnelde aanpak	36
2) E34-west	38
3) Haventracé ‘Oostelijke verbinding’	38

D.	Routeplan 2030: naar een modal split 50/50.....	40
1)	Context.....	40
2)	Stand van zaken	41
	De opmaak van het Routeplan 2030	41
	Overleg op de Werkbank.....	41
	Bijeenkomsten Vervoerregioraad	43
	Interbestuurlijke samenwerking	43
3)	Tussentijdse resultaten en en vervolgstappen.....	43
	Werkstroom 1: Gebiedsgerichte aanpak.....	43
	Werkstroom 2: Werken op randvoorwaarden.....	45
	Werkstroom 3: Prioriteren, toewijzen en budgetteren	46
	Werkstroom 4: Monitoring	47
	Werkstroom 5: Uitvoeren - pilootprojecten & lopende initiatieven	48
4)	Kritische succesfactoren	51

Inleiding

Toen de Vlaamse Regering op 20 februari aan het Vlaams Parlement rapporteerde over het Toekomstverbond kon niemand bevroeden wat ons te wachten stond. De corona-crisis had Vlaanderen de afgelopen maanden in haar greep. Gelukkig heeft deze crisis nauwelijks impact gehad op de voortgang van de verschillende pijlers van het Toekomstverbond. De dialoog, participatie en co-creatie met stakeholders werd, weliswaar vooral digitaal, voortgezet. Voor de werkzaamheden op de E17 in het kader van de Oosterweelverbinding werd gebruik gemaakt van het minder drukke wegverkeer om de werken gepland voor 2020 en de werken gepland voor 2021 gecombineerd te realiseren. Zo werd tijdswinst geboekt en was er minder hinder voor het wegverkeer.

De corona-crisis had en heeft nog steeds een grote economische impact. In de Septemberverklaring gaf de Vlaamse Regering al aan dat de Vlaamse economie en de Vlaamse samenleving nood hebben aan sterke investeringsimpulsen. Met de Oosterweelverbinding, het Haventracé, de leefbaarheidsprojecten en de investeringen in een duurzame mobiliteit bevat het Toekomstverbond heel wat investeringsimpulsen die tegelijkertijd een economische relance kunnen inleiden en bijdragen tot duurzaamheid, leefbaarheid en economische bereikbaarheid.

In dit voortgangsrapport wordt voor de vier pijlers van het Toekomstverbond een stand van zaken gegeven maar blikken we ook vooruit.

Bij de voortgangsrapportage van 20 februari vroegen een aantal parlementsleden om in de toekomst terug het Rekenhof te betrekken bij de voortgangsrapportages en om bij de rapportages, net zoals in het verleden, fiches per project op te nemen inclusief een budgettaire rapportering. Tijdens de voortgangsrapportage gaf minister Lydia Peeters al aan om, met het oog op een maximale transparantie, te willen ingaan op deze vragen van de parlementsleden. In de maand juni vond een overleg plaats tussen de commissievoorzitter, een aantal parlementsleden, het Rekenhof en vertegenwoordigers van de minister. Tijdens dit overleg werd afgesproken dat vanaf oktober 2020 twee maal per jaar aan het Vlaams Parlement zal gerapporteerd worden over het Toekomstverbond. Enerzijds zal er een eerder beleidsmatige rapportering zijn in oktober en anderzijds zal er een meer financieel-budgettaire georiënteerde rapportering zijn in februari.

De Vlaamse Regering zal dus in februari 2021 een eerste financieel-budgettaire rapportering doen aan de commissie mobiliteit en openbare werken. Deze rapportering door de Regering bevat relevante informatie met betrekking tot de voortgang zowel qua budgetten, financiering, vergunningen, ...

Het Rekenhof zal de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage beoordelen en zal daarbij zo nodig aanvullende duiding geven over de budgettaire impact in een meerjarenperspectief en over de programma- en projectbeheersing met focus op de hoofdlijnen en de kernprojecten of projectclusters. Daarbij zal het Rekenhof er ook specifiek over waken dat de informatie uit de voortgangsrapportage aansluit bij het ontwerp van Geïntegreerd Investerings-programma (GIP) van het beleidsdomein MOW, de meerjarenraming van de Vlaamse overheid en de informatie in de beleids- en begrotingstoelichting. Waar relevant kan het Rekenhof ook beknopt ingaan op specifieke risico's of aandachtspunten, zoals de naleving van de wetgeving overheidsopdrachten en de begrotingsnormering. Het zal hier echter niet gaan om een volwaardige audit door het Rekenhof. Het Rekenhof zal enkel een beoordeling op hoofdlijnen en gerichte duiding op basis van een beperkt nazicht geven.

A. De Oosterweelverbinding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio. Vandaag zijn we meer dan drie jaar verder en kunnen we vaststellen dat het Toekomstverbond werkt. Bijkomend werd op 24 augustus 2017 met de gemeente Zwijndrecht een specifiek samenwerkingsakkoord met betrekking tot de werken op Linkeroever afgesloten dat vandaag zijn eerste concrete vruchten afwerpt.

Dit akkoord verplicht Lantis en het Vlaams Gewest ertoe om enerzijds de ruimtelijke inpassing van de werken op Linkeroever te verbeteren (= het leefbaarheidsproject) en anderzijds een significante reductie van de geluidsoverlast (= het geluidsproject) te realiseren in Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever en dit alles ten laatste bij de oplevering van de werken in 2025.

De werken zijn in 2020 op kruissnelheid gekomen, ca. 400 arbeiders en 100 machines op de werf, waarbij dit jaar een omzet van bijna 100 miljoen euro zal worden gerealiseerd.

1) Linkeroever

De werkzaamheden verlopen, ondanks Corona, geheel conform de eerder gerapporteerde planning en binnen de afgesproken financiële kaders (taakstellend budget Oosterweel en taakstellend budget leefbaarheidsprojecten) en in harmonie met de omgeving (burgers, bedrijven, overheid). Volgens deze timing zijn de werken bij Linkeroever en Zwijndrecht klaar in 2025.

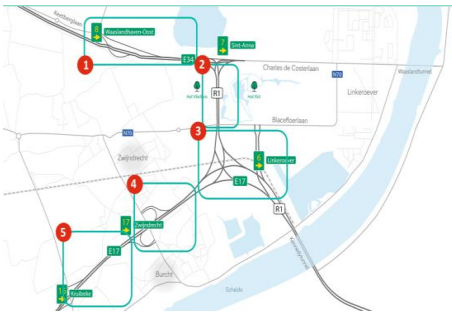
Eind 2024 zal de grote hinder voor het verkeer achter de rug zijn en kunnen de automobilisten onbeperkt gebruik maken van het hoofdwegennet. De leefbaarheidsprojecten worden in parallel aan de hoofdwerken opgestart en geïntegreerd binnen de planning van de hoofdwerken binnen het projectgebied. We streven ernaar om gelijktijdig met de hoofdwerken het gros van de leefbaarheidsprojecten op te leveren. Nadat de E17 in een duurzaam jasje is gestoken, zullen nog 4,8 km aan hoogwaardige geluidsschermen en 8 km geluidsbermen worden gerealiseerd tot 2025. Tegelijk krijgt de vijf verdiepingen tellende P+R meer en meer gestalte en wordt de spoorinfrastructuur voor het tramverkeer aangepakt.

Figuur 1: globale planning werken Linkeroever:

Linkeroever en Zwijndrecht



Figuur 2: "de 5 open hart operaties van 2020"



Waar een wil is, is een weg!

In 2020 werden omvangrijke werkzaamheden en verkeersomzettingen uitgevoerd:

- (5) E17 "eerste vak van de nieuwe geluidsarme autosnelweg gerealiseerd in beide richtingen"
- (1) E34 "Wisselaar Waaslandhaven op kruissnelheid"
- (4) E17 "opstart 2^{de} vak E17 & verbindingsweg"
- (2,3) Opstart heraanleg verkeerswisselaar E17-E34 "veiliger en compacter"

De klanteneisen voortkomend uit het samenwerkingsakkoord met de gemeente Zwijndrecht en de confrontatie met een omvangrijke bodem- en grondwaterverontreiniging in de projectzone hebben geleid tot een ernstige verstoring van de werfvoorbereidingen en de werken zelf. Alle ingrediënten waren dan ook aanwezig om het klassieke juridische steekspel aannemer – opdrachtgever te laten plaatsvinden met een monsterclaim op het einde van de rit, veel menselijke schade en alleen maar verliezers. Toch zijn we er samen uit geraakt en dat binnen de afgesproken plannings- en financiële kaders en met voldoende veerkracht om Corona samen het hoofd te bieden en deze impact op de werf enorm te beperken en zelfs ten goede te keren.

Deze samenwerkingsmodus met het aannemersconsortium is er niet vanzelf gekomen. Vanaf de start werd door Lantis resoluut gekozen voor een samenwerkingsvorm die de gemeenschappelijke belangen nastreeft en tegelijkertijd respect heeft voor de niet-gemeenschappelijke belangen van alle betrokkenen. Op deze wijze komt een constructieve samenwerking tot stand met gemeenschappelijke doelstellingen en aandacht voor mekaars afzonderlijke belangen.

Na twee jaar is Lantis erin geslaagd om deze visie samen in de praktijk om te zetten in een concreet samenwerkingsmodel, gebaseerd op ervaringsgegevens vanuit het buitenland (UK - NEC4) en met vallen en opstaan. Het resultaat is een open, proactieve werkcultuur binnen een professionele zakelijke omgeving waarin opdrachtgever en aannemer zeer zorgvuldig moeten te werk gaan, waarin het contract operationeel vertaald werd in duidelijke werkprocessen, waarbij elke partij haar verantwoordelijkheid neemt, en er geen open eindjes blijven.

Hiermee anticipeert Lantis op de NEC4-contracten – operationele en procesmatige contracten begrepen en geschreven door ingenieurs – die leidend zijn in het vervolgproces van de bouwopgave richting Rechteroever.

2) Rechteroever “klaar om te starten op het terrein”

Het vergunningentraject zit in de laatste rechte lijn

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

Op vrijdag 13 maart 2020 nam de Vlaamse Regering akte van de beslissing van de raad van bestuur van Lantis om de omgevingsvergunning in te dienen voor de meest gunstige uitvoeringsvariant, met name “het geoptimaliseerd voorkeursontwerp” met inbegrip van de civieltechnische componenten van de aan dit ontwerp toegewezen leefbaarheidsprojecten en overkappingen, milderende maatregelen en weerhouden aanbevelingen. Dit voorkeursalternatief wordt gedragen door alle stakeholders en voldoet aan alle doelstellingen zoals geformuleerd binnen het toekomstverbond.

Figuur 3: Voorstelling van het voorkeursalternatief met daarop alle verbeteringen ten opzichte van het ontwerp anno 2016



De Vlaamse Regering bevestigde hierbij haar engagement binnen het Toekomstverbond om de leefbaarheidsprojecten binnen de projectzone van de Oosterweelverbinding integraal mee te realiseren en te financieren op basis van de meerjarige prognoses gemaakt door de bouwheer.

Door Lantis werd op 30 april de omgevingsvergunning ingediend voor de bouw van de Oosterweelverbinding op rechteroever en de tunnel onder de Schelde. Na één maand werd het dossier conform verklaard door het departement Omgeving en kon het openbaar onderzoek van start gaan.

Inspraak, publieke consultatie organiseren in volle lock down was geen sinecure... . Er werd dan ook in overleg met de stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht en het departement Omgeving bewust gekozen om de Oosterweelverbinding tot bij de burger thuis te brengen, additioneel aan alle wettelijke verplichtingen ter zake.

Zo werden alle mogelijke kanalen gebruikt om de burgers te informeren :

- Een uitgebreide communicatie via alle mogelijke media (kranten, nationale en regionale televisie, social media, hard copy - 500.000 Oosterweel informatie brochures werden aan huis bezorgd, ...)
- Online zitdagen: gedurende twee volle weken konden burgers een moment reserveren om al hun vragen aan onze experts te stellen en werden ze rechtstreeks te woord gestaan;
- Webinars over de vergunning werden georganiseerd, actieve participatie in de webinar reeks over het toekomstverbond van de burgerbewegingen ,
- Een specifieke website werd opgezet om een beter overzicht en begrip van het project te krijgen, toegankelijk voor alle burgers.

Op 15 juli 2020 heeft het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid haar goedkeuring gegeven aan het tunnelveiligheidsdossier zodat ook deze kaap genomen is en hebben de adviesverlenende instanties en de stad Antwerpen het volledige dossier geadviseerd.

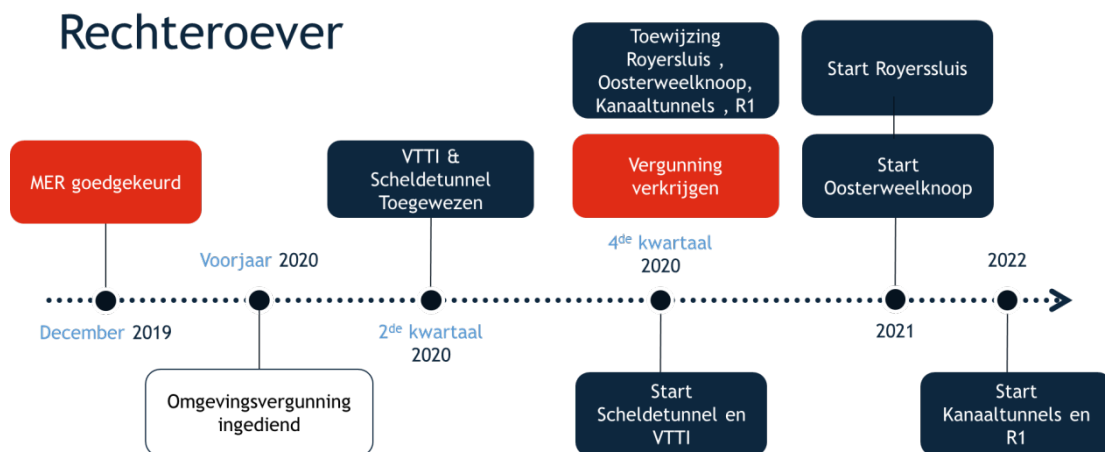
De Vlaamse Regering tenslotte zal, voorafgaand aan het afleveren van de omgevingsvergunning, nog een beslissing nemen over de flankerende maatregelen die samen met de realisatie van de Oosterweelverbinding dienen uitgevoerd te worden. Na de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie zal de Vlaamse Regering een beslissing nemen over de vergunningverlening en dit uiterlijk op 25 november 2020. Eens de de omgevingsvergunning is verleend, kan de aanvrager hier onmiddellijk gebruik van maken (Art. 35 van het omgevingsdecreet). Er kan tegen een beslissing over een omgevingsvergunning nog in beroep gegaan worden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, maar in afwachting van een schorsing of vernietiging kan er wel al gebruik gemaakt worden van de omgevingsvergunning.

De aannemers en Lantis staan in de startblokken

Parallel aan de vergunningsprocedure worden de aanbestedingsprocedures voor de werken op Rechteroever doorlopen, de doelstelling is om eind 2020 alle deelprojecten te hebben toegewezen zodat we na het verkrijgen van de omgevingsvergunning meteen kunnen starten.

Het risico op claims van de aannemers voor het stopzetten van de aanbestedingsprocedure of het verbreken van het contract wordt gemanaged door enerzijds elke opdracht te gunnen in delen en anderzijds door vooraf, in overleg bepaalde, schadevergoedingen op te nemen in de gunningsleidraad.

Figuur 4: planning werken Scheldetunnel en Rechteroever



In 2020 werden voornamelijk een aantal voorbereidende werken uitgevoerd die er enerzijds op gericht zijn de risico's tijdens de uitvoering te minimaliseren (e.g. onze werken onafhankelijk maken van treinverkeer, grote verplaatsingen van nutsleidingen, ...) en anderzijds het terrein bouwrijp maken (afbraak SAMGA loodsen, bouwdok Zeebrugge voorbereiding, ...).

De eerste helft van 2021 zal ook nog gekenmerkt worden door voorbereidende werken, de uitrol van het minder hinder plan, de werfinstallatie & de bouwlogistiek, detailengineering, uitvoeringsvergunningen voorbereiden en het opzetten van de verschillende bouworganisaties (= elke werf is een bedrijf van meer dan 500 werknemers en een omzet van meer dan 100 mio euro/jaar). Pas vanaf het najaar zullen de werken zich beginnen te ontplooiën op het terrein om in 2022 op kruissnelheid te komen.

De vooropgestelde einddatum der werken inclusief de leefbaarheidsprojecten kan op deze manier worden aangehouden.

Een belangrijke resterende uitdaging

De omvang en de complexiteit van het project maken dat nog heel wat stedenbouwkundige handelingen en IIOA's (ingedeelde inrichtingen of activiteiten) nodig zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project. Omdat deze voor een groot deel mede afhankelijk zijn van de door de aannemer gekozen

uitvoeringswijze, konden deze handelingen en activiteiten nog niet aangevraagd worden gezamenlijk met de lopende aanvraag voor de hoofdvergunning voor de Oosterweelwerken Rechteroever.

Corona crisis “ elk nadeel heb zijn voordeel ”

De COVID 19-uitbraak in maart had, door het stil vallen van de werf Linkeroever, een mogelijk grote impact op de geplande verkeersomschakelingen waardoor een vertraging van 12 maanden en een negatieve financiële impact van 26 miljoen euro werd voorspeld.

Geconfronteerd met deze crisissituatie, en aangespoord door minister Lydia Peeters om al het nodige te doen om aan het werk te blijven, is Lantis samen met de aannemer op zoek gegaan naar mogelijke oplossingen om deze impact te minimaliseren. Het naar voor trekken van de geplande werken E17 (gepland in twee fasen: fase 1 (2020) en fase 2 (2021)), die minder COVID-gevoelig waren, bleek het ei van Columbus te zijn. De verloren tijd zou volledig kunnen ingehaald worden en de in 2020 geplande omschakelingen konden worden gehaald waardoor de impact van COVID-19 op de werkzaamheden eerder positief dan negatief zou zijn.

Dit was enkel mogelijk op voorwaarde dat :

- AWV zijn doorstromingseis “ten allen tijde drie rijstroken in beide richtingen op de E17 beschikbaar houden” zou laten vallen;
- de noodzakelijke signalisatievergunningen binnen de minimumtermijn zou worden afgeleverd;
- we zouden beschikken over positieve adviezen van het Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-overleg – het operationeel werfoverleg met alle betrokken instanties - en de politie aangaande verkeersveiligheid;
- de werken voor 31 juli zouden afgerond kunnen worden;
- Lantis snel zou kunnen bijsturen bij zeer grote toename van het verkeer, d.w.z. stimuleren van rerouting via de R2;
- Lantis de logistieke keten gemobiliseerd kreeg binnen de twee weken (middelen en mensen);
- Lantis de bedrijven uit de omliggende bedrijvenczones en de lokale besturen meekreeg in dit scenario (gezien de te verwachten hinder);
- Lantis de sociale partners en werknemers de nodige garanties inzake veiligheid op de werf kon geven.

“Everything is impossible until it is done”

Ondanks menig obstakel, maar vooral door de positieve, samenwerkingsgerichte houding van alle betrokkenen kon aan alle voorwaarden voldaan worden en werden de werken uitgevoerd en voltooid op 15 juli, twee weken voor de uiterste datum. Hierdoor werd de impact van COVID 19 (eerste golf) op de werf Linkeroever aanzienlijk beperkt en verloopt de werf momenteel opnieuw volgens planning en werd op deze zone één jaar tijd gewonnen (geen werken meer nodig in 2021 op E17). Voor de

omwonenden heeft deze versnelling ook gunstige gevolgen omdat er een jaar sneller wordt voorzien in geluidswerend asfalt en geluidsschermen.

Ook de bijkomende werken op vraag van AWW, nl. het vervangen van de funderingen in deze zone, werden eveneens binnen dit tijdsbestek uitgevoerd, en bovendien is de kwaliteit (en duurzaamheid) van de werken beter. De samenwerking met Rinkoniën en alle stakeholders en de open en constructieve houding waarbij gezamenlijk risico's en kosten in beeld zijn gebracht, waarbij afgeweken werd van platgetreden paden, waarbij alle neuzen in dezelfde richting stonden, heeft dus geleid tot een onverhoopt eindresultaat.

We zijn ervan overtuigd dat deze crisis ons ook heel wat kansen kan bieden. Zo zijn volgende opportuniteiten voor de ganse Oosterweelverbinding in beeld (en more to come) :

- Thuiswerk als Minder Hinder maatregel verder onderzoeken tijdens cruciale fasen voor de bouw van de Oosterweelverbinding, dit zou kunnen leiden tot een meer optimale verhouding Tijd – Geld – Risico – Veiligheid – Kwaliteit;
- Stakeholdereisen met grote impact samen durven in vraag stellen, telkens terugkeren naar de doelstelling van de eis en niet de eis zelf, wat opnieuw een positieve impact kan hebben op tijd, budget en draagvlak;
- In overleg gaan met de adviesinstanties om te komen tot het vermijden van ongewenste nadelige effecten van procedures en processen;
- Er is een samenwerkingsfilosofie in de praktijk gebracht en deze kan verder doorgetrokken worden en concreet gemaakt in de andere projecten;

Oosterweel meer dan een bouwproject “Een ambitieus welvaartsproject”

Oosterweelverbinding is gestart als een mobiliteitsopgave waarbij de infrastructuuroplossing centraal werd gesteld, is gaandeweg geëvolueerd naar een leefbaarheidsopgave waarbij naast infrastructuur ook ruimtelijke inpassing en andere modi hun plaats kregen, en moet nu tenslotte verder worden getransformeerd tot een ambitieus Vlaams welvaart- en welzijnsproject. Een project dat de Vlaamse economie op een duurzame lopende band zet en mee helpt om de belangrijkste uitdagingen van deze eeuw het hoofd te bieden (digitalisatie, klimaat, welzijn, ...).

Hoe pakken we dit tot op heden aan, m.a.w. hoe “zaaien om samen te oogsten”:

- ***Bouwen aan instroom op de arbeidsmarkt van moeilijke doelgroepen***

De Antwerpse regio kampt met de hoogste werkloosheid van Vlaanderen (9,6%), in het bijzonder de stad Antwerpen (13,5%). De Provincie Antwerpen is goed voor 1 op 3 van de Vlaamse werklozen, en de stad Antwerpen neemt hiervan de meerderheid voor haar rekening. Voor de bouw van de Oosterweelverbinding hebben we veel talent nodig, tot de lijst van knelpuntberoepen behoren bijna alle beroepen in de bouwsector.

Daarom hebben de Stad Antwerpen, de VDAB, de bouwsector en bouwheer Lantis de handen in mekaar geslagen om een actief tewerkstellingsbeleid te voeren. Het partnerschap ‘Jobs in de Grote Verbinding’ ziet Oosterweel als een hefboom om meer mensen, in het bijzonder

jongeren, toe te leiden naar de (knelpunt)beroepen in de bouwsector. Hierbij leggen ze de nadruk op werkplekleren. Het is belangrijk dat de aannemers hun vacatures kenbaar maken aan VDAB.

De Stad en VDAB legde ook de ambities vast om jaarlijks 180 werkzoekenden via de werf op te leiden. Daarnaast zetten ze in op het laagdrempelig behalen van VCA-attestering voor 200 werkzoekenden vanaf 2021 en op 30 sociale economie jobs in ondersteunende functies.

- ***Bouwen aan de meest veilige en sociale werf van Vlaanderen***

Lantis brachten de sociale partners samen en schreven bestekeisen uit op basis van haar Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen-beleidsverklaring. Recent werd met de sociale inspectiediensten een protocol afgesloten, dat het protocol dat met de Vlaamse overheid werd afgesloten, toepasselijk maakt op de Oosterweelwerken. Lantis gaat voor de veiligste en meest sociale werf van Vlaanderen. Arbeiders zullen op deze werf in veilige en faire omstandigheden werken.

- ***Bouwen aan de digitale werf van de toekomst***

Lantis werkt nauw samen met de Universiteit Antwerpen, IMEC en The Beacon om innovatie in de bouwsector van de grond te krijgen. De bouwsector is van nature uit erg conservatief, de mate van digitalisering is erg laag, de bouwsector bengelt, in vergelijking met andere sectoren, onderaan wat betreft technologische innovatie en digitalisatie. Met de bouw van de Oosterweelverbinding heeft Lantis een unieke kans om “the influencers” van deze sector te bereiken - ze werken immers samen met alle grote Belgische bouw- en ingenieursbedrijven en met een keten van kleinere KMO's als onderaannemer in hun kielzog. Daarom werd voor de Oosterweelverbinding resoluut de digitale kaart getrokken, het volledige bouwproces wordt van bij de start gedigitaliseerd en dat over de volledige levenscyclus (ontwerp over bouw tot onderhoud en exploitatie). Op deze wijze worden faalkosten (5 à 10 % van de investering) vermeden, doet Lantis aan procesoptimalisatie, en leren we denken in termen van levenscyclus, circulaire economie. Verschillende applicaties zullen worden ontwikkeld en een digitale versnelling van de ganse sector zal worden ingezet waardoor waarde wordt gecreëerd voor onze economie nu en in de toekomst.

- ***Bouwen aan duurzame mobiliteit***

Door bij te dragen aan de vernieuwing van de mobiliteitsinfrastructuur in de Antwerpse stadsregio laat Lantis de olievlek van de ambitieuze modal split tot ver buiten de stad uitdijen, brengen ze innovatieve mobiliteitsconcepten op de markt en versterken ze de logistieke troeven van Vlaanderen.

- Lantis bouwt en exploiteert P+R's in de Antwerpse en Wase vervoerregio en zet sterk in op fietsinfrastructuur.

- Lantis lanceert in opdracht van de Vervoerregio Antwerpen een elektrisch deelfietsensysteem voor de hele regio inclusief enkele Wase gemeenten als flankerende minder hindermaatregel. Hiermee worden knooppunten (P+R's, stationsomgevingen, hoppins) uitgerust.
- De werken van Lantis rond het Albertkanaal zijn aanleiding om samen met De Vlaamse Waterweg het Albertkanaal optimaal te benutten door intelligente systemen en de aanpak van de laatste belangrijke bottleneck.

De logistieke stromen van het Oosterweelproject zijn aanleiding voor bundelingsconcepten voor logistieke stromen van Gent tot Genk

- ***Bouwen aan verbindingen met de omgeving met elke stakeholder***

Met elke stakeholder (met inbegrip van onze aannemers) werd telkens samenwerking centraal gezet, dit heeft geleid, in minder dan twee jaar tijd, tot een gedragen oplossing voor de Oosterweelverbinding, contracten met de aannemers (3 afgesloten, 2 in eindfase), alle procedures bij de overheid in afronding (MER, omgevingsvergunning, tunnelveiligheid). Hiertoe werden innovatieve samenwerkingsmodellen vormgegeven die burger, bedrijf en overheid in beweging brengen, die ervoor zorgen dat bouwpartners op een werf steeds “best for project” als leitmotiv hanteren, alleen zo komen we samen tot ongeziene resultaten, alleen zo bouwen daadwerkelijk aan de toekomst.

- ***Bouwen aan een betere leefomgeving***

De gezondheidskosten van luchtverontreiniging zijn door diverse studies in beeld gebracht en worden in grote mate gerelateerd aan de uitstoot van het verkeer.

De aanleg van de Oosterweelverbinding heeft een positieve impact op de luchtkwaliteit van 350.000 mensen, de integrale uitvoering van het Toekomstverbond zelfs voor bijna 500 000 mensen.

De return inzake leefomstandigheden van de uitvoering van de Oosterweelverbinding en het Toekomstverbond is dan ook significant.

Maar de uitvoering van het Toekomstverbond doet meer, ze geeft een antwoord op een aantal milieuvraagstukken e.g. belangrijke oppervlaktes worden onthard (parken op de ring) en beplant, bodemsaneringen worden uitgevoerd over grote delen van het project, aansluitende natuur- en recreatiegebieden worden gecreëerd, duurzame energie opwekking wordt in de plannen meteen meegenomen, circulair bouwen wordt centraal gezet in de bouwopgave enzoverder

- ***We bouwen aan een ondernemende overheid “Yes we Can”***

Investeringsprojecten van deze omvang kunnen niet gerealiseerd zonder dat bestaande wetgeving, processen en procedures in vraag gesteld worden. De baten voor overheid en maatschappij zijn dan ook niet te overschatten indien we durven de gemeenschappelijke doelstelling centraal te stellen en bereid zijn om het eigen denkkader te verlaten en samen zoeken naar oplossingen. Ook in de septemberverklaring werd de ambitie om vergunningsprocedures te versnellen. Op deze wijze kunnen investeringen nog meer bijdragen tot een relance van onze economie.

Een voorbeeld om dit te illustreren :

Tijdens de werken Oosterweelverbinding op Linkeroever werd Lantis geconfronteerd met de milieuwetgeving die expliciet verbodt om behandeld en gezuiverd water terug te pompen in de grond. Het strikt volgen van deze regelgeving had enerzijds een impact op de project kost (> 100 mio euro) en anderzijds op de grondwatertafel (duizenden m³ water zouden worden afgevoerd naar de Schelde). Door deze gevolgen inzichtelijk te maken, terug te gaan naar de doelstelling van de decreetgever en de administratie (bescherming van de kwaliteit en kwantiteit van ons grondwater) werd er, samen met de VMM, een aanvulling gedaan aan de wetgeving. Hierdoor zullen op alle werven in Vlaanderen heel veel m³ grondwater terug in de grond gepompt kunnen worden waardoor jaarlijks vele miljoenen euro's kosten kunnen bespaard en waarbij bovendien de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit positief beïnvloed worden, om zo de strijd tegen verdroging een duwtje in de rug geven.

Hoe geven we dit verder vorm?



Oosterweel is gestart als een mobiliteitsproject, is door het Toekomstverbond verbonden met leefbaarheid en moet nu verankerd worden als Vlaams welvaartsproject. Hoe maakt Vlaanderen zich klaar voor de toekomst? Daar moet de focus liggen. Het “probleem Oosterweel” mag dan opgelost zijn, terwijl we net nu deze kans moeten aangrijpen om de belangrijkste investering van de Vlaamse Regering in het komende decennium voor Vlaanderen te valoriseren.

Lantis wil hiertoe de komende maanden en jaren een aantal ad hoc initiatieven nemen om tractie te genereren en reikt de hand uit naar het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering, de SERV, kennisinstellingen (IMEC, universiteiten, ...) om in co-creatie met bewoners, burgerbewegingen, bedrijven, stad Antwerpen en Havenbedrijf de transitie van Oosterweel van een Antwerps infrastructuurproject tot een Vlaams welvaartsproject te begeleiden. De veelzijdige, immense en complexe bouwopgave maakt van dit project een uitgelezen kans om concrete innovatietrajecten te starten die onze regelgeving, mobiliteitssystemen, sociaaleconomische en duurzaamheidsagenda injecteren met een will do-aanpak.

Versnelling Modal Shift & Minder Hinder

Vooraf

Als projectorganisatie voor de Oosterweelverbinding wil Lantis de hinder van de werkzaamheden beperken zodat stad, haven en Vlaanderen bereikbaar blijven tijdens de werken. De aanpak tijdens de heraanleg van de Antwerpse Ring (2004/05) blijft een inspiratiebron, maar volstaat niet voor de schaal en aard van de vele geplande werken in de Antwerpse Ringzone. We willen bovendien zoveel als mogelijk blijvende investeringen in modal shift doen en tijdelijke maatregelen tot een minimum beperken.

Een efficiënte en duurzame uitvoering van de Oosterweelverbinding die ons toelaat de planning te optimaliseren, de bouwkost te beheersen en een snelle ingebruikname van de verkeersinfrastructuur vraagt dat Lantis expliciet een rol opneemt in het streefdoel om in de vervoerregio Antwerpen het aandeel van duurzame modi op minstens 50% te brengen. De omvang van het Oosterweelprogramma maakt dat we deze oplossingen zowel binnen en rond het projectgebied als ver buiten het onmiddellijke projectgebied, en zelfs buiten de vervoerregio Antwerpen moeten zoeken.

Om die reden ziet Lantis verkeers- en mobiliteitsmanagement voor de Oosterweelverbinding als een integraal onderdeel van het Routeplan 2030 dat de ambitieuze modal shift (AMS) moet bewerkstelligen. De Minder Hindermaatregelen binnen de projectzone en het flankerend beleid buiten de projectzone kunnen de realisatie van deze doelstelling versnellen. Daarom brengt Lantis deze maatregelen onder de noemer “Versnelling Modal Shift” (VMS) in beeld. De ervaringen met de werken op Linkeroever zijn richtinggevend, maar het is duidelijk dat de uitdaging op Rechteroever groter is.

Linkeroever

Specifieke operationele Minder Hindermaatregelen, die vaak werfgebonden zijn (fasering, werfverkeer, omleidingswegen, ...), vonden hun doorvertaling in de bestekken van het aannemersconsortium dat in maart van dit jaar de werken definitief op kruissnelheid bracht. Daarnaast brengt Lantis buiten de projectzone initiatieven op gang via haar werkingsmiddelen. Sinds de start van de werken op Linkeroever werd voor specifieke Minder Hinder- en mobiliteitsmaatregelen ca. 20 miljoen euro geïnvesteerd.

Voor Linkeroever zijn er in de totale scope van het aannemersconsortium Rinkoniën voor 28,9 miljoen euro werkpakketten gedefinieerd die rechtstreeks verband houden met Minder Hindermaatregelen in de projectzone ten voordele van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd vervoer. Daarvan werd intussen ca. 60 % uitgevoerd. Deze budgetten maken deel uit van het taakstellend budget voor de infrastructuurwerken op Linkeroever. Zo wordt het werfverkeer over deze bijzonder uitgestrekte werf volledig buiten het reguliere wegennet afgewikkeld en verloopt de logistiek van de werf via het water. Verder wordt 9 km aan fietspaden aangelegd in de werfzone die ertoe bijdragen dat het lokale

fietsverkeer en het woon-werkverkeer naar de Waaslandhaven op een vlotte en veilige manier de werf kan kruisen.

De fysieke omstandigheden binnen de werfzone laten toe om op Linkeroever alternatieve verkeersinfrastructuur te bouwen die de doorstroming door de werfzone voor het gemotoriseerd verkeer blijven verzekeren. Uiteraard hebben fasewissels, het plaatsen van kunstwerken en de aangepaste snelheidsregimes en rijstrookbreedtes een impact op de doorstroming tijdens de werken. Bovendien worden deze werken uitgevoerd op een reeds sterk verzadigd wegennet waar elke verstoring bijkomende congestie kan veroorzaken bovenop de structurele ochtend- en avondfiles. Door een slimme planning van werken slagen we er bijvoorbeeld in de geplande ecobrug bij de Sint-Annaknoop eerst in te zetten als tijdelijke omleidingsweg.

Hoewel COVID-19 een impact gehad heeft op de verkeersintensiteiten blijft het zaak om in deze bijzonder gevoelige zone voor de Kennedytunnel de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen in de vorm van proactief verkeersmanagement, filestaartbeveiliging en communicatie naast beheersmaatregelen en permanente bijsturingen ervan in de werfzone zelf. Bij de belangrijke afbraakwerken op het knooppunt Antwerpen-West werd een tolvrij alternatief via de Liefkenshoektunnel aangeboden waarbij er in de ochtendspits ca. 1.000 pae¹/rijrichting meer verkeer door de tunnel reed (13/8) dan de week voordien (6/8). Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel was oorspronkelijk niet voorzien in het draaiboek, maar bleek uiteindelijk een belangrijke maatregel om de verliestijden beheersbaar te houden tijdens de meest ingrijpende afbraakwerken voor de Kennedytunnel.

Voor de aanpak van de hinder bij grote werven is er naast een sterke projectgebonden werking ook een bredere aanpak noodzakelijk die zich buiten de projectzone situeert. Voor Linkeroever worden deze maatregelen gefinancierd vanuit onze beheersvergoeding, die onder meer gespijsd wordt met een recurrente dotatie uit het verkeersveiligheidsfonds (5 miljoen euro) en een éénmalige investeringsdotatie in 2019 voor Minder Hinder Waasland (3,875 miljoen euro). Hiermee werden onder meer extra maatregelen genomen voor filestaartbeveiliging die gedurende de hele bouwperiode in stand worden gehouden, kruispuntbeveiliging op het onderliggend wegennet en maatregelen die de gemeenten Zwijndrecht en Beveren uitvoeren ten voordele van het lokale verkeer. Verder wordt geïnvesteerd in een aantal knooppunten (station Beveren, P+R Melsele, haltes waterbus).

Rechteroever

De inschatting van de hinder van de werken Oosterweelverbinding zoals vastgelegd in de omgevingsvergunningsaanvraag zal aan de basis liggen van de uitwerking van het maatregelenpakket noodzakelijk om de hinder te remediëren.

¹ pae = personenauto-equivalent, waarbij een vrachtwagen voor 2 geteld wordt

In tegenstelling tot Linkeroever is de ruimte in de projectzone veel beperkter en kan de huidige capaciteit niet geboden worden. Om op een snelle en efficiënte wijze de Noordelijke ring te kunnen verdiepen en het viaduct van Merksem af te breken, is het noodzakelijk om tijdens de uitvoering de huidige ringinfrastructuur te verlaten en een aantal op- en afritcomplexen tijdelijk te sluiten. Momenteel maakt de wijze van uitvoering deel uit van precontractuele besprekingen tussen opdrachtgever en de potentiële opdrachtnemers.

Prioritair inzetten op alternatieve modi voor de verplaatsingen binnen de Antwerpse regio is dan ook van essentieel belang om de hinder te beperken. De uitbouw van een performant aanbod op dat vlak zal samen moeten gaan met een uitgebreide sensibilisering met tot doel het gebruik van de auto voor verplaatsingen binnen dit projectgebied drastisch te verminderen, dit als onderdeel en eerste stap in de realisatie van de ambitieuze modal split van 50/50.

Kritische succesfactoren

Het momentum van de werken aan de Antwerpse Ring kan als hefboom gebruikt worden om versneld werk te maken van een modern verkeers- en mobiliteitsmanagement in het hart van ons logistiek verkeerssysteem. Na evaluatie van de werforganisatie, minder hindermaatregelen en impact op het verkeer de voorbije zes maanden op Linkeroever en de inschatting van de hinderimpact op Rechteroever zien we drie kritische succesfactoren om de hinder op te vangen tijdens de werken.

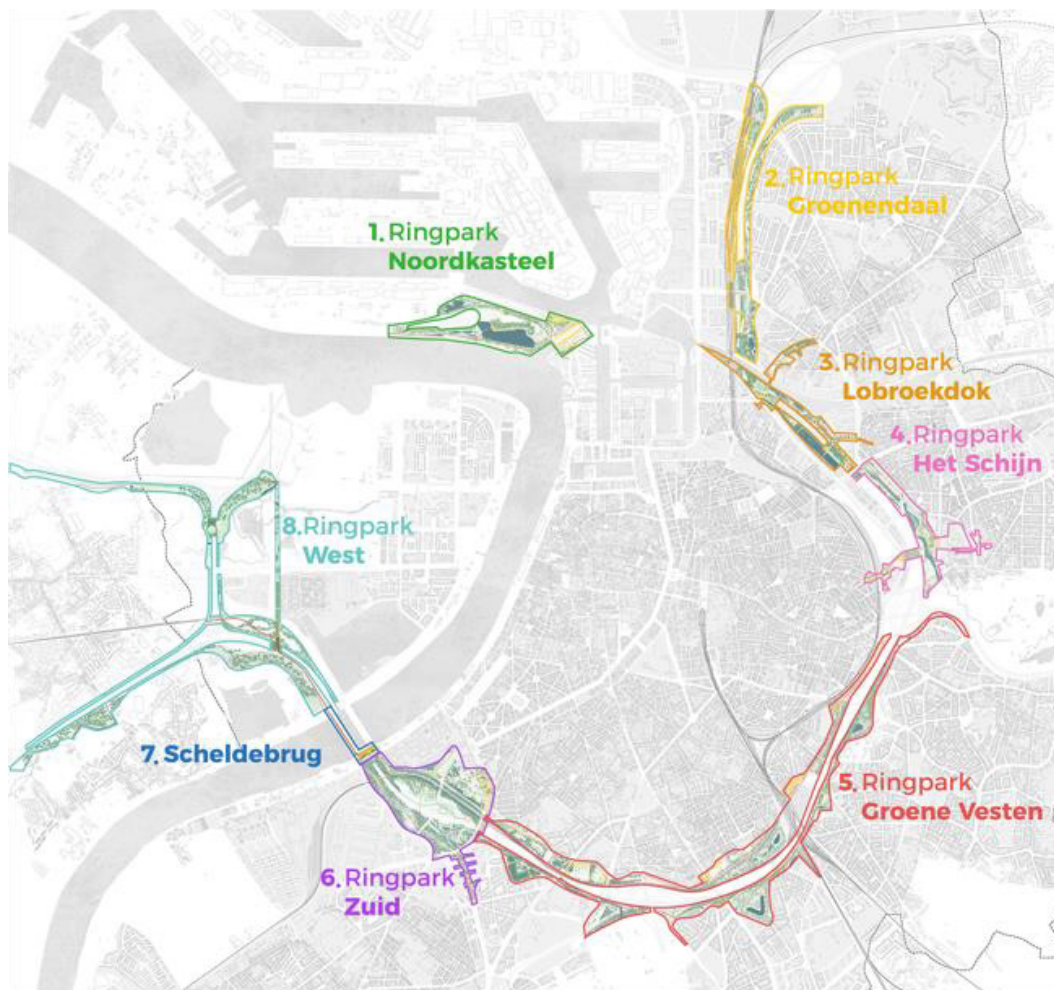
- Er is nood aan een proactief verkeersmanagement op het R1 en R2-systeem dat niet alleen stuurt i.f.v. incidenten maar ook rekening houdt met andere parameters zoals werfsituaties, tunnelveiligheid, luchtkwaliteit en het economische verkeer richting haven en bedrijvzones. De volgende jaren zijn er op zowel de R1 als R2 werkzaamheden en structureel onderhoud gepland door AWW en Lantis. Dit verkeersmanagement moet multimodaal zijn en bijvoorbeeld ook sturen richting de nieuwe P+R's. Om de nieuwe infrastructuur optimaal en veilig te laten renderen bij ingebruikname moet de bouwfase gebruikt worden om nu al de scenario's, algoritmes, processen en systemen uit te bouwen voor een sturend verkeerssysteem.
- Om de hinder voor het personenvervoer op te vangen, zal een maatregelenpakket nodig zijn dat voldoende oplossend vermogen heeft om de hinder tijdens de werken op te vangen. Het gaat om investeringen, exploitatie- en beheersmaatregelen die gedurende de werken de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid tijdens de werken moet garanderen voor de verschillende weggebruikers. Dit vergt de nodige middelen en een engagement van alle betrokken partijen.
- Binnen het totaalpakket van flankerend mobiliteitsmanagement zal er naast de focus op het personenvervoer een actieplan opgezet moeten worden voor het goederenvervoer. De hoge intensiteit van vrachtwagens vraagt om een versnelde aanpak van maatregelen die de alternatieven (spoor en water) beter benutten, hubs buiten de congestiezone ontwikkelen als draaischijven voor logistieke stromen en bundelingsconcepten of spreiding van verkeer naar daluren (nacht) stimuleren.

B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen

In februari 2020 werd bij de voortgangsrapportage een overzicht gepresenteerd van de eerste fase van projecten en van vier verkennende studies.

De projecten vormen geïntegreerde leefbaarheidsprojecten waarin de 18 geselecteerde en begrootte maatregelen werden gebundeld in afzonderlijke opdrachten. Tussen deze projecten zit een grote diversiteit aan ritmes en relaties met de infrastructuurprojecten waaraan ze gekoppeld zijn.

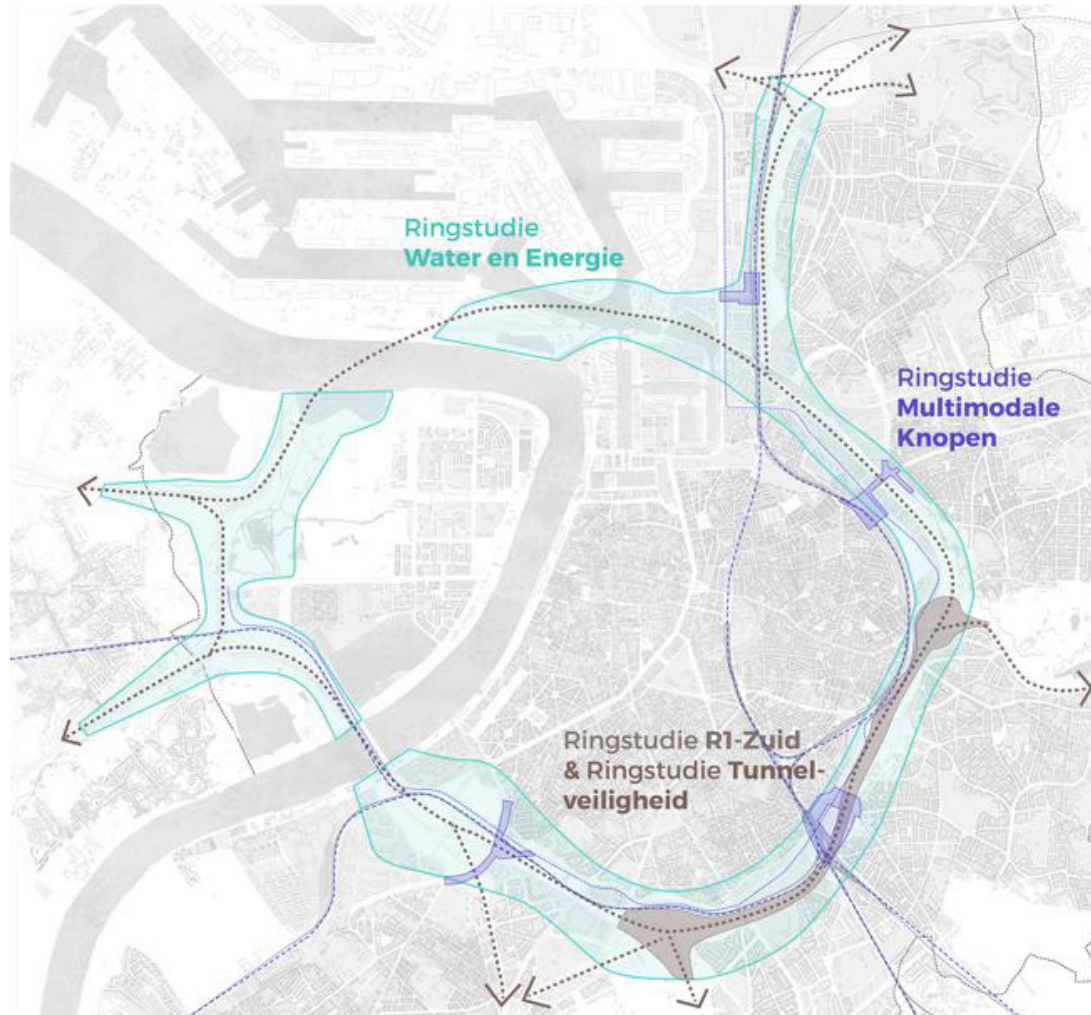
Figuur 5: Leefbaarheidsprojecten (Team intendant)



Soms gaan beide onderdelen – onderbouw-bovenbouw, infrastructuur-park – hand in hand, soms doorlopen ze een complexere heen- en weerbeweging tussen beide. Ondertussen zijn bijna alle opdrachten gestart. Dit betekent dat we nu aan de aftrap staan van een zeer intense periode waarin al deze co-creatieve ontwerpprocessen een uiterst drukke agenda maken voor alle betrokken stakeholders.

Parallel maar met enigszins ander tempo wordt ook vooruitgang geboekt op de vier studies die een volgende fase van leefbaarheidsprojecten moeten onderbouwen en sturen.

Figuur 6: Studies (Team Intendant)



1) De noordelijke ringparken

Op 4 september 2020 keurde het College van Burgemeester en Schepenen de selectie van ontwerpteam voor de vier noordelijke ringparken goed. De parken Noordkasteel, Groenendaallaan, Lobroekdok en Het Schijn vormen samen het geheel aan leefbaarheidsprojecten die direct gelinkt zijn aan de infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding op Rechteroever. Op 29 april 2020 werd hiervoor de omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) aangevraagd. Er wordt een beslissing verwacht ten laatste op 25 november 2020. In deze vergunningsaanvraag werden ter illustratie reeds

schetsontwerpen van de ringparken voorzien, aangezien deze belangrijk onderdeel vormden van het daarmee gepaard gaande Milieu-Effectenrapport.

In de verhouding tussen infrastructuur- en leefbaarheidsprojecten wordt in de context van de noordelijke ringparken het onderscheid gemaakt tussen onderbouw en bovenbouw omdat hier over de volledige lengte de weginfrastructuur ondergronds of minstens lagergelegen is voorzien. De uitvoering van deze infrastructuurwerken is een project van verschillende jaren, en de uitvoering van de parken zelf zal grotendeels pas plaatsvinden tijdens de laatste jaren van deze werf. Toch worden de ontwerp opdrachten nu al op gestart, om twee redenen. Ten eerste bieden ze de opportuniteit om door middel van ontwerpend onderhandelen laatste kleine aanpassingen aan de uitwerking van de onderbouw aan te brengen. Ten tweede kunnen kansen geïdentificeerd worden, die wel tijdens de werffase naar voor geschoven kunnen worden. Op die manier wordt niet alleen al werk gemaakt van een leefbaarheidsluik van toekomstige infrastructuur, maar wordt ook bijgedragen aan de leefkwaliteit tijdens de werffase die zo mogelijk een nog zwaarder beslag legt op de omgeving.

De minicompetitie werd uitgeschreven aan de vijf ontwerpteams waarmee een raamcontract is afgesloten. Zij werden telkens uitgenodigd een visie, plan van aanpak, financieel voorstel en eventueel bijkomende teamversterking te presenteren. Daarbij konden zij ervoor kiezen op een of meerdere ringparken tegelijkertijd in te dienen. Alle teams hebben op minstens één ringpark ingeschreven.

Ringpark Noordkasteel

De enorme transformatie (tijdens zogenaamde scrums) die het infrastructuurontwerp heeft doorgemaakt is de basis voor de minicompetitie.

Figuur 7: voorbereidende 'scrums' leverden een geïntegreerd basisontwerp (ORG en Tractebel)

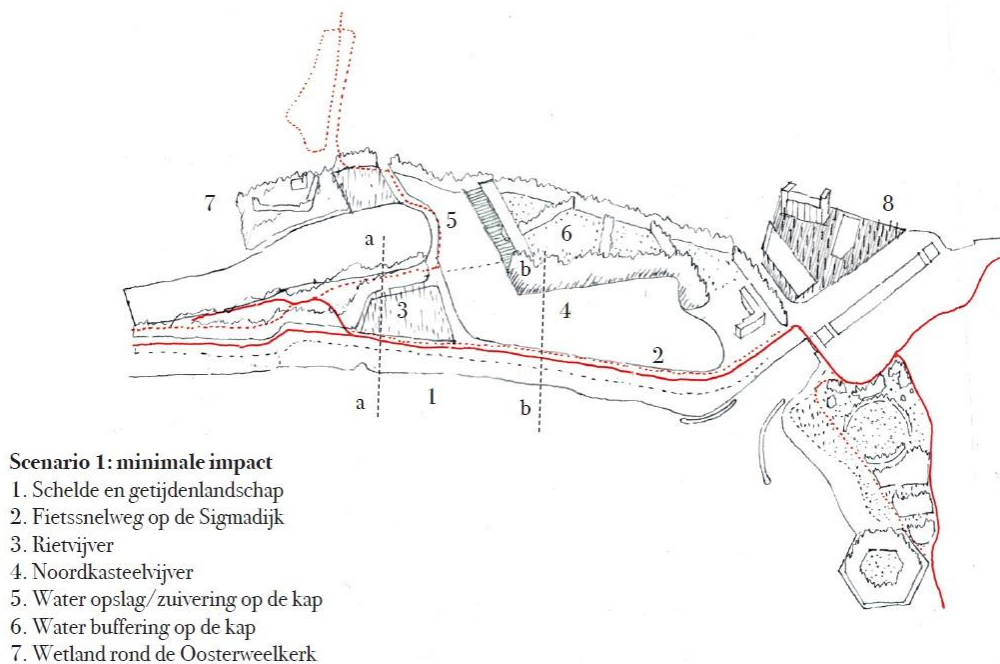


De jury stelde voor om het voorstel te selecteren van het ontwerpteam Viganò (STUDIO 017 Paola Viganò, Grafton Architects, MAARCH, SWECO, Antwerpen aan 't woord, IDEA Consult, Sertius en D2S International)

Dit voorstel vertrekt van een zeer gewaardeerde, fijnzinnige lezing van de opgave in een ruimere context van drie verhalen en gemeenschappen. Ze kiezen expliciet voor een zeer natuurlijke, rustige, ecologische aanpak rond de parkvijver. Een goed onderbouwde aanpak rond waterhuishouding, zowel technisch als ecologisch, werd uitgewerkt in drie scenario's waarin het getijdenlandschap van de Schelde in verschillende mate ruimte kreeg in het park.

Daarnaast gaf het team ook een interessante koppeling van de nieuwe invulling van de SAMGA-site aan de noordelijke randen van het Eilandje, aan weerszijden van de Royersluis.

Figuur 8: voorstel Team Vigano



Ringpark Groenendaal

Ook in dit ringpark, in het bijzonder de omgeving van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de Groenendaallaan, had het ontwerp van de onderbouw in het voortraject een grondige transformatie ondergaan. Het resultaat van het scrum-proces is net zoals in Ringpark Noordkasteel opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding.

Figuur 9: voorbereidende 'scrums' leverden een geïntegreerd basisontwerp (ORG en Tractebel)



Hier schoof de jury het ontwerpteam Buur (BUUR, Latz, S33, Greisch, Levuur, ELD, Anno, Proflow, Tree Company en 3E N) naar voor als beste kandidaat. De jury waardeerde de uitgesproken metropolitane programmering en vormgeving tussen het station Groenendaal en het Albertkanaal.

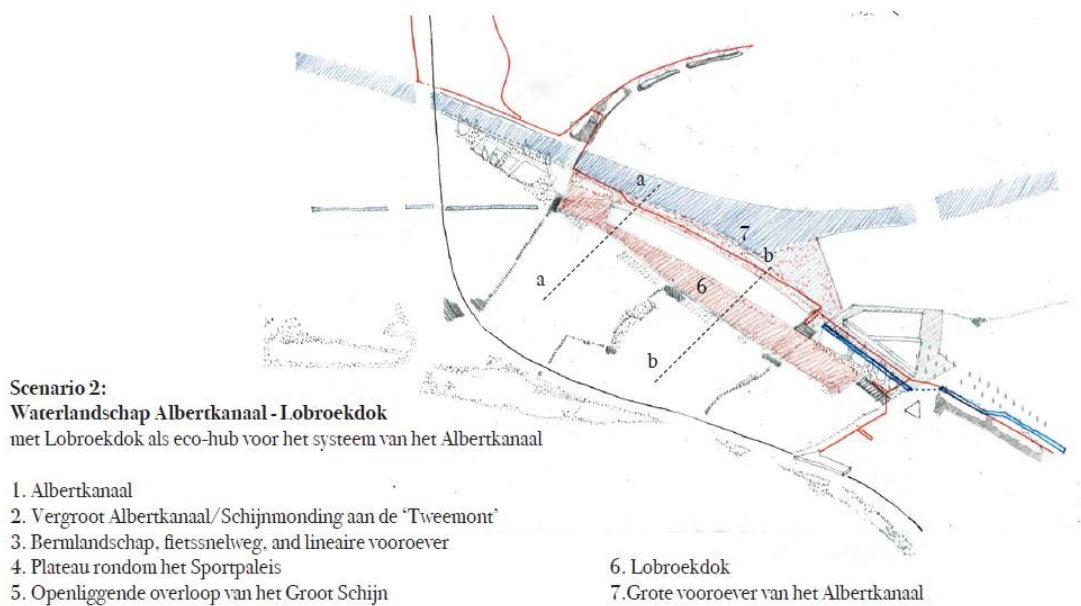
Figuur 10: overzichtsplan uit offerte team Buur-Latz



Ringpark Lobroekdok

Het door de jury geselecteerde voorstel van team Vigano omvatte een gedurfd ontwerp waarin een uitgesproken ecologisch en toch metropolitaan waterlandschap werd geponeerd dat bovendien interessante oplossingen aanreikte voor een Lobroekdok met water van zwemkwaliteit.

De keuze voor het waterlandschap sluit nauw aan bij de subtiele lezing die het team maakte voor de gehele landschappelijke en geografische onderlegger van het noorden van Antwerpen, maar werd gedegen technisch onderbouwd en bovendien uitgewerkt tot een verrassend en sterk identiteitsbepalend element.

Figuur 11: overzichtsplanning uit offerte team Vigano

Ringpark Het Schijn

De jury koos voor dit rinpark voor ontwerpteam Omgeving (Omgeving, COBE, De Urbanisten, Yellow Window, Ney, SBE, D+A, MINT, Copenhagenize en ABO-consult). De jury waardeerde de zeer sprekende vormtaal die het team, met onder andere de technische en ontwerpmatige expertise van De Urbanisten in hun rangen, voor de rol van de rivier het Schijn wist te realiseren. Ze kozen daarbij voor een gepaste aansluiting bij de omliggende wijken, met nieuwe openbare ruimten op de juiste schaal, en voor een programmering van het park die voornamelijk een lokale, wijkgerichte roeping onderstreepte, en minder de grootschalige, metropolitane ambitie.

Figuur 12: overzichtsplanning uit offerte team Omgeving-de Urbanisten

Daarnaast getuigde het team van voldoende kritische creativiteit om voorbij de opdracht naar nieuwe oplossingen te zoeken zoals ter hoogte van de Schijnpoortweg. Tegelijkertijd toonden ze zich hier flexibel en niet-dogmatisch.

2) Ringpark Groene Vesten

Voor het Ringpark Groene Vesten werd via een minicompetitie in januari 2020 het ontwerpteam BUUR-Latz aangesteld. Dit ringpark volgt een atypisch traject in het geheel van leefbaarheidsprojecten, aangezien het in eerste instantie los van onderbouw- of infrastructuuringrepen ontwikkeld wordt. De uitvoering ervan zal daardoor enerzijds veel sneller van start gaan, maar zal anderzijds ook een zekere tijdelijkheid hebben. Parallel aan de uitwerking van dit ringpark, loopt namelijk ook de studie naar de uitwerking van een gescheiden ringsysteem en de overkapping ervan (tussen knoop Zuid en aansluiting E313, zie verder).

Figuur 13: overzichtsplan met schematisch de longitudinale en transversale connectiviteit (Team Buur-Latz)



Het project zet in op een combinatie van bermen, schermen, vegetatie en andere landschapsoplossingen kunnen hier al op korte termijn bijdragen tot een verbetering van de leefomgeving voor buurtbewoners. Luchtkwaliteit en geluidsoverlast worden aangepakt, de fietssnelweg op het Ringfietspad wordt vlotter getrokken, waterelementen worden geïntegreerd om overstromings- en droogteproblematieken op te lossen en er wordt meer bruikbaar én ecologisch groen gecreëerd.

Figuur 14: principesnede voor ambitieus bermenlandschap (Team Buur-Latz)

Tegelijkertijd biedt het project ook belangrijke input voor de andere ringparken in de vorm van geleerde lessen: zoals de uitwerkingsmogelijkheden van het ringfietspad als autonome verbinding én als deel van een volwaardige parkruimte.

De eerste realisaties op het terrein zijn te verwachten vanaf 2023 en het volledige afwerking van het Ringpark wordt verwacht tegen 2025

3) Ringpark Zuid

Ringpark Zuid (RPZ) verenigt drie projecten tot één geïntegreerd project:

- Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid
- Geselecteerde leefbaarheidsproject ‘Park knoop Zuid’
- Geselecteerde leefbaarheidsproject ‘Nieuwe kap Jan de Voslei’

De omgeving van de Spaghettiknoop, vlakbij de Kennedytunnel opgespannen tussen Schelde en Nieuw Zuid, Blue Gate, het Kiel, het station Antwerpen Zuid, de Konijnenwei en de Leien, is zonder twijfel een van de meest iconische plekken van de Antwerpse ringzone. De noodzakelijke herinrichting van de verkeersstructuur werd hier gekoppeld aan de overkapping van de Jan de Voslei (tussen Camiel Huysmanslei en Kolonel Silvertopstraat) tot een van de grootste ringparken. Het sluit bovendien aan bij de geplande Schelde-oeververbinding. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontpoppen tot een multimodaal knooppunt. Met de herinrichting van dit knooppunt en bijhorende overkapping biedt het Ringpark een antwoord op het groentekort in de omliggende wijken, creëert het nieuwe kansen voor stadsontwikkeling, zorgt het voor betere waterbuffering, en stelt het de bermen open voor fietsers en voetgangers.

Tussen maart en juli 2020 werd onder begeleiding van intendant Alexander D’hooghe een consensus bereikt tussen de voornaamste actoren (waaronder een intens proces van ontwerpend onderzoek

gelopen volgens de geëigende methode van Werkbanken, waarbij administratie, experts en burgers samen tot een gedragen ontwerp voor infrastructuurinrichting voor autoverkeer, fietsverkeer (ringfiets, singelfietspad, lokale verbindingen én de Scheldeoeververbinding voor fietsers en voetgangers) en openbaar vervoer, én voor een globaal landschapsconcept met nieuwe overkappingsmogelijkheden en deelruimten. Het draagvlak voor dit zogenaamde syntheseontwerp biedt een goede basis om zowel de opmaak van een plan-MER en GRUP voor Ringpark Zuid, als het verder ontwerptraject (richting uitvoeringsdossier) op te starten.

Het syntheseontwerp vormde de basis van een minicompetitie die begin juli werd gelanceerd en waarvan de jury begin september plaatsvond. Omdat de definitieve toewijzing nog voorafgegaan wordt door een onderhandelingsfase kunnen nog geen beelden gedeeld worden. De start van de opdracht is voorzien in december 2020. In dit project worden infrastructuur en landschap gezamenlijk ontworpen en ontwikkeld. Het Agentschap Wegen en Verkeer is de opdrachtgevende overheid en dit in nauwe samenwerking met de stad Antwerpen.

Figuur 15: syntheseplan voor infrastructuurinrichting en suggestie van parkinrichting(ORG en Tractebel)



Figuur 16: overzichtsbeeld knoop Zuid (ORG en Tractebel)

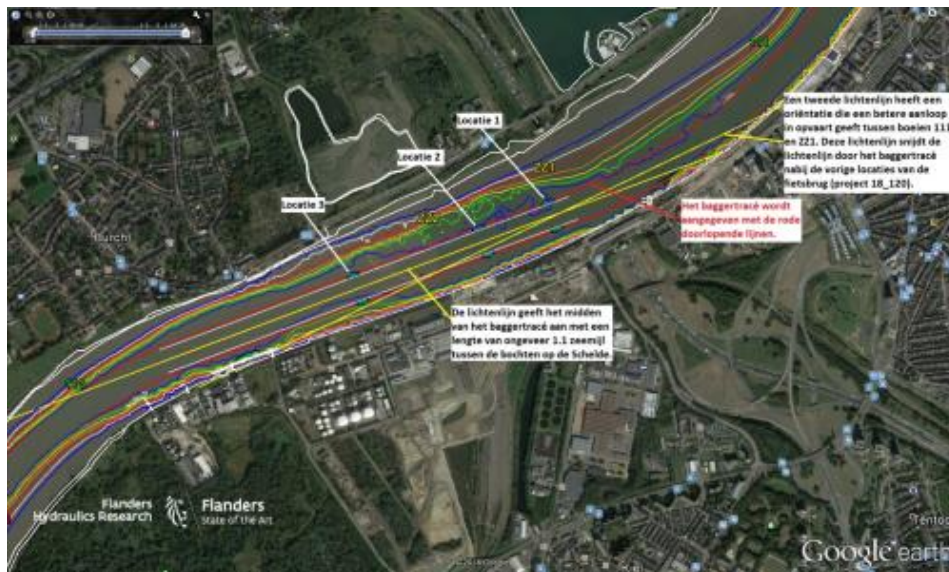


4) Scheldeoeververbinding

Op basis van het advies van de intendant, na een vooranalyse van de nautische en mobiliteitsaspecten, gaven De Vlaamse Waterweg en de stad Antwerpen opdracht om een vergelijkende studie uit te voeren voor de realisatie van een vaste oeververbinding waarbij verschillende opties met elkaar vergeleken worden op vlak van kostprijs, technische karakteristieken en nautische en mobiliteitstechnische prestatie.

De studie omvatte verschillende brug- en tunnelalternatieven. Het eindrapport dat de basis zal vormen voor de verdere besluitvorming wordt later dit jaar gefinaliseerd.

Figuur 17: technische randvoorwaarden voor verschillende locaties tunnel- en brugvarianten (DVW)



Figuur 18: simulatie ruimtelijke inpassing van een brugvariant (Omgeving)



5) Ringpark West

De ontwerpopdracht voor Ringpark West werd door ontwerpteam Omgeving-De Urbanisten-Cobe opgestart in januari 2020 en moest zeer snel aanhaken aan de lopende uitvoering van het infrastructuurproject zelf.

Figuur 19: overzicht leefbaarheidsprojecten binnen bestaande contour (Team Omgeving)



Een intensief co-creatief proces levert een ontwerp op dat zich stap voor stap vertaalt in concrete voorstellen, die in gelijke tred met de uitvoering van de infrastructuur ook gerealiseerd worden.

Figuur 20: eerste realisatie van ambitieuze geluidsschermen (Lantis) en simulatie (Team Omgeving)



6) Studies

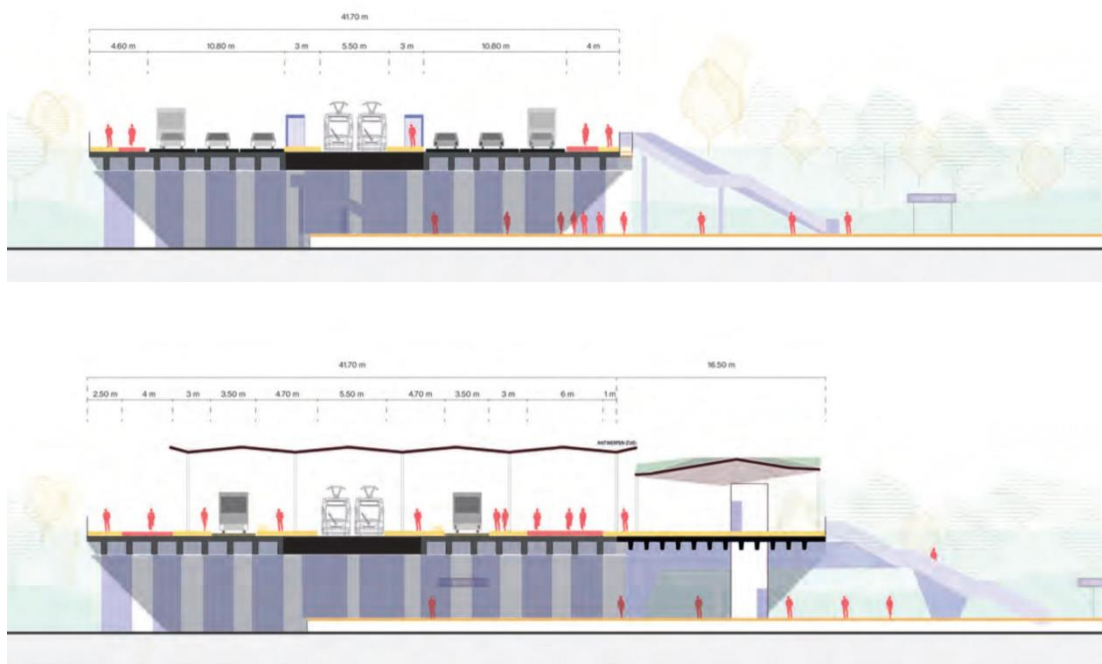
Naast de bovenvermelde leefbaarheidsprojecten werden ook 4 studies opgenomen:

- Water en Energie: opgeleverd januari 2020;
- R1-zuid: opgestart begin 2020. Eerste resultaten van deze studie voorzien eind 2020.
- Tunnelveiligheid (buiten projectgebied Oosterweelverbinding): Deze studie moet nog opgestart worden. Opstart gepland eind 2020, begin 2021;
- Multimodale knopen: deze studie moet nog opgestart worden. Opstart gepland eind 2020, begin 2021.

Voor de drie openstaande onderzoeken, wordt een overkoepelend werkbanktraject opgezet. Dit proces moet de onderzoeksvragen en ontwerphypothesen voor vervolgoopdrachten scherpstellen.

Voor de multimodale knoop aan station Antwerpen-Zuid werd verder gebouwd op enerzijds de bestaande initiatieven van stad en NMBS terplaatsen (fietsenstalling en verbeterde toegang tot perrons) en anderzijds met de ruimte gecreëerd door de syntheseoplossing voor knoop Zuid. De verdere uitwerking van dit deel van de multimodale knoop is opgenomen in de ontwerpopdracht voor Ringpark Knoop Zuid

Figuur 21: herinrichting en uitbreiding van brug over sporen: van verkeersruimte tot genereuze en veelzijdig verbonden multimodale knoop (ORG en Tractebel)



Ter hoogte van station Antwerpen-Berchem wordt onderzocht hoe een lokale overkapping van de R1 ruimte kan bieden aan de groei in elk van de modi (meer treinreizigers, meer en frequentere bus- en tramlijnen, meer verbindingen en stallingsfaciliteiten voor fietsers) en voor de onderlinge verknopning. Dit onderzoek loopt parallel de haalbaarheidsstudie voor het gescheiden ringsysteem

voor de R1 Zuid en brengt organisatorische, technische en ruimtelijke randvoorwaarden samen, incl. fasering.

7) Masterplan

Terwijl stap voor stap de leefbaarheidsprojecten vorm krijgen en concreet worden, is het uiterst belangrijk dat ook het overzicht behouden blijft. Daarom wordt systematisch de voortgang opgevolgd en samengebracht in dit planbeeld. Dit laat toe om tegenover de opsplitsing in afzonderlijke, uitvoerbare en beheersbare projecten te waken over de algemene doelstellingen of ambities voor de ringzone en de leefbaarheidsprojecten zoals vooropgesteld in 'Over de Ring'. Hierna wordt dieper ingegaan op deze vier algemene doelstellingen voor de gehele ringzone.

Ademruimte

De transformatie van de infrastructuur in de ringzone van Antwerpen biedt de historische kans om deze enorme oppervlakte, die centraal in de stad is komen te liggen, in te zetten voor een duurzaam, klimaatbestendig, gezond en recreatief raamwerk voor de Antwerpenaar.

Elke ringpark en leefbaarheidsproject wordt daarom steeds getoetst aan deze doelstellingen, zoals door ruimte te creëren voor ecologische verbindingen en specifieke biotopen, voor infrastructuur voor energie en warmtenetwerken. Een van de belangrijkste is zonder twijfel het creëren van bijkomende groene publieke ruimten die aansluiten bij het dichtbebouwde weefsel en die tegemoetkomen aan wijkbehoefte voor sport en ontspanning. Deze ruimte wordt in de ringparken niet alleen toegankelijk gemaakt, maar vooral ook maximaal gevrijwaard van luchtvervuiling en geluidsoverlast door gedeeltelijke overkappingen, schermen en bermenlandschappen. Hierin speelt ook de verweving van deze parkruimte in het stedelijk weefsel een belangrijke rol. Via zogenaamde nerven kunnen de parken als het ware de wijken en buurten binnendringen in de vorm van zachtere en groenere inrichting om er zodanig rust binnen te brengen maar ook om er voor verdere verkoeling, waterbuffering en gezonde lucht te zorgen.

Stad maken

Om de nieuwe overkappingen en parken integraal deel te laten uitmaken van de stad en het dagelijkse leven van haar bewoners en bezoekers, moeten deze plekken ook goed ruimtelijk ingebed worden in het gebouwde weefsel. Nieuwe bebouwingsmogelijkheden en strategische transformatie van bestaand weefsel moet de ruimte omarmen en opladen. De parken worden omzoomd met duidelijk gedefinieerde fronten en nerven vormen strategische schakels in de publieke ruimte die door specifiek programma of gebouwtypologie opgeladen kunnen worden.

Stadsbouwmeester, Christian Rapp, en zijn team, in samenwerking met de hoederentiteit AG VESPA, ontwikkelden een visiebeeld dat toeliet om – zonder een definitief ontwerp of juridisch kader vast te leggen – deze ontwikkelingsmogelijkheden te begroten én om deze ruimte die tot nog toe door autoinfrastructuur werd gedomineerd te verbeelden tot een stedelijke ruimte, tot een stuk stad.

Dit onderzoek levert een kwantitatieve basis en ruimtelijke referentie (dus zeker nog geen blauwdruk) voor parallelle stadsontwikkelingsprojecten met een gelijklopende tijdlijnen. Het moet er in de eerste plaats voor zorgen dat de stedelijke en Vlaamse overheden het ontwikkelingspotentieel van de omliggende wijken en buurten – nieuwe én bestaande – maximaal kunnen benutten eens de ringparken uitgevoerd zullen zijn.

Vrij en verbonden

Vanuit Routeplan 2030 dat voor de gehele vervoersregio de ambitieuze modal split (max 50% autoverplaatsingen) uittekent, wordt de taakstelling in de Ringzone steeds concreter. Het ringfietspad dat ooit ontstond letterlijk in de marge van de R1, groeit in de ringparken stap voor stap uit tot een robuuste en performante stadsregionale structuur met hoge ambities voor comfort en capaciteit. Dit vertaalt zich steeds scherper in ambities voor vormgeving en dimensies van deze paden zelf en in de kwaliteitseisen (comfort, verleiding, capaciteit, veiligheid) van de Schelde-oeververbinding.

Ook de ruimtelijke taakstelling voor vlot openbaarvervoer in en naar de ringzone vertaalt zich in een uitgebreid programma van eisen voor de multimodale knopen. Deze stationsomgevingen krijgen een zeer belangrijke rol in de combimobiliteit en staan stuk voor stuk voor een kwantumsprong in elk van afzonderlijke modi aantal treinreizigers, vereiste tramhaltes (aantal en lengte), stedelijke en regionale buslijnen, fietsstapplaatsen...

Metropolitane cultuur

De Ringzone is geïdentificeerd als een strategische plek voor een regionaal en metropolitaan programma. Dit sluit aan bij de ruimtelijke kansen (het gaat nu eenmaal over grote te ontwikkelen plekken) en bij het uitzonderlijke bereikbaarheidsprofiel van de multimodale knopen.

Het overzicht en evenwicht over de verschillende ringparken heen wordt bewaakt door aan te sturen op een actieve programmering en vormgeving, zoals werd uitgewerkt voor Ringpark Groenendaal, en door een duidelijke en onderscheiden identiteit van de verschillende parken te benadrukken. Zo verandert de aaneengesloten ringzone in een aaneenschakeling van zeer verschillende stedelijke plekken die elk op zich aansluiting vinden bij de omliggende wijken of er net een verrassend nieuwe tussenruimte aan toe te voegen. Elk van deze parken en pleinen krijgt zo niet alleen betekenis voor de onmiddellijk omliggende gemeenschappen, maar ze transformeren ook tot een referentie op stedelijke schaal.

Een derde ruimte

Terwijl het masterplan een overzichtsbeeld up-to-date houdt dat de eenheid, continuïteit en het evenwicht over de verschillende leefbaarheidsprojecten heen bewaakt, laat het ook toe de dwangmatige figuur van deze ringzone geleidelijk aan te laten opgaan in het globale beeld van de stad. De verdere verfijning van elk van de leefbaarheidsprojecten laat toe dat ze hun *raison d'être*, hun relatie tot de snelweg, overstijgen en dat ze zich steeds meer op vanzelfsprekende, verrassende, gedifferentieerde wijze inschrijven in de structuur van de stad. Ze maken zich vrij van de lange tijd zo

dwingende onderlegger, door een derde ruimte te creëren, tussen binnen- en randstad, met een eigen identiteit en structuur, een functionele schakel en een complementaire ruimte.

Figuur 22: synthesebeeld masterplan (work in progress / team Intendant)



C. Haventracé



1) Tweede Tijlmanstunnel

Bestaande toestand

De Frans Tijlmanstunnel, in gebruik genomen in 1967, is gelegen op de autosnelweg R2 ten noorden van de Liefkenshoekstunnel. De tunnel is 820 m lang en heeft 2 rijstroken (zonder vluchtstrook) in beide rijrichtingen. De Tijlmanstunnel maakt deel uit van de R2, welke is aangeduid als hoofdweg met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. De Tijlmanstunnel, gelegen onder het Kanaaldok dat de haven op Rechteroever verdeelt, wordt ook druk gebruikt als lokale verbinding tussen beide kanaaloeveren (Noorderlaan en Scheldelaan). Vooral ter hoogte van de Scheldelaan is de verkeersafwikkeling niet optimaal, met frequente files tot gevolg. De capaciteit in de bestaande Tijlmanstunnel wordt hierdoor beperkt. Daarbij is ook nog gebleken dat het veiligheidsniveau van de Tijlmanstunnel verhoogd dient te worden om te kunnen voldoen aan de uitdagingen van de toekomst (ADR). Een grote renovatie van de bestaande tunnel, met een upgrade van de tunnelveiligheidsinstallaties en herstellingen aan de tunnelconstructie zelf is sowieso vereist en wordt opgenomen door AWV.

Voorstellen tot versnelde aanpak

In het Masterplan 2020 werden reeds verbeteringen ter hoogte van de Tijlmanstunnel opgenomen als bijkomende ingrepen om de doorstroming en veiligheid op de R2 aan te pakken. Na eerder studiewerk

heeft Lantis in 2019 voorbereidend overleg gevoerd met de belangrijkste stakeholders, zowel in bilaterale gesprekken als plenair via de regionale werkbanken van het Haventracé. De stakeholders situeren zich zowel op ambtelijk als industrieel niveau. In de uitgebreide projectgebied is geen bewoning en het bevindt zich volledig in het industriële deel van het havengebied en in de onmiddellijke nabijheid van de huidige tunnel en de Lillobrug. Opnieuw bewees de Werkgemeenschap haar nut en werden doelstellingen scherp gesteld in de regionale werkbanken vooraleer te trechteren naar een middelendiscussie (tunnel- of brugoplossing).

De algemene doelstellingen van de werkzaamheden aan de R2 zijn:

- De uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmantunnel
- Het verhogen van de bereikbaarheid door het vlotter laten functioneren van de R2
- Het verhogen van de verkeersveiligheid van het ganse verkeerssysteem
- Het verhogen van de leefbaarheid in de omliggende woonkernen

De specifieke doelstellingen voor het project Tweede Tijsmantunnel, die uit deze algemene doelstellingen van de R2 kunnen afgeleid worden, zijn de volgende:

- Een vlotte verbinding voor zowel doorgaand als lokaal, Kanaaldok B1/B2 kruisend, verkeer door een capaciteitsuitbreiding;
- Een goede ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid in en rondom de Tijsmantunnel en Tweede Tijsmantunnel door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de op- en afritten;
- Het aanleggen van een fietsverbinding tussen de oevers van het kanaaldok.

Behalve een nieuwe Tijsmantunnel en de aangrenzende infrastructuur maakt ook de bestaande Tijsmantunnel deel uit van dit project. Factoren die de rol van de bestaande Tijsmantunnel in het project beïnvloeden zijn o.a.:

- Keuze voor verkeersfunctie van de nieuwe / bestaande Tijsmantunnel;
- Visie op ADR transporten;
- Verkeersafwikkeling gedurende de werken;
- De structurele status van de bestaande Tijsmantunnel;
- Aanwezigheid van vele nutsleidingen in de bestaande Tijsmantunnel.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, deelde einde mei 2020 aan de Vlaamse regering mee dat de uitbreiding van de Tijsmantunnel prioritair moet aangepakt worden in het kader van de afspraken gemaakt in het Toekomstverbond, en dit samen met het knooppunt E34-R2 door de afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW. Beide projecten kunnen op basis van verkeerskundig onderzoek zelfstandig uitgewerkt worden en kennen een eigen procesverloop.

In het voorjaar van 2020 werd het studiebureau ElisAnt (TV Tractebel Belgium en Arcadis Belgium) aangesteld door Lantis na een openbare aanbesteding (via een concurrentiegericht dialoog) om het

ontwerp aan te vatten van dit project. Momenteel loopt er een intensief scenario-onderzoek over de wijze om deze capaciteitsuitbreiding te realiseren. Hierbij wordt de afweging gemaakt tussen functionaliteit, capaciteit, veiligheid van de huidige R2 verbinding en de nieuwe aan te leggen structuur, een tunnel- of bruggencomplex in combinatie met de bestaande te renoveren Tijsmanstunnel. Dit onderzoek wordt afgerond tegen eind 2020.

2) E34-west

Het project E34-West voorziet in een volwaardige en aangepaste aansluiting op de E34 voor het verkeer dat de Waaslandhaven via de Westelijke ontsluitingsweg wil bereiken of verlaten. Verder dient rekening gehouden te worden met de beslissing om de E34-R2 een belangrijkere rol te laten spelen in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen (Haventracé). Daarom is ter hoogte van de aansluiting van de R2 met de E34 een goede doorstroming op het hoofdwegenet noodzakelijk.

Het betrokken segment loopt (van west naar oost) vanaf het complex Vrasene over de verkeerswisselaar met de R2 tot en met het complex Melsele. Om een goede aansluiting op het lopende Oosterweelproject te garanderen, zal ook het segment tussen Melsele en het complex Waaslandhaven-Oost (de grens van het Oosterweel-project) mee opgenomen worden in de analyse.

Het project wordt opgevat als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed,... wordt meegenomen.

Een voorstel van startnota in kader van het geïntegreerd planproces zal tweede helft november/begin december 2020 worden voorgelegd aan een te organiseren werkbank. De resultaten van verder verkeersonderzoek op basis van micromodelleringsen zullen hierin meegenomen worden.

3) Haventracé 'Oostelijke verbinding'

Op 29 mei 2020 deelde minister Lydia Peeters aan de Vlaamse Regering mee dat ze er voor opteerde om voor het oostelijk traject van het Haventracé een Complex Project te starten (MED 20202905 MED 0164-1 Haventracé - mededeling). Het Complex Project 'Oostelijke verbinding' heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren in functie van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden. Het betreft ondermeer volgende infrastructuurprojecten:

- de optimalisatie van de A12-noord en de realisatie van de Nx;
- een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19;
- de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

Op korte termijn zal een ontwerp van startbeslissing aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring worden voorgelegd. Nadat deze startbeslissing is genomen, start de onderzoeksfase. Het doel van de onderzoeksfase is niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder,

barrières, verkeersveiligheid, ...), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi.

Het complex project heeft tevens tot doel om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage te leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen. Het complex project wenst in de onderzoeksfase eerst te komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobuust uit te bouwen.

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

1) Context

Het streven van een modal split van 50/50, de zogenaamde “modal shift” kwam initieel tot stand in de schoot van het Toekomstverbond (maart 2017) en werd nadien in het Vlaams Regeerakkoord (oktober 2019) herbevestigd als een ambitie voor de Vervoerregio Antwerpen. Daarmee moet het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingsmodi scheldeoeververbinding voor de hele Vervoerregio Antwerpen groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de eigen auto / vrachtwagen terugbrengen tot onder de 50%.

Het regionaal mobiliteitsplan ‘Routeplan 2030’ van de Vervoerregio Antwerpen geeft invulling aan deze gezamenlijke ambitie van een transitie naar een modal split van 50/50. Het vertaalt het Vlaams beleid basisbereikbaarheid in concrete oplossingen voor de 32 lokale besturen en de 1.135.000 inwoners van deze regio (1/1/2019). Het integreert de projecten uit het Masterplan 2020 en het Toekomstverbond en brengt ze samen in één integrale aanpak die er op gericht is om de hele Antwerpse Vervoerregio grondig te hertekenen en te managen als één multimodaal systeem. Daarvoor wordt ingezet op een combinatie van infrastructurele maatregelen, het aanreiken van diverse duurzame mobiliteitsdiensten en het werken op gedragsbeïnvloeding. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een kansrijke, welvarende, gezonde, slimme en veelzijdige regio.



Het Routeplan 2030 kreeg de slogan “Samen vooruit” mee, vanuit het geloof dat vooruitgang enkel kan mits samenwerking. Geen enkele belanghebbende kan namelijk in z’n eentje tot één geïntegreerde oplossing komen, laat staan deze realiseren. Niet de modaliteit, maar de mobiliteit is het uitgangspunt van ons handelen.

De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond. Enerzijds zal alleen weginfrastructuur niet volstaan om de Antwerpse regio leefbaar en bereikbaar te houden. De realisatie van de modal shift bepaalt mee de succesgraad van deze infrastructuurprojecten. Anderzijds maken deze onderdelen integraal deel uit van het Routeplan 2030 en worden ze daar als belangrijke hefboomprojecten aangegrepen om de gewenste modal shift sneller te realiseren. Daarbij maken we van een nood een deugd: de werken voor het sluiten en leefbaar

maken van de Antwerpse Ring zullen zorgen voor de nodige hinder, hetgeen op zich de aanleiding vormt om nieuwe, duurzame ‘mobiliteitsgewoonten’ in de regio te introduceren.

2) Stand van zaken

De opmaak van het Routeplan 2030

Het Routeplan 2030 wordt stapsgewijs uitgewerkt. Op 27 juni 2018 werd de Oriëntatienota (‘visienota’) van dit regionaal mobiliteitsplan goedgekeurd. Die omvatte de omgevingsanalyse en beschreef de nieuwe koers in een samenhangende visie op alle onderdelen.



De visie werd nadien vertaald en geoperationaliseerd in de Synthesenota (‘plannota’) waarin het toekomstig multimodaal systeem werd uitgewerkt. De ontwikkeling van de Synthesenota kende in februari 2020 een nieuwe mijlpaal met een tussentijdse goedkeuring van de ontwerpnota op de Vervoerregioraad. Voor het eerst is sprake van een algemeen draagvlak omtrent de krijtlijnen van dit plan en dit zowel op niveau van de betrokken overheidsactoren, het maatschappelijk veld (en in het bijzonder de Antwerpse burgerbewegingen) alsook op politiek niveau in de Vervoerregioraad.

Toch is het beleidsvoorbereidend werk nog niet volledig afgerond. Meerdere thema’s uit het Routeplan 2030 worden verder inhoudelijk geconcretiseerd om tot een volwaardig regionaal mobiliteitsplan te komen. erder in deze rapportage staan we concreet stil bij de tussentijdse resultaten van deze inspanningen.

Overleg op de Werkbank

Net voor de vorige voortgangsrapportage (20 februari 2020) vond de laatste Werkbank Routeplan 2030 naar het ‘oude model’ plaats. De Werkbank kwam in het verleden vaak bijeen met wisselend succes. Daarom werd ervoor gekozen om in 2020 te experimenteren met alternatieve vormen van participatie binnen de basisprincipes van de Werkgemeenschap (beleidsvoorbereidend werk, klankbord bij uitvoering, draagvlakmeter voor voorstellen, denktank):

- In juni 2020 vond een thematische werkbank Routeplan 2030 plaats rond het Vervoersplan 2021, onder leiding van het Team Vervoerregio Antwerpen en co-voorzitter Peter Vermeulen (Ringland). Daarin werden de eerste ontwerpplannen van het Vervoersplan 2021 (zie verder) door De Lijn toegelicht en gechallenged door de aanwezige deelnemers. Op 15 oktober 2020 vindt een tweede soortgelijke thematische werkbank plaats.
- Op 18 februari 2020 werd een eerste keer succesvol geëxperimenteerd met het concept van een ‘regionale werkbank’ in de vorm van een ‘debatavond duurzame mobiliteit voor de Zuid-Oost rand’ in Mortsel (georganiseerd door Ringland). Die moeten lokale en/of niet georganiseerde stakeholders (adviesraden, mobiliteitsraden, individuele burgers of verenigingen, enz.) meer de kans bieden om mee te participeren. Het event lokte bijna 200 geïnteresseerden. Vanwege de

veiligheidsmaatregelen n.a.v. COVID-19 werd beslist om andere soortgelijke regionale werkbanken (in andere deelgebieden van de Vervoerregio) pas ten vroegste in 2021 te organiseren.

- In de schoot van deze debatavond kreeg het burgerplatform ZuidOostRand RouteOverleg (kortweg 'ZORRO') vorm. Het burgerplatform laat geïnteresseerde burgers (uit de gemeenten Mortsels, Edegem, Hove, Boechout, Kontich, Lint, Borsbeek en Wommelgem) toe om autonoom voorstellen te formuleren die de implementatie van de modal shift (volgens de contouren van het Routeplan 2030) ten goede kunnen komen. Het burgerplatform wordt financieel gesteund en inhoudelijk opgevolgd vanuit de Vervoerregio Antwerpen. Op dit moment zijn een 30-tal vrijwilligers actief bij Zorro. Er wordt gewerkt op twee fronten:

- 1) Het sensibiliseert de mensen van de Antwerpse zuidooststrand voor een duurzamer verplaatsingsgedrag. Het concept van de persoonlijke modal split wordt geïntroduceerd. De mensen worden uitgedaagd en ondersteund om hun modal split te verduurzamen door een shift in keuze van vervoermiddel. Hiervoor wordt een online tool ontwikkeld.

- 2) Het burgerplatform reflecteert over de noden inzake duurzame verkeer in de zuidooststrand. De netwerken voor fiets en openbaar vervoer worden grondig geanalyseerd in verschillende werkgroepen. Van daaruit worden verbeteringsuggesties (vb. conflictvrije kruisingen en doorstroming van fietssnelwegen en BFF, doorstroming van trams en bussen, toegankelijkheid van OV-haltes voor minder mobiele reizigers) overgemaakt aan de Vervoerregio. Daarnaast wordt een advies geformuleerd over hoe het concept van de 15-minutenstad, dat naar voor geschoven werd door de VRP, kan verankerd worden in het Routeplan.



- Om het draagvlak voor de voorstellen in het Routeplan 2030 af te toetsen, werd elke kans gegrepen om het ontwerp regionaal mobiliteitsplan toe te lichten op andere fora. Zo werd meegewerkt aan de organisatie van een reeks online infoavonden omtrent het Toekomstverbond in juni. Één van de info-avonden stond in het teken van het Routeplan 2030. Ook op andere werkbanken – zoals deze rond de Over de Ring projecten – kwamen we het Routeplan 2030 verhaal toelichten.
- Tenslotte experimenteren we ook met andere vormen van inspraak door stakeholders in onze planprocessen. Zo werd reizigersorganisatie TreinTramBus, na akkoord door de Vervoerregioraad Antwerpen, uitgenodigd om de werkgroep te verwoegen die mee waakt over de vormgeving en implementatie van het Vervoersplan 2021.

Bijeenkomsten Vervoerregioraad

Sinds de vorige voortgangsrapportage kwam de Vervoerregioraad Antwerpen één keer bijeen in mei 2020. Inhoudelijk werd daarin vooral het Vervoersplan 2021 aangekaart. In de marge daarvan werd ook gesproken over de vorderingen in het Routeplan 2030 ontwikkelingsproces en inzake pilootprojecten zoals de concessie voor (e)deelfietsen in de Vervoerregio Antwerpen.

In tussentijd werden de lokale politieke vertegenwoordigers van de Vervoerregioraad wel aangemoedigd om mee te participeren in een intensief traject van workshops rond de gebiedsgerichte werking (zie verder bij tussentijdse stand van zaken, werkstroom 1).

Interbestuurlijke samenwerking

Ondanks COVID-19 zijn we er toch in geslaagd verder te blijven samenwerken op ambtelijk en politiek niveau. Het ambtelijk team Vervoerregio Antwerpen wist kort na de start van de crisis volledig over te schakelen op een gedigitaliseerde werking. De workshops die in 2020 gepland stonden met de 32 betrokken lokale besturen konden, na bijsturing van de planning en het format, plaatsvinden in kleinere, digitale sessies. Ook de bijeenkomsten van de Vervoerregioraad, de thematische Werkbank, etc. werden vlekkeloos omgezet in digitale varianten. Daardoor zijn op heden geen bijkomende vertragingen ontstaan in de lopende planprocessen ten gevolge van COVID-19.

Inzake interbestuurlijke samenwerking werd in maart 2020 ook het 'Coördinatieteam Werkgemeenschap Toekomstverbond' opgericht onder leiding van de Vervoerregio Antwerpen. Het Coördinatieteam voorziet – naast het Stappenoverleg en de Taskforce Toekomstverbond die het Toekomstverbond op strategisch niveau opvolgen – in een maandelijks operationeel overleg tussen de trekkers van alle Werkbanken (Lantis, Team Intendant en de Stad Antwerpen, de Gouverneur van de Provincie Antwerpen en de Vervoerregio Antwerpen). Die moet erover waken dat de werkbanken zowel inhoudelijk als procesmatig goed op elkaar afgestemd zijn.

3) Tussentijdse resultaten en en vervolgstappen

In wat volgt geven we graag duiding bij de inhoudelijke resultaten die geboekt werden sinds de vorige voortgangsrapportage. We baseren ons daarvoor op de werkstromen zoals toegelicht in de vervolgstappen bij de vorige rapportage.

Werkstroom 1: Gebiedsgerichte aanpak

Op de Vervoerregioraaddag in februari 2020 hebben alle lokale besturen ingestemd om verder aan de slag te gaan met het huidige Routeplan 2030 ontwerp en de regionale hoofdstructuur verder door te vertalen in een (boven)lokale uitwerking.

Met de gebiedsgerichte aanpak maken we hier werk van. Hiervoor werd de Vervoerregio opgedeeld in 5 clusters van gemeenten die in een reeks workshops samen aan de slag gaan om diverse openstaande thema's verder vorm te geven. De voorbereiding per thema gebeurt telkens vanuit een expertengroep waar naast overheidsactoren ook academici en belangenorganisaties voor worden uitgenodigd. Alle output van deze sessies wordt eind 2020 aan het regionaal mobiliteitsplan toegevoegd en moet er mee voor zorgen dat de lokale besturen zich in het plan kunnen erkennen.

Hierna geven we een overzicht van de thema's die tot op heden al werden uitgewerkt:

Hoppin multimodale knooppunten

Mobiliteitsknooppunten vormen scharnierpunten in het mobiliteitssysteem op verschillende schaalniveaus. De knooppunten worden hiërarchisch opgedeeld naargelang hun potentieel, met

steeds een minimaal vereiste basisinrichting. Het is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd. Met de introductie van de Hoppin merknaam krijgen deze knooppunten extra visibiliteit.

Voor de Vervoerregio Antwerpen werd het overzicht van potentiële knooppunten, zowel qua locatiekeuzes als categorisering, verder verfijnd en vervolledigd. Daarbij werd aandacht besteed aan de kernen, woonzones, aantrekkingspolen alsook de logistieke zones die op vlak van personenvervoer ontsloten moeten worden. Zo detecteerden we meer dan 300 potentiële knooppunten in de Vervoerregio.

Parkeerstrategie

Parkeerbeleid is een lokale bevoegdheid. Toch werd gevraagd vanuit de Vervoerregioraad om nader te onderzoeken of er draagvlak is om hier op niveau van de Vervoerregio mee over te waken. Samenwerking en afstemming inzake parkeerbeleid overheen gemeentegrenzen heen kan namelijk het verschuiven van mobiliteitsproblematieken vermijden.

Het parkeren in de kern blijkt een thema waar lokale besturen graag maximale autonomie behouden. Ook het opofferen van lokale parkeerruimte om bijvoorbeeld doorstroming van openbaar vervoer te faciliteren, blijkt een thema dat moeilijk ligt op lokaal niveau.

Het parkeren op en rond (inter)regionale knooppunten (veelal NMBS stations) wordt echter wel als belangrijkste werkpunt op Vervoerregio schaal naar voor geschoven. De recente kwestie inzake het betalend parkeren aan het station Noorderkempen bewijst dit ook in de praktijk. De Vervoerregio kan een belangrijke adviserende functie vervullen op vlak van het parkeerbeleid op en rond knooppunten, maar in het bijzonder ook in de onderlinge relatie tussen parkeertarieven overheen knooppunten (om ongewenst verplaatsingsgedrag vanwege de tariefzetting te vermijden).

Stadsdistributie en stedelijke logistiek

Stadsdistributie is een innovatief thema dat vaak als mobiliteitsambitie wordt geopperd, maar moeilijker ingang vindt op het terrein. Daarom werd het potentieel van stadsdistributie in de Vervoerregio Antwerpen nader aangekaart.

Uit de workshops blijkt het grote verschil tussen de stedelijke regio en het meer landelijk gebied: terwijl de Stad Antwerpen actief inzet op het thema stadsdistributie, blijkt het merendeel van de gemeenten geen structureel beleid rond stadsdistributie te hebben. Het toekomstpotentieel in het meer landelijk gebied richt zich in hoofdzaak op het toekomstpotentieel van e-commerce en pakjesautomaten (Cubees) als geïntegreerde dienstverlening aan de Hoppin-knooppunten wordt aangeboden. Daarnaast vormt vooral de verkeersveiligheid van vrachtverkeer (vrachtparkeren en vrachtstromen) in de kernen een belangrijke uitdaging.

Openbaar Vervoer: feederlijnen busnetwerk

Het Routeplan 2030 voorziet in een net van lokale feederbuslijnen (gelijkaardig aan het ‘aanvullend net’ in het Vervoersplan 2021 van De Lijn) dat kernen in het landelijk gebied op een vlotte en betrouwbare manier moet verbinden aan het hoger liggend openbaar vervoernetwerk. Deze lokale

feederlijnen vormen een net van (vaak) aaneengesloten tangenten en verbinden ook de nabijgelegen kernen met elkaar. Ze hebben dus eveneens een belangrijke bovenlokale functie.

Het feederlijnen netwerk voor 2030 werd aangevuld en gevalideerd, waarbij het ingeschat (en later te updaten) vervoerspotentieel en de keuzes voor de ligging van de knooppunten de basis vormden. Bij de opmaak van de feederlijnenkaart werd de synergie met het in opmaak zijnde Vervoerplan 2021 benadrukt/bewaakt. Zo maakten we inzichtelijk welke lijnen voldoende vervoerspotentieel vertoonden om als aanvullend net beschouwd te worden (in het 2030 scenario), maar niet realiseerbaar bleken in de budgetneutrale context van het Vervoersplan. Het ontwerp aanvullend net vormt zo de basis voor de toekomstige uitbouw van het feederlijnenet.

Openbaar Vervoer: doorstroming

De doorstromingsproblematiek is een cruciaal thema om de modal split van 50/50 te realiseren. Een minder belemmerd tram- en busaanbod creëert namelijk een meer aantrekkelijk openbaar vervoer voor gebruikers (vanwege de verhoogde snelheid en betrouwbaarheid) en een hoger rendement van het openbaar vervoer netwerk.

Op basis van data werden de belangrijke doorstromingsknelpunten in de Vervoerregio inzichtelijk gemaakt met als doel om hiermee op (boven)lokaal niveau mee aan de slag te gaan de komende jaren. We maken aansluitend werk van een monitoringsinstrument (in samenwerking met De Lijn) waarmee we op regionaal en lokaal niveau vinger aan de pols willen houden m.b.t. de doorstroming in de regio.

Vervolgstappen

De laatste reeks gebiedsgerichte workshop met de lokale besturen zal plaatsvinden in december 2020. Er staan dit najaar nog 3 thema's op de agenda: de uitwerking van de wegencategorisering (het dragend wegennet), de uitwerking van Vervoer op Maat en het uitwerken van een programma dat inzet op gedragssturing op schaalniveau van de hele Vervoerregio (naar het voorbeeld van Slim naar Antwerpen). Alle verzamelde output zal nadien worden toegevoegd aan een nieuwe ontwerpversie van de Routeplan 2030 synthesesnota.

Werkstroom 2: Werken op randvoorwaarden

Studietrajecten

In functie van de verdere onderbouw van het Routeplan 2030 werd verder onderzoek omtrent een aantal ambities (inzake openbaar vervoer) opgestart. Zo werd voor de 4 belangrijkste multimodale knooppunten (Luchtbal, Schijnpoort, Zuid, Berchem) inzichtelijk gemaakt wat de dimensioneringen inzake mobiliteitsnoden zijn (vb. aantal busperrons, tramlijnen, etc.) om deze punten de scharnierfunctie te geven die het Routplan 2030 ambieert. De resultaten worden ondermeer ingebracht in de ontwerpen n.a.v. de leefbaarheidsprojecten, waar o.a. de stationsomgeving Zuid in meegenomen werd. Daarnaast werd in samenwerking met de Stad Antwerpen verkennend onderzoek opgestart naar de ruimtelijke uitdagingen en oplossingen om het uitgestippelde openbaar vervoernet volgens het Routeplan 2030 in de zuidelijke regio van Antwerpen (zone binnen de ring) te realiseren.

Afstemming met aanpalende regio's

Mobiliteitsproblemen en duurzame oplossingen stoppen niet aan de grenzen van onze regio. Ook de afstemming met de aanpalende Vervoerregio's (Waasland, Mechelen, Kempen) en over de grens blijft een randvoorwaarde om op te werken. Daarrond werden reeds een aantal structuren gecreëerd: de ambtelijke co-voorzitters van de Vervoerregio's komen frequent samen, enkele 'buur'gemeenten zetelen als adviserend lid in onze Vervoerregio en via de VVSG als belangenorganisatie. Naargelang de regionale mobiliteitsplannen in de aanpalende Vervoerregio's vorm zullen krijgen, zullen meer koppelkansen ontstaan. Die meer concrete afstemming vond al plaats n.a.v. het Vervoersplan 2021. Verder wordt vanuit de mobiliteitsuitdagingen in Antwerpen op Linkeroever meer intensief samengewerkt met de betrokken gemeenten uit het Waasland, zoals rond het opzetten van een (e)deelfietsensysteem (zie verder).

Modal shift goederenvervoer

We ambiëren ook de dialoog opnieuw aan te wakkeren omtrent de mogelijkheden op het schaalniveau van de Vervoerregio Antwerpen om de modal shift ambities inzake goederenvervoer mee kunnen ondersteunen en verankeren in het regionaal mobiliteitsplan.

Werkstroom 3: Prioriteren, toewijzen en budgetteren

Een meer ambitieuze modal split 50/50 waarmaken in de Vervoerregio Antwerpen zal bijkomende financiële inspanningen vergen. We werken daarom momenteel aan een rollend meerjarenprogramma 'Routeplan 2030' dat mee voor de Versnelling van de Modal Shift (VMS) moet zorgen. Dit programma gaat uit van een integrale benadering waarbij harde en zachte maatregelen, infrastructuur en gedrag, investeringen en exploitatie, inspanningen inzake personen- en goederenvervoer, stad en regio hand in hand gaan.

De Oosterweelverbinding zal als hefboom dienen om de modal shift in uitvoering te versnellen. De procedurele afwikkeling van de omgevingsvergunning en project-MER vragen telkens om een duidelijk perspectief op de realisatie van de modal shift. Versnelling in de implementatie van de modal shift is bovendien noodzakelijk om de hinder van de werken voor te zijn. Het prioritair inzetten op alternatieve modi voor de verplaatsingen binnen de Antwerpse regio is van essentieel belang om de hinder te beperken. De verwachte hinder vormt in die zin een opportuniteit om nieuwe, duurzame 'mobiliteitsgewoonten' in de regio te introduceren en op lange termijn te laten doorwerken.

We voeden het meerjarenprogramma vanuit een 360° zicht op de bereikbaarheid van de Vervoerregio Antwerpen (en een deel van het Waasland) en brengen de middelen voor investeringen, exploitatie, beleidsmaatregelen en mensen (organisatie) in beeld die noodzakelijk zijn. Dit voor de periode 2021 t.e.m. 2024 met jaarlijkse mogelijkheid tot herziening. Voorrang wordt gegeven aan de uitvoering van concrete, haalbare projecten die minder hinder kunnen faciliteren tijdens de Oosterweel werken. De meerwaarde van het pakket aan projecten ten aanzien van de modal shift in personen- & goederenvervoer wordt kwalitatief en/of kwantitatief onderbouwd waar mogelijk. Elk project is bovendien maximaal op het Routeplan 2030 gealigneerd zodat het structurele maatregelen betreffen die hun functie behouden na de werken.

Dit programma moet tegemoet komen aan enkele noden die om diverse redenen niet te ondervangen zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsplan voor het beleidsdomein MOW):

- Een rollend meerjarenprogramma laat toe om op een flexibele manier in te spelen op de reële situatie op vlak van mobiliteit. Monitoringsinstrumenten zullen toelaten om op basis van reële hinderinschattingen en modal shift evoluties, evidence-based beleidsbeslissingen te nemen over de noodzaak aan nieuwe, bijkomende projecten en maatregelen.
- Naast de klassieke investeringsmiddelen (GIP), maakt het Routeplan 2030 meerjarenprogramma de exploitatiemiddelen inzichtelijk die noodzakelijk zijn om het gewenste mobiliteitsaanbod te kunnen garanderen. Zo kunnen aanbodmaatregelen die het vervoeraanbod van de OV-maatschappijen NMBS en De Lijn, of die door Vervoer op Maat aanbieders, versterkt en aangevuld worden met mobiliteitsdiensten en vraaggerichte initiatieven.
- Daar waar het GIP uitsluitend gericht is op investeringen in infrastructuur, moet het Routeplan 2030 programma voorzien in middelen om ook andere noodzakelijke maatregelen (vb. gedragsbeïnvloeding, reisinformatie, innovatieve concepten van verkeersmanagement) te financieren. Dat pakket aan maatregelen dat gedragsturend / verleidend werkt, kan enkel worden gerealiseerd mits de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen.
- Het meerjarenprogramma Routeplan 2030 biedt, naast het GIP, bijkomend houvast om processen, budgetten en besluitvorming daaromtrent beter te stroomlijnen onder de betrokken overheidsactoren.

De opmaak en opvolging van het meerjarenprogramma krijgt vorm in de schoot van de Vervoerregio Antwerpen, die een beleids- en planningsopdracht heeft. De uiteindelijke realisatie van diverse (infrastructuur)projecten komt toe aan de betrokken agentschappen en entiteiten die daartoe gemandateerd zijn of worden.

Werkstroom 4: Monitoring

Monitoringkader

De modal shift vereist gedragsverandering (een 'mental shift') bij (auto)reizigers. Vanuit de Vervoerregio willen we met een goed instrumentarium de vinger aan de pols kunnen houden inzake de evolutie(s) in die gedragsverandering. De monitoring richt zich zowel op het voorziene mobiliteitsaanbod, het kwaliteitsniveau, alsook op het effectief mobiliteitsgedrag. Dat moet ons toelaten om het Routeplan 2030 volgens een cyclisch proces bij te sturen en te verfijnen.

Het doelstellingen- en monitoringkader met meetbare KPI's dat momenteel in opmaak is, moet het skelet vormen voor een jaarrapport dat ons vanaf 2021 toelaat om de voortgang inzake de modal shift op te volgen op basis van bestaande data. Er werd een samenwerking opgestart met de verschillende partners om het monitoren zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en er voor te zorgen dat voldoende detail en/of duiding beschikbaar zal zijn om inzicht te geven in de onderliggende realisaties en knelpunten. De inspanningen inzake monitoring worden gealigneerd op de algemene indicatorenset die in ontwikkeling is voor alle vervoerregio's en monitoring inspanningen die zullen worden voorzien vanuit de Mobiliteitscentrale om ook de vergelijkbaarheid te kunnen garanderen. De maturiteit van

dit kader zal de komende jaren mee groeien met de algemene maturiteitsgroei in de overheidscontext m.b.t. datamanagement.

Recente inzichten in de modal shift

Op basis van “Onderzoek naar verplaatsingsgewoonten” (2018-2019) blijkt dat de inwoners van de Antwerpse Vervoerregio dagelijks ongeveer 2 500 000 trips maken. Ongeveer 65 % daarvan zijn nu autotrips. Als we dit aandeel tegen 2030 tot 50% willen terugbrengen, dan betekent dit dat per dag ongeveer één op de vier autotrips moet veranderen in een duurzame (combi-)verplaatsing. Heel wat inwoners, werknemers en bezoekers moeten m.a.w. gemotiveerd worden om hun gedrag te veranderen.

Uit de mobiliteitsenquête van de Stad Antwerpen van 2019 – waarin de werknemersbevraging een eerste keer op het schaalniveau van de hele Vervoerregio Antwerpen werden georganiseerd – konden interessante inzichten gehaald worden m.b.t. de modal shift uitdaging. De modal split van woon-werkverkeer van en naar de Stad Antwerpen vanuit de hele Antwerpse Vervoerregio staat nu afgerond nu op 50% autogebruikers, 30% fietsers, 12% gebruikers openbaar vervoer, 2% voetgangers en 5% overige. Om voor alle type verplaatsingen een 50/50 modal split te bekomen in heel de Vervoerregio Antwerpen, zal het gebruik van combimobiliteit voor woon-werkverkeer echter de 50% moeten overstijgen. Het grootste potentieel ligt bij de woon-werkverplaatsingen via openbaar vervoer en fiets: 13% van de regelmatige autogebruikers in de Vervoerregio heeft namelijk voor woon-werkverkeer een makkelijke verbinding met het openbaar vervoer binnen handbereik. Ook de combinatie met deelsystemen blijkt veel minder gekend te zijn in de landelijke gebieden van onze Vervoerregio.

Werkstroom 5: Uitvoeren - pilootprojecten & lopende initiatieven

De Vervoerregio Antwerpen wil geen kans onbenut laten om het Routeplan 2030 stap voor stap uit te rollen en als leerplatform op te treden voor andere Vervoerregio's door een 'one-stop shop' samen te stellen die naadloos beleidsvoorbereidend werk omzet naar uitvoering.

Op terrein en achter de schermen wordt door heel wat overheidsactoren werk gemaakt van diverse projecten die een wezenlijke bijdrage zullen leveren aan de modal shift ambitie. Getuige daarvan zijn de vorderingen in deze rapportage bij de andere Toekomstverbond pijlers (Oosterweel, Leefbaarheidsprojecten, Haventracé) die als hefboomprojecten een prominente plaats kennen in het Routeplan 2030. Vaak gaat het ook om kleinere en middelgrote projecten die gerealiseerd worden op het terrein zoals de uitrol van Blue-bike aan het Station Beveren, het werken aan fietsveiligheid langs het Albertkanaal, de zoektocht naar partners voor een logistieke hub op Linkeroever, etc.

Hierna staan we meer in detail stil bij twee lopende initiatieven: het Vervoersplan 2021 en het pilootproject rond de (e)deelfietsen.

Vervoersplan 2021

Doelstelling

Het Vervoersplan 2021 moet de eerste concrete uitwerking worden van het openbaar vervoernet in de Vervoerregio Antwerpen volgens de principes van het decreet basisbereikbaarheid. Daarin wil men

een goed openbaar vervoeraanbod waarborgen dat meer vraaggericht is en waarbij belangrijke maatschappelijke functies bereikt kunnen worden met een optimale inzet van middelen. Voor de reiziger betekent dat onder andere:

- Nog meer aanreiken van een kwaliteitsvolle dienstverlening stoelend op stiptheid, comfort en (een concurrentiële) snelheid;
- Inzetten op het inschakelen van het juiste voertuig met de juiste capaciteit en volgens de optimale frequenties op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag en op basis van een minimale kostendeckingsgraad. Het aanbod wordt beter afgestemd op de vraag om zowel stedelijke als minder bevolkte gebieden te ontsluiten. Het netwerk concentreert de capaciteit op sterke assen en vermijdt overaanbod op rustige (deel)trajecten;
- Een samenhangend, hiërarchisch gestructureerd vervoersmodel dat combimobiliteit faciliteert door de dienstverlening van de NMBS, de VVM De Lijn en die van alternatieve vervoersconcepten complementair aan elkaar ingezet. Zo ontstaat een overstapmodel waarbij aandacht uitgaat naar de uitbouw van performante mobiliteitsknooppunten die naadloos overstappen mogelijk maakt.

Het Vervoersplan maakt een onderscheid tussen een kernnet, een aanvullend net en Vervoer op Maat oplossingen. Aan deze opdracht zijn randvoorwaarden in budget (budgetneutraliteit: met dezelfde financiële middelen, infrastructuur en rollend materieel) en tijd (te implementeren tegen 1 januari 2022) gekoppeld.

Hoewel het Routeplan 2030 binnen de contouren van de voortgangsrapportage valt, wordt het te vaak gelijkgesteld en over dezelfde kam geschoren als het Vervoersplan. Het Vervoersplan 2021 valt niet binnen het bestek van deze voortgangsrapportage aan het Vlaams Parlement (omdat het zuiver regio is), maar toch is het wijs om deze voortgangsrapportage aan te grijpen om de verschillen tussen beiden te duiden. Bij de uitwerking van het Vervoersplan 2021, werd er maximaal over gewaakt dat het voorgestelde netwerk niet conflicteert met de lange termijn ambities inzake openbaar vervoer in het Routeplan 2030. Daardoor slagen we er in om op 1 januari 2022 – bij de implementatie van het Vervoersplan – een wezenlijke stap vooruit te zetten in de realisatie van het vooropgestelde netwerk in 2030.

Procesaanpak

Conform de regelgeving wordt de Vervoerregioraad als orgaan betrokken in de besluitvorming van dit Vervoersplan. Het dient een formeel advies uit te brengen omtrent het voorstel tot kernnet (KN) (de finale beslissing hiervoor wordt door de Vlaamse Regering genomen) en het heeft beslissingsrecht over de invulling van het aanvullend net (AN) en Vervoer op Maat.

Om tot een ontwerp Vervoersplan te komen, werden in het voorjaar en de zomer van 2019 bilaterale overlegmomenten tussen De Lijn en de 32 betrokken lokale besturen van de Vervoerregio Antwerpen georganiseerd. Alle vragen werden onderzocht op hun vervoerspotentieel en opgedeeld in drie categorieën: (1) aanpassingen mogelijk, (2) interessant, maar niet haalbaar in een budget neutrale

context en (3) onvoldoende vervoerspotentieel voor het KN en AN en daarom eerder onderwerp van Vervoer op Maat.

De resultaten werden een eerste maal in groep besproken tijdens een reeks lokale sessies in december 2019 – januari 2020. Daarop aansluitend werden bijkomende bilaterale overlegmomenten belegd om openstaande kwesties en pijnpunten aan te kaarten.

Op de Vervoerregioraad van 4 mei 2020 werd het ontwerpplan een eerste keer op politiek niveau aangekaart. Daar werd voorlopige goedkeuring gegeven aan De Lijn om het huidig ontwerpplan financieel te laten doorrekenen. Naast het basisscenario voor het KN en AN, kreeg De Lijn ook een beknopte reservelijst overgemaakt met voorstellen die voldoende potentieel vertonen maar waar nog geen zekerheid rond bestaat of ze binnen de beschikbare budgetten haalbaar blijken.

De Lijn heeft van de zomer en september 2020 gebruikt gemaakt om het ontwerpplan financieel door te rekenen. Dit najaar wordt het politiek besluitvormingsproces n.a.v. het Vervoersplan 2021 verder doorlopen. Op niveau van de gemeenteraden wordt voorzien in informatieverstrekking en communicatie vanuit de Vervoerregio.

Vervoer op Maat

Om tot een inclusief vervoersbeleid voor de volledige vervoersregio te kunnen voorzien, zal aanvullend op het kern- en aanvullend net een kostenefficiënt systeem met diverse vormen van Vervoer op Maat op poten worden gezet, dat toevoer biedt naar de bovenliggende lagen van het net. De invulling van dit Vervoer op Maat staat gepland tegen eind november 2020. Dit zowel met een doorkijk op alle potentiële noden (ambitie 2030) alsook op de operationalisering van Vervoer op Maat in 2021 (binnen de budgetcontext van de toegekende Vervoer op Maat middelen). Het Routeplan 2030 stelt dat de Vervoerregio vanuit de netwerklogica een coördinerende rol opneemt ten aanzien van de uitbouw van deelmobiliteit en de inzet van flexsystemen.

Voorbereiding implementatie in 2021

Naast de inhoud van het plan zal ook de wijze van implementatie bepalend zijn voor de succesgraad van dit aangepast OV-netwerk. Daarom stemde de Vervoerregioraad in met het oprichten van een 'Werkgroep implementatie Vervoersplan 2021'. Die kreeg als doelstelling mee om ondersteuning te bieden aan De Lijn bij het succesvol uitwerken en implementeren van het Vervoersplan 2021 tegen 1 januari 2022. De werkgroep helpt o.a. bij het uitwerken van communicatiedragers (vb. presentaties, kaarten, etc.) die de inhoud van het Vervoersplan verduidelijken, helpt randvoorwaarden te detecteren voor een kwaliteitsvolle implementatie en deze te vertalen in pilootprojecten die op korte termijn realiseerbaar zijn op het terrein. Die randvoorwaarden betreffen o.a.:

- Versneld werk maken van aanpassingen die om een kwaliteitsvolle overstap te faciliteren,
- De meest optimale inzet van het beschikbaar rollend materieel,
- Werken op doorstromingsmaatregelen,
- Voorzien in een betere (realtime) informatieverstrekking op de knooppunten,

- Werken aan de leesbaarheid van het nieuwe netwerk (vb. naamgeving) en
- Het waken over de financiële implicaties van dit nieuwe model op de reizigers.

Project in de kijker: deelfietsensysteem voor de hele Vervoerregio

Om noden van reizigers op te vangen na de introductie van het Vervoersplan 2021 en tijdig erover op maat alternatieven aan te bieden ten gevolge van de Oosterweel werkzaamheden, maken we nu al werk van een pilootproject rond de uitrol van (e-)deelfietsen. Die voorzien in een combinatie van elektrische en gewone deelfietsen in heel de Vervoerregio. Daarmee willen we een valabel alternatief bieden voor verplaatsingen naar van/naar Hoppin-punten of voor trajecten over een middellange afstand. Ze zijn een extra schakel voor de combiverplaatsingen, waarbij de fiets gecombineerd kan worden met openbaar vervoer voor het overbruggen van de last mile. De gewone fietsen bieden een fijnmaziger netwerk voor de meer lokale verplaatsingen. In het kader van de visie 'Samen vooruit!' is het introduceren van één systeem dat de ganse vervoerregio dekt, een logische stap vooruit.

Op basis van de RFI in 2019 werd ondertussen een overheidsopdracht (via Lantis) gelanceerd. De opdracht moet dit najaar gegund worden, het systeem moet operationeel zijn tegen de zomer van 2021. Naast het basisnetwerk, zullen zowel lokale besturen als bedrijven aanvullend (en voor eigen rekening) extra deelfietsen kunnen voorzien binnen dezelfde concessieovereenkomst.

Leerpunten die uit de realisatie van dit pilootproject gehaald worden, zullen de algemene uitrol van dergelijke Vervoer op Maat-producten in heel Vlaanderen mee helpen versnellen. De Vervoerregio Antwerpen tracht op die manier meer dan ooit de pilootomgeving te zijn voor de uitrol van het basisbereikbaarheidsbeleid in Vlaanderen.

4) Kritische succesfactoren

De werking van de Vervoerregio Antwerpen is er één van meerdere snelheden. We blijven verder werk maken van de inhoudelijke uitwerking, het draagvlak en de besluitvorming rond ons regionaal mobiliteitsplan. Tegelijkertijd dwingt de realiteit in Antwerpen ons ertoe om de modal shift ook al op het terrein te vertalen. We worden daarbij als eerste Vervoerregio in Vlaanderen geconfronteerd met de uitdaging om het regionaal mobiliteitsplan (mee) in uitvoering te brengen.

Het realiseren van een modal split 50/50 is een complexe uitdaging met heel wat (potentiële) hindernissen onderweg. Op vandaag detecteren we volgende risico's / kritische succesfactoren die de realisatiegraad van de modal shift-ambitie mee kunnen beïnvloeden:

- Het belangrijkste element betreft de urgentie in tijd vanwege de werken aan de Oosterweelverbinding en de noodzaak nu werk te maken van een geconsolideerd pakket aan eerste modal shift-maatregelen. Meer duiding daaromtrent werd reeds meegegeven onder de toelichting bij werkstroom 3.

- We moeten het belang van een goede implementatie van het Vervoersplan door De Lijn op 1 januari 2022 extra onderstrepen. Het wordt de eerste echte graadmeter van basisbereikbaarheid op het terrein. De klantbeleving in dat aangepast netwerk zal in grote mate bepalend zijn voor de wijze waarop de burger de meerwaarde van basisbereikbaarheid zal percipiëren. Om dat netwerk goed te doen functioneren, is meer nodig dan een goed plan qua lijnvoering alleen. De nieuwe dienstverlening vereist kwaliteitsvolle overstappunten, een betere informatie verstrekking, het werken op doorstroming en dergelijke meer. Om dat waar te maken, moet De Lijn kunnen rekenen op de volle steun van andere betrokken overheidspartners.
- In juli 2020 stemde de Vlaamse Regering voorlopig in met de integratie van een milieueffectenrapportage als integraal onderdeel van de opmaakprocedure en inhoud van de regionale mobiliteitsplannen. Deze beslissing voegt een extra laag complexiteit toe aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan dat zich reeds in een vergevorderd stadium van ontwerp bevindt en steeds volgens de Europese principes van de Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) werd ontwikkeld. De planlastvereisten zullen mogelijks een definitieve (politieke) validatie op niveau van de Vervoerregioraad minstens aanzienlijk vertragen. Om de exacte impact op het lopend planproces van het Routeplan 2030 beter inzichtelijk te maken, brengen we samen met het Departement Omgeving de gevolgen en mogelijke scenario's in kaart.
- Het treinaanbod vormt een belangrijke dragende pijler in het multimodaal mobiliteitssysteem zoals uitgetekend in het Routeplan 2030. Daarenboven hebben de stations vaak een belangrijke functie als (inter)regionale knooppunten waar vervoersmodi worden verknoopt. De engagementen door de federale overheidsactoren NMBS en Infrabel zullen bijgevolg in belangrijke mate bepalend zijn voor het slagen van het Vlaams basisbereikbaarheid beleid. De nieuwe federale regering en een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS die daarop zal volgen, wordt een belangrijk momentum om mee de Vlaamse beleidsambitie te verankeren in het spoorbeleid.