

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 13
24 oktober 2022 (2022-2023)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

27 oktober 2022

Documenten in het dossier:

- 66** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 4: Verslag
– Nr. 5: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 7: Verslag
– Nr. 8: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

27 oktober 2022

Inhoud

Inleiding	5
A. De Oosterweelverbinding.....	7
1) Een werf in uitvoering.....	7
2) Uitdagingen.....	8
a. PFAS en de Oosterweelwerf	8
b. Oosterweelverbinding als hefboom in de bouwsector	10
c. Fluctuerende marktomstandigheden over een bouwtijd van anderhalf decennium	13
B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen	15
1) De noordelijke ringparken	15
Bovenbouw noordelijke ringparken	15
Maximale overkapping R1-Noord	18
2) Ringpark Groene Vesten	21
3) Ringpark Zuid	22
4) Scheldebrug	23
5) Ringpark West.....	24
C. Haventracé	25
1) Tweede Tijsmanstunnel	25
2) E34-west	25
3) Haventracé ‘De Nieuwe Rand’	26
D. Routeplan 2030: naar een modal split 50/50.....	28
1) Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen – het Routeplan 2030.....	28
Implementatie vervoersplan basisbereikbaarheid.....	29
2) Participatie en besluitvorming.....	29
Werkbanken	29
Bijeenkomsten Vervoerregioraad	29
Vernieuwing website.....	29
3) Modal shift projecten	30
a. Park and Ride Massenhoven.....	30
b. Fiets.....	30
c. Openbaar vervoer	31
d. A12 Boom-Antwerpen	31
4) Investeringsprogramma modal shift projecten	32
5) Monitoring.....	32

Inleiding

In dit voortgangsrapport gaan we in op een aantal zaken die ook bij de vorige rapportage uitgebreid aan bod kwamen.

Kort na de voortgangsrapportage van 24 maart 2022 schorste de Raad van State opnieuw de conformverklaring van deze nieuwe technische verslagen. Dit arrest had verregaande gevolgen, niet alleen voor de uitvoering van het Oosterweelproject maar voor alle (zelfs particuliere) projecten met grondverzet in vervuilde zones in gans Vlaanderen. Ondertussen wees een VITO-studie uit dat specifiek voor de Oosterweelwerf geen verdere verspreiding- of uitlogingsrisico bestaat door het grondverzet. Integendeel, alle wetenschappelijke inzichten wijzen uit dat de Oosterweelwerken de toestand verbetert. Momenteel worden belangrijke stappen gezet met betrekking tot de sanering in Zwijndrecht en wordt een aanpak uitgewerkt om de Oosterweelwerken en de geplande sanering met mekaar te verzoenen. Volksgezondheid blijft hierbij voor de Vlaamse Regering en Lantis het leidend principe voor grondverzet en sanering. De verantwoordelijkheid voor de vervuiling blijft bij 3M als saneringsplichtige.

De afgelopen periode werden we geconfronteerd met sterk toegenomen inflatie. In de bouwsector zagen we echter een nog veel sterkere stijging van de prijzen. Voor de periode januari 2019 tot en met januari 2022 werden we geconfronteerd met een prijsstijging van 24%. Daar waar in een eerste fase werd beslist om het overkappingsfonds en het taakstellend budget voor de Oosterweelverbinding te laten evolueren met de bouwindex maar met maximaal 2% per jaar besliste het Politiek Stuurcomité recentelijk om het taakstellend budget van de Oosterweelverbinding en van de leefbaarheidsprojecten (voor het nog niet aangewend saldo) eenmalig te indexeren met deze stijging van 24% en daarna opnieuw de afgesproken indexatie toe te passen.

Bij de selectie van de 1^e fase leefbaarheidsprojecten lag de focus reeds op het noordelijk deel van de R1 waar ook de Oosterweelwerf gesitueerd is. Om een maximale overkapping op de noordelijke ring te kunnen realiseren dienen echter ook de reserveleefbaarheidsprojecten gerealiseerd te worden. Gezien de planning van de werkzaamheden op rechteroever dient deze beslissing heden genomen te worden. Daarom hebben de Vlaamse Regering en stad Antwerpen beslist om deze maximale overkapping te integreren in de bouwopgave van de Oosterweelverbinding. De uitvoering zal gebeuren volgens de principes van het Toekomstverbond, mét maximale overkapping.

Deze bijkomende overkappingen en de in eerdere voortgangsrapportages gesignaleerde meerkosten op andere 1^e fase leefbaarheidsprojecten maakten dat de toegezegde 1,25 miljard euro niet langer volstaan. Daarom onderzocht Lantis of het financieel model voor de Oosterweelverbinding kan verruimd worden. Uit een juridische en financiële toetsing van deze mogelijkheden blijkt dat de uitgaven voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten kunnen toegevoegd worden aan de scope van het financieel model op basis van tolheffing. De Vlaamse Regering en stad Antwerpen hebben dan ook principieel beslist om het bedrag van de onderbouw van de 1^e fase leefbaarheidsprojecten op de noordelijke ringzone toe te voegen aan het financieel model. Hierdoor komt er op het overkappingsfonds ruimte vrij om deze bijkomende overkappingen overkapping en de meerkosten voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten te financieren.

De Oostelijke verbinding, een belangrijk onderdeel van het Haventracé werd herdoopt in 'De Nieuwe Rand'. Voor dit complex project werd op 11 oktober de publieke raadpleging voor de alternatievenonderzoeksnota afgerond. Na verwerking van de relevante reacties in een nieuwe versie van de alternatievenonderzoeksnota kan het geïntegreerde onderzoek van start gaan. De

doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes worden de komende twee jaar besproken in de werkbankformule en onderzocht door het externe studieteam (geïntegreerd onderzoek). Op basis van deze resultaten zal bekeken worden binnen welke redelijke timing er kan gekomen worden tot een voorontwerp van voorkeursbesluit.

Ondanks de geleverde inspanningen door diverse overheden en partijen, en de reeds geboekte vooruitgang op het terrein, blijft de uitdaging groot om de ambitie van een 50/50 modal shift voor personenvervoer te bereiken. De door de intendant uitgewerkte methodiek om modal shift projecten op een objectieve manier te prioriteren, kan gebruikt worden om het uitvoeringsprogramma bij het Routeplan binnen de vervoerregio verder vorm te geven. Binnen de, in de schoot van Lantis, vormgegeven uitvoeringsorganisatie om tot versnelde modal shift te komen met de Oosterweelverbinding als hefboom, kan dit uitvoeringsprogramma uitgewerkt worden, en dit in samenwerking met andere overheden. Lantis kan hiervoor de aan haar toegewezen dotaties inzetten, en kan bovendien gebruik maken van nog niet toegewezen inkomsten bij huidige dochtervennootschap Tunnel Liefkenshoek nv.

Dit voortgangsrapport maakt duidelijk hoe we, ondanks de belangrijke uitdagingen waarmee we geconfronteerd worden, gestaag verder werken aan de uitvoering van de engagementen die we aangingen met de ondertekening van het Toekomstverbond.

A.De Oosterweelverbinding

1) Een werf in uitvoering

Op het hele projectgebied van de Oosterweelverbinding – van Linkeroever tot de noordoostelijke R1 – zijn de werken ondertussen zichtbaar aan de gang, wordt verkeersinfrastructuur in gebruik genomen en werpen diverse leefbaarheidsmaatregelen hun eerste vruchten af. Ook naar omzet is dit zichtbaar: waar in 2021 de hoofdwerven nog een omzet realiseerden van 230 miljoen euro, met de infrastructuurwerken op Linkeroever op kop, zal vanaf 2022 een omzet boven de 300 miljoen euro gehaald worden op de hoofdwerven alleen. Tel daarbij de leefbaarheidsprojecten, voorbereidende (nuts)werken, minder hinder maatregelen, projectmanagement... op en we komen in 2023 boven 500 miljoen euro uit. Dit geeft de Vlaamse economie een serieuze boost bij terugvallende marktomstandigheden.

Op Linkeroever zijn de meeste civiele werken uitgevoerd of in uitvoering. Zowel op de E34 als de E17 zijn de civiele en infrastructuurwerken uitgevoerd en rest enkel de afwerking van de rijbanen tussen de Kennedytunnel en de E17. De knooppunten Sint-Anna en Antwerpen West zijn in uitvoering. De leefbaarheidsprojecten (zie infra Ringpark West) werden geïntegreerd in de bouwopgave van de infrastructuurwerken, zodat de uitvoering hiervan gelijktijdig kan lopen. Zo zijn er op Linkeroever en Zwijndrecht reeds geluidsschermen en -bermen te zien, werd fietsinfrastructuur gerealiseerd en staan de twee ecoducten in de steigers. Sinds het arrest van de Raad van State op 19 april 2022 werd er op de werven geen gebiedseigen, verontreinigde gronden meer verwerkt. Civieltechnische kunstwerken zoals bruggen kunnen zonder probleem verdergezet worden binnen de contouren van het arrest. Helaas heeft het arrest voor de infrastructuurwerken Linkeroever voornamelijk impact op de realisatie en afwerking van Ringpark West. Er wordt wel zoveel mogelijk geschoven en geoptimaliseerd in planning en werkwijze zodat de vooropgestelde (naar voor geschoven) timing van oplevering (medio 2024) nog gehaald kan worden - dit onder voorwaarde van doorstart indien een oplossing in kader van PFAS kan gevonden worden (zie infra).

Voor de realisatie van de Scheldetunnel zijn de werken gestart in Antwerpen en in Zeebrugge. In Zeebrugge worden de wanden van het bouwdok gebouwd en wordt het dok uitgegraven, zodat begin 2023 de eerste tunnelelementen kunnen gebouwd worden. Op beide Scheldeoevers zijn de werken gestart om de tunnelmonden te kunnen realiseren voor de Scheldetunnel.

Ook op rechteroever wordt de impact van werken in het kader van de Oosterweelwerf steeds meer zichtbaar. Langs de R1 Noord startte de aannemer met de voorbereidingen voor het verleggen van de Schijnkoker. Deze ondergrondse koker beschermt de wijk Lambrechtshoeken tegen wateroverlast bij hevige regenval. Hij ligt echter in de weg van de verdiepte Ring en de Bypass en moet dus verplaatst worden. Ook gaan de eerste wanden voor de verdiepte Ring en Kanaaltunnels in de grond. Daarnaast werden geluids- en zichtschermen geplaatst om de hinder van werf en verkeer te verminderen.

Op diverse plaatsen (Groenendaallaan, Schijnpoort, Masurebrug, ...) werden dubbelrichtingsfietspaden aangelegd om de doorwaadbaarheid van werfzones te garanderen. Intussen wordt de vergunningsaanvraag en MER gefinaliseerd voor de bouw van de bypass die het verkeer tijdens de werken ter hoogte van het viaduct van Merksem op een veilige en vlotte manier op het hoofdwegennet moet loodsen. Afspraken met bewoners en bedrijven worden gemaakt en afgerond om deze werken te kunnen uitvoeren.

Ter hoogte van het Noordkasteel zijn we gestart met de voorbereidende werken voor de bouw van het Oosterweelknooppunt. Ook de naastliggende werf aan de Royerssluis is in uitvoering; zo wordt gewerkt aan een kofferdam die de bouwput van de nieuwe Royerssluis afsluit van de Schelde en de dokken en die de bereikbaarheid van en naar de haven garandeert tijdens de werken.

2) Uitdagingen

Naast de implementatie van de uitgangspunten van het Toekomstverbond in het ontwerp van de Oosterweelverbinding bereidde Lantis zichzelf, de opdrachtnemers en de omgeving voor op de bouw van de meest complexe en grootschalige bouwwerken die sinds lang zijn uitgevoerd in een dichtbevolkte omgeving. Binnen de projectorganisatie is er het volle besef dat deze intense en langdurige periode van werken zowel bewoners, bedrijven als overheden en hun administraties op de proef zal stellen en voor vraagstukken zal plaatsen waarmee omgegaan zal moeten worden.

Het is daarom essentieel dat het project de beleidsdoelstellingen van overheden ondersteunt en nieuwe maatstaven creëert op het gebied van milieu en duurzaamheid, arbeidsvoorwaarden, ruimtelijk beleid, minder hinderbeleid, project- en omgevingsmanagement, projectcommunicatie die om weten te gaan met maatschappelijke evoluties, de sociaaleconomische conjunctuur en nieuwe wetenschappelijke inzichten.

Lantis heeft zich sinds 2018 gereorganiseerd met behulp van de ervaringen met project- en contractmanagement met grootschalige bouwprojecten uit het buitenland en heeft bewust geopteerd om proactief om te gaan met deze uitdagingen en in overleg te gaan met diverse stakeholders. De vertaalslag van deze uitdagingen vond onder meer haar weerslag in beleidsdoelstellingen van de stedelijke administratie, een traject met de sociale partners en het arbeidsauditoraat, in afspraken met milieubewegingen en werkgeversorganisaties enz.

a. PFAS en de Oosterweelwerf

Standstill en herstel van vertrouwen

De vorige voortgangsrapporten schetsten de impact van de PFAS-problematiek op de Oosterweelwerken, tot en met de conformverklaring van de nieuwe technische verslagen in maart 2022 na een eerste arrest van de Raad van State¹.

Op 19 april 2022 werd de conformverklaring van deze nieuwe technische verslagen opnieuw geschorst door de Raad van State. De zevende kamer van de Raad van State motiveerde deze schorsing met een interpretatie van de regelgeving die ingaat tegen de jarenlang gevestigde en beproefde goede praktijk van grondverzet die door de decreetgever bedoeld werd. Het arrest heeft dan ook verregaande gevolgen, niet alleen voor de uitvoering van het Oosterweelproject maar voor alle (zelfs particuliere) projecten met grondverzet in vervuilde zones in gans Vlaanderen. Alle werken in de gemeente Zwijndrecht (ook van particulieren) zijn intussen om deze reden stilgevallen, ook voor

¹ Arrest Raad van State (UDN) van december 2021 houdende schorsing van de conformverklaring van de technische verslagen Linkeroever en Scheldetunnel. Hierdoor werd het grondverzet met gebiedseigen gronden voor de deelprojecten Linkeroever en Scheldetunnel on hold gezet.

Er werden in maart 2022 nieuwe technische verslagen ingediend, waarin de aanbevelingen van de Expertcommissie Grondverzet werden verwerkt en geremedieerd werd aan de schorsingsgronden van de Raad van State. Dit gebeurde in continue dialoog met de betrokkenen en stakeholders, op stakeholdersoverleg dat reeds lopende was in kader van het saneringstraject.

(landbouw)activiteiten en grote geplande en lopende infrastructuurprojecten in Vlaanderen waarvoor grondverzet nodig is, ontbreekt op huidig moment de rechtszekere basis.

In haar tweede schorsingsarrest heeft de Raad van State het standstill-beginsel – dat geen bijkomende verontreiniging van het grondwater mag worden veroorzaakt door het gebruik van uitgegraven bodem – anders beoordeeld dan de grondverzetspraktijk. Na lezing van het tweede rapport van de commissie grondverzet oordeelde de Raad van State bijkomend dat specifiek voor de Oosterweelwerken een bijkomende verontreiniging van het grondwater niet uitgesloten leek. Om een wetenschappelijk antwoord te bieden op deze vraag, is VITO nagegaan wat de impact van grondverzetswerken in kader van de Oosterweelwerken is op de belasting van het lokale grondwatersysteem door uitloging van PFAS uit de bodem. Deze studie wijst uit dat specifiek voor Oosterweel geen verdere verspreiding- of uitlogingsrisico bestaat door het grondverzet. Integendeel, alle wetenschappelijke inzichten wijzen uit dat de Oosterweelwerken de toestand verbeteren.

Parallel aan de polemiek die zich in de media en voor de rechtbank afspeelde, werden door de Vlaamse overheid grote stappen voorwaarts gezet in de responsabilisering van de vervuiler. Met als orgelpunt de saneringsovereenkomst die werd afgesloten met 3M Belgium op 6 juli jongstleden. Met deze overeenkomst werd een geïntegreerde regeling uitgewerkt die toelaat om efficiënt en oplossingsgericht om te gaan met de PFAS-problematiek veroorzaakt door 3M in Zwijndrecht en omgeving. Deze overeenkomst biedt de nodige financiële en operationele mogelijkheden om tegemoet te komen aan de noden van bewoners, ondernemers en overheid. Deze overeenkomst biedt tevens het nodige perspectief om alle stakeholders terug met elkaar te verbinden het vertrouwen tussen hen te herstellen en de focus te verleggen naar oplossingen op het terrein. Dit opent ook de poort om tot synergie te komen tussen het saneringsproject voor Zwijndrecht en omgeving en de (grondverzets)werken aan de Oosterweelverbinding. Dit kan gevonden worden door middel van een sitebesluit, dat een aanpak voor deze site vooropstelt.

Onder leiding van het kabinet Demir is er een bemiddeling opgestart om de betrokken partijen en de betrokken overheden tot een gedragen oplossing te doen komen om het vertrouwen te herstellen in de aanpak van de Vlaamse Overheid in het algemeen en Lantis in het bijzonder om de Oosterweelwerken en de geplande sanering met mekaar te verzoenen.

Integraal plan van aanpak PFAS op de Oosterweelwerf

Op basis van deze evoluties en de brede samenwerking tussen de betrokken ministers, entiteiten en stakeholders werd een integrale aanpak voor de aanpak van de PFAS-verontreiniging op de Oosterweelwerf uitgewerkt, tot stand gekomen vanuit gezamenlijke doelstellingen.

Omwille van de jarenlange aanwezigheid van PFAS en de impact ervan op het leefmilieu van Zwijndrecht en omgeving, dient er alles aan gedaan te worden om toekomstige of bijkomende blootstelling aan PFAS te voorkomen². Volksgezondheid is dan ook het leidend principe voor grondverzet en sanering. De omgeving wordt maximaal beschermd door nu al voorzorgsmaatregelen op terrein te nemen. Deze worden opgenomen in een sitebesluit voor de Zwijndrechtse site en rechtstreekse omgeving. Naast deze (voorzorgs)maatregelen houdt zo'n sitebesluit een duidelijk

² Lantis heeft van bij de aanvang van de werkzaamheden er telkens alles aan gedaan (en doet dat nu nog steeds) om verspreiding van PFAS naar de omgeving toe te voorkomen en monitort dit nauwgezet. 3M.

proces in, dat beschrijft hoe grondverzet en bemalingswerken kunnen uitgevoerd zonder de latere sanering te verhinderen en hoe ze eventueel kunnen gecombineerd worden.

De verantwoordelijkheid voor de vervuiling blijft bij 3M als saneringsplichtige. Conform de saneringsovereenkomst wordt in samenwerking met 3M getracht om de PFAS- verontreiniging concreet aan te pakken en saneringsmaatregelen te bespoedigen in de vorm van overeengekomen ondersteunende diensten. Zo ontstaat er synergie tussen de Oosterweelwerf en de sanering in combinatie met quick wins voor de omgeving, waarbij door risicogestuurd te werken de balans People-Planet-Profit moet bewaakt worden.

Deze (grondverzets)werken en sanering worden met elkaar verzoend in een rechtszeker kader, dat evenwel niet op maat van de Oosterweelwerf, maar net in functie van de rechtszekerheid van alle werken in Vlaanderen, door zowel particulieren, ondernemers, landbouwers, overheden... Dit rechtszeker kader weerspiegelt de jarenlange toegepaste praktijk in Vlaanderen.

Het vertrouwen van de bevolking en de stakeholders – waaronder in eerste instantie de milieubewegingen – wordt herwonnen door open in dialoog te blijven gaan, te luisteren en samen met experts het saneringsperspectief in verhouding tot de Oosterweelwerken te duiden.

Indien de vooropgestelde timing kan worden aangehouden dan kan de dreiging van een totale stilstand van de Oosterweelwerf op Linkeroever en Scheldetunnel (definitief) worden afgewend. Zo kunnen grotere kosten vermeden worden. Een deel van de reeds opgelopen en voorziene kosten worden reeds verhaald op 3M middels de saneringsovereenkomst. De sanering en de OWV-werken samen laten uitvoeren, zorgt er bovendien voor dat de grootste financiële risico's vermeden kunnen worden; het principe 'de vervuiler betaalt' blijft steeds voorop staan.

b. Oosterweelverbinding als hefboom in de bouwsector

Hoe we een stimulans trachten bieden aan de lokale arbeidsmarkt

De omvang van ons project vraagt een enorm aantal werkkrachten. We trachten zoveel mogelijk lokale tewerkstelling te realiseren door samenwerking met verschillende instanties en via aangepaste opleidingsformules. We zijn hiervoor een partnerschap Jobs in de Grote Verbinding aangegaan met de Stad Antwerpen, VDAB, Constructiv en Talentenwerf. Lantis maakt ook deel uit van dit gezelschap als bouwheer van de Oosterweelverbinding, de enige werf van De Grote Verbinding die momenteel al in uitvoering is. Ze stelt haar werven 'ter beschikking' aan Stad Antwerpen, VDAB en Constructiv. Zij kunnen dan samen met hun netwerkpartners en met de aannemers de opleidings- en tewerkstellingskansen die de Oosterweelverbinding te bieden heeft, benutten en Oosterweel als hefboom en uithangbord gebruiken om hun onderwijs- en arbeidsmarktbeleid te versterken. Om het engagement van de aannemers in dit hele verhaal te verzekeren, heeft Lantis in de contracten die ze heeft afgesloten met haar hoofdaannemers, eisen opgenomen en een gedeeltelijke vergoeding voor geleverde inspanningen voorzien. Daarnaast faciliteert Lantis contacten tussen de partners van Jobs in De Grote Verbinding en de aannemers, reikt ze opportuniteiten aan en oefent ze als bouwheer morele en contractuele druk uit op de aannemers.

Volgens de huidige inschattingen zullen de Oosterweelwerken vanaf 2024 op kruissnelheid komen. Stad Antwerpen wil vanaf dan elk jaar 150 Antwerpenaren aan het werk krijgen in bedrijven die actief zijn op de werven van De Grote Verbinding. Lantis engageert zich om samen met haar aannemers een bijdrage te leveren aan het bereiken van die doelstelling.

Daarnaast bieden we extra kansen aan gesubsidieerde tewerkstelling (sociale economie) op onze werven, door eisen op te leggen in onze contracten. Er vonden ondertussen al gesprekken plaats tussen hoofdaannemers en enkele Antwerpse maatwerkbedrijven gespecialiseerd in bouwactiviteiten. Het doel van die gesprekken was om de contractuele verplichtingen die Lantis oplegt aan haar aannemers, een concrete invulling te geven. Er werden afspraken gemaakt om vanaf 2024 ook maatwerkers in te zetten voor: schoonmaak van werfketen, werfvoertuigen, werkterreinen, diepwanden en bouwputten maar ook afvalbeheer, controle van de werfafsluiting en de sociale veiligheid in de werfomgeving, assistentie bij toegangscontrole, bediening van heftrucks, productie van klein staalwerk enzovoort.

De krapte op de arbeidsmarkt, de preciaire timing van de werken, onvoorziene omgevingsomstandigheden, maar ook de complexiteit van de werken en de grote veiligheidsrisico's blijven evenwel bepalende factoren voor het bereiken van de gestelde ambities.

Hoe we ervoor willen zorgen dat de keten van aannemers compliant is met de sociale en arbeidsregelgeving

Lantis neemt binnen haar bevoegdheden maatregelen om onwenselijke situaties te voorkomen. Maar de Oosterweelverbinding wordt ook hier ingezet als katalysator: Lantis wil als opdrachtgever de risico's op enerzijds schending van de menselijke waarden en inbreuken op het welzijn van de arbeidskrachten en anderzijds oneerlijke concurrentie en sociale fraude zo veel mogelijk beperken door een proactief en preventief beleid te voeren. Als intern beleidsvoerder ten aanzien van de aannemers neemt Lantis eerlijk werk, eerlijk ondernemen en 'compliance' als speerpunten van haar beleid inzake Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Lantis heeft daartoe zeer concrete eisen opgenomen in de overeenkomsten met de opdrachtnemers, naast en bovenop de geldende regelgeving, om een hoofd te kunnen bieden aan de problematieken die in de bouwsector voorkomen. De integrale 'social compliance' aanpak van Lantis gaat veel verder dan enkel contractuele verplichtingen en verklaringen op eer. Lantis neemt proactief de maatregelen die binnen haar bevoegdheid vallen om sociale mistoestanden maximaal te voorkomen. Lantis is er zich ten volle van bewust dat ze ook hier voor een enorme uitdaging staat. De bouw is immers een fraude- en risicogevoelige sector met sterke concurrentie, krappe deadlines, soms lage winstmarges en lange ketens van onderaannemers. De impact van Lantis kent zijn grenzen dus ook hier kiest Lantis resoluut voor samenwerking met de hoofdaannemers en de bevoegde overheden.

Zoals elke openbare aanbesteder moet Lantis de wet op de overheidsopdrachten toepassen. Daarbij hoort ook een controle van de aannemers, niet enkel op technische bekwaamheid en financiële solvabiliteit, maar ook op aspecten zoals sociale en fiscale schulden en integriteit (bijvoorbeeld veroordelingen voor sociale, milieu of andere inbreuken). De erkenning die wordt toegekend door de federale overheid, geeft al een eerste indicatie van de betrouwbaarheid van een aannemer.

Naast de aannemers worden ook de arbeidskrachten gecontroleerd vóór zij aan de slag gaan, via een toegangsbeheerssysteem. Lantis legt de eindverantwoordelijkheid voor die controle bij de hoofdaannemers. Aangezien het bij zo'n groot project als Oosterweel op termijn gaat over duizenden aannemers en arbeidskrachten die op de koop toe verspreid zitten over verschillende werven, kiest Lantis ervoor om de controleprocessen zoveel mogelijk te digitaliseren en automatiseren. Zo verplicht Lantis de hoofdaannemers om een digitaal toegangsbeheerssysteem, te installeren. Daarin worden alle

personen en bedrijven die werken op de Oosterweelwerven, geregistreerd en gecontroleerd. Wie niet in orde is met zijn gegevens en sociale documenten, krijgt geen badge en kan dus niet op de werf.

Niet enkel aan de toegangspoort maar ook tijdens de uitvoering, organiseren de hoofdaannemers zelf steekproefgewijze sociale inspecties. Soms gebeurt dat in samenwerking met Lantis, maar Lantis kan ook zelf proactieve controles uitvoeren op de controlesystemen en -processen van de aannemers. Medewerkers zullen ook getraind worden in hoe ze schendingen kunnen detecteren en voorkomen.

Op de werven op rechteroever zullen de hoofdaannemers bij wijze van proefproject ook een sociaal meldpunt installeren. Daar zal iedereen die op de werf actief is, (vermoedens van) inbreuken kunnen melden bij de hoofdaannemer zonder angst voor vergelding.

De hoofdaannemers en Lantis werken ook nauw samen met de sociale inspectiediensten in uitvoering van het samenwerkingsprotocol dat werd afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de SIOD en waarop Lantis als entiteit van de Vlaamse Overheid heeft ingetekend. Dat gaat dan voornamelijk over wederzijds uitwisselen van informatie zodat er gepaste maatregelen kunnen genomen worden bij vastgestelde inbreuken en toekomstige inbreuken kunnen voorkomen worden, bijvoorbeeld: melden van sociale inbreuken, uitwisselen van gegevens van onderaannemers, informatie uitwisselen over trends (bijv. valse documenten),....

Goede huisvesting voor arbeiders

We willen de Oosterweelwerf ook inzetten om een oplossing te zoeken voor de problematiek die er heerst rond huisvesting van (buitenlandse) arbeidskrachten. Niet enkel de Oosterweelwerf en de stad Antwerpen, maar ook andere steden en landelijke gebieden kampen met de negatieve impact van deze complexe problematiek. Meer specifiek gaat het om bewoning van panden die ongeschikt zijn of niet voldoen aan basiskwaliteitseisen; opdelen van woningen in kamers; zeer kwetsbare doelgroep op woonvlak; overlastpanden; inname van gezinswoningen met als gevolg verstoring van de huizenmarkt.

Kwalitatieve huisvesting is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de aannemers en vloeit voort uit de vigerende regelgeving. De aannemers zijn verplicht om hun personeel te huisvesten of te vergoeden als de werkplaats te ver van de woonplaats is om dagelijks te pendelen. De lokale en regionale overheden zijn op hun beurt verantwoordelijk voor een duidelijke regelgeving die een kwalitatief aanbod mogelijk moet maken en voor de handhaving. Met de Oosterweelverbinding als aanjager werken de bevoegde overheden momenteel aan een eenduidig regelgevend kader voor huisvesting van arbeidsmigranten.

Intussen maakt Lantis als opdrachtgever gebruik van de bestaande regelgeving en instrumenten om de kwaliteit van het verblijf van de buitenlandse arbeidskrachten te waarborgen. Het contract dat Lantis afsluit met haar opdrachtnemers is een krachtig instrument om verplichtingen op te leggen die het wettelijke minimum overstijgen, uiteraard met respect voor de vigerende regelgeving. Zo verplicht Lantis de aannemers die hun personeel huisvesten, een kwaliteitsbewijs van de verblijfplaats voor te leggen: een conformiteitsattest voor woningen en appartementen of een erkenning voor logies. Het kwaliteitsbewijs wordt niet door elke lokale noch door de regionale overheid verplicht, maar is wel een contractuele verplichting die Lantis oplegt. Daarbovenop moeten de aannemers sociaal beheer voorzien. Met 'beheer' worden taken als onthaal van de arbeiders, schoonmaak, onderhoud en bemiddeling bij overlast bedoeld. Met die instrumenten handhaaft Lantis als opdrachtgever proactief

en binnen haar bevoegdheid de kwaliteit van de verblijfplaatsen. De controle ter plaatse is in handen van de externe handhavers van de bevoegde lokale en regionale overheden.

Het hefboomeffect van de Oosterweelverbinding: aangetoonde meerwaarde voor milieu en maatschappij

☒ **OWV als hefboom voor tewerkstelling:**

- 361 werkzoekenden uit Vlaanderen opgeleid via Jobs in De Grote Verbinding (VCA, bouwplaatsmachinist, bekister-ijzervlechter, BIM-modelleur, wegenwerken, bachelor bouw...)
- 136 aanwervingen via Jobs in De Grote Verbinding
- 47 stagiairs op de werf en 31 aanwervingen bij onze aannemers in kader van werfplekieren (Talentenwerf)
- 209 kandidaten bereikt via infosessie (Talentenwerf)
- 676 didactische werfbezoekers (leerlingen, werkzoekenden, leerkrachten... (Talentenwerf)

☒ **OWV als hefboom en good practice voor veiligheid op de werf:**

Dankzij de inspanningen op vlak van veiligheid werd er al voor de 2^e keer 200 dagen zonder ongeval op de werf gehaald op de werf Linkeroever; dit ligt ver boven het gemiddelde in de sector.

☒ **OWV als hefboom voor verbeteringen voor milieu en natuur:**

- VITO-studie toont aan dat de uitvoering van de Oosterweelwerken zorgt voor een lagere gemiddelde grondwaterconcentratie van PFAS en een snellere afname van deze concentratie;
- In samenwerking met Natuurpunt zorgen we voor verbetering van de natuurwaarden; dit wordt opgenomen in de continue monitoring.

☒ **OWV als hefboom in de zoektocht naar reinigingsmogelijkheden voor PFAS:**

- Reinigingsproeven op werf, waarbij resultaten dienstig zijn voor bedrijven en bewoners van Zwijndrecht
- Pilotprojecten met grondwaterzuivering (Inopsys, hars in plaats van actief kool voor de korte keten)
- Onderzoek naar hennep toepassing.

c. Fluctuerende marktomstandigheden over een bouwtijd van anderhalf decennium

De prijzen in de bouwsector zaten al voor de oorlog in Oekraïne in een opwaartse spiraal. De beperkingen ten gevolge van Covid-19 hadden (en hebben) een belangrijke impact op productiecapaciteit en het goederentransport van grote landen zoals China waardoor de wereldhandel in volume afneemt en de prijzen van verschillende grondstoffen en materialen volatiel reageren. De oorlog in Oekraïne zorgt bovendien voor een bijkomend afnemend vertrouwen en problemen in detoeleveringsketen.

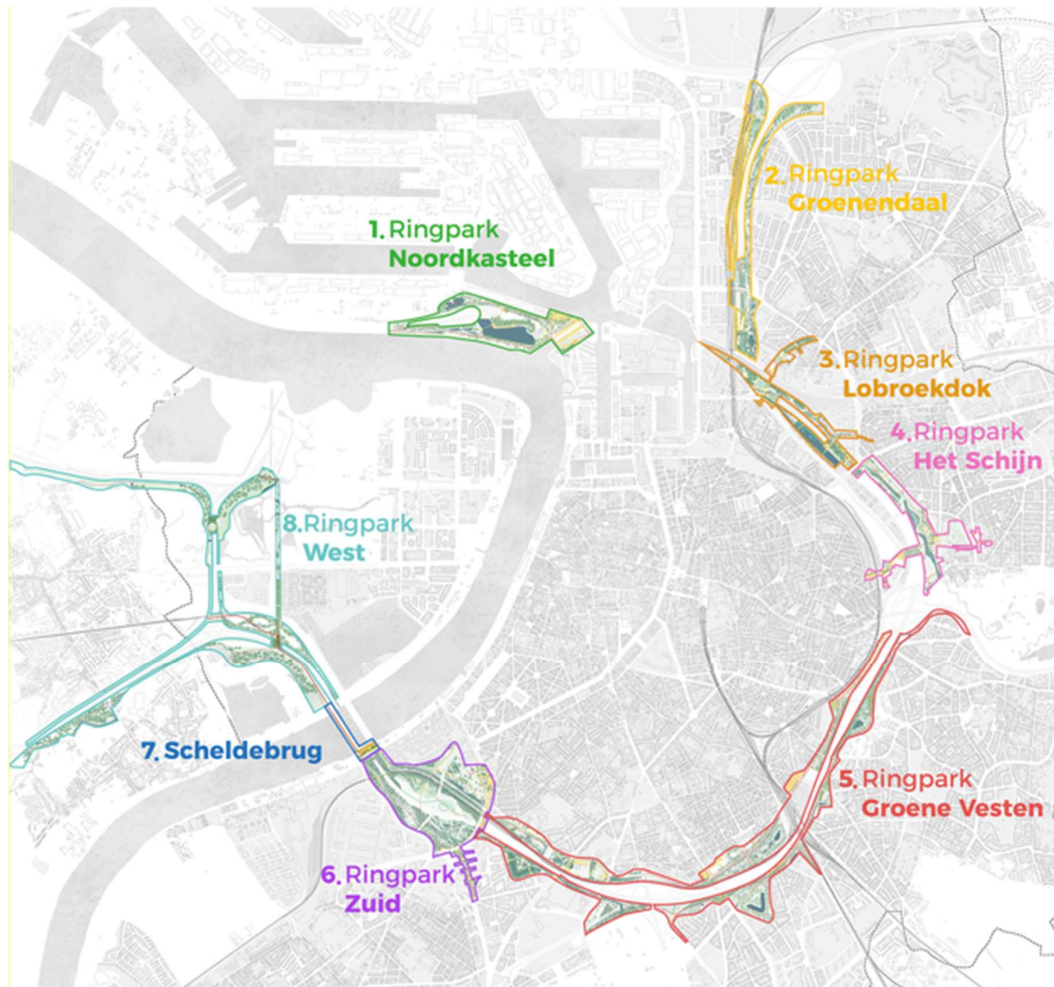
Dat alles maakt dat de prijzen in alle sectoren, maar vooral in de bouwsector de laatste maanden een aanzienlijke stijging kennen. Deze onzekere en onvoorspelbare marktomstandigheden, gecombineerd met de impact van PFAS en de (gewijzigde en wijzigende) scope-eisen vanuit stakeholders, alsook vanuit de vraag naar robuustheid van het financieel model, maakte het noodzakelijk om een grondige doorlichting en actualisatie van de te verwachten kosten uit te voeren. Om het herzieningspercentage van de werkelijke bouwkosten te bepalen werd het project met ongewijzigde scope geraamd met het prijzenboek januari 2019 en het prijzenboek januari 2022. Uit deze 2 berekeningen blijkt een toename (voor dezelfde scope) van 24%.

Indien de economie de volgende jaren in een recessie zou belanden dan zullen een aantal van deze effecten ook met de methodiek van herziening volgens de bouwkosten naar beneden toe gecorrigeerd worden.

Een herziening van het taakstellend budget volgens de werkelijke evolutie van de bouwkosten, bepaald volgens bovenstaande methodiek op 24%, brengt het samengevoegde taakstellend budget (inclusief onderbouw leefbaarheid Rechteroever) op 5.369 miljoen euro (pp 01/01/2022). Uit de laatste analyse blijkt dat we nog steeds binnen de contouren van dat taakstellend budget blijven (ramingsonzekerheid 5%).

B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen

Figuur 1: Leefbaarheidsprojecten



1) De noordelijke ringparken

Bovenbouw noordelijke ringparken

Betreffende die afstemming tussen onder- en bovenbouw is een belangrijke mijlpaal gehaald met de oplevering van de voorontwerpen voor de 'projectcontouren' van de Ringparken eind vorig jaar (2021). De voorontwerpen gaan over de bovengrondse inrichting langs de nieuwe infrastructuur (werfzones) en op de nieuwe overkappingen.

De stad Antwerpen zal na de bouw van deze ringparken instaan voor een belangrijk deel van het beheer en het onderhoud van deze ringparken en was daarom ook de opdrachtgever voor deze ontwerp opdrachten.

Na oplevering van de voorontwerpen zijn de ontwerpen 'bevrozen' en ter advies en controle voorgelegd aan de betrokken districten, overheden en burgerbewegingen en de kwaliteitskamer.

Team intendant bundelde de adviezen in een overkoepelend advies. Dit overkoepelend advies werd ter validatie voorgelegd aan de stuurgroep Over de Ring. De leden van de stuurgroep Over de Ring gaven hun akkoord in mei 2022.

Doorheen het ontwerpproces van het voorontwerp werd continu overlegd met het team van Lantis (ontwerpend onderhandelen) voor technische afstemming van nieuwe ruimtelijke elementen op de constructies van de onderbouw. Op deze manier konden tijdig de nodige correcties en verduidelijkingen gemaakt worden. Nu is het zaak de brug te maken naar een integrale uitvoering van de snelweg en ringparken.

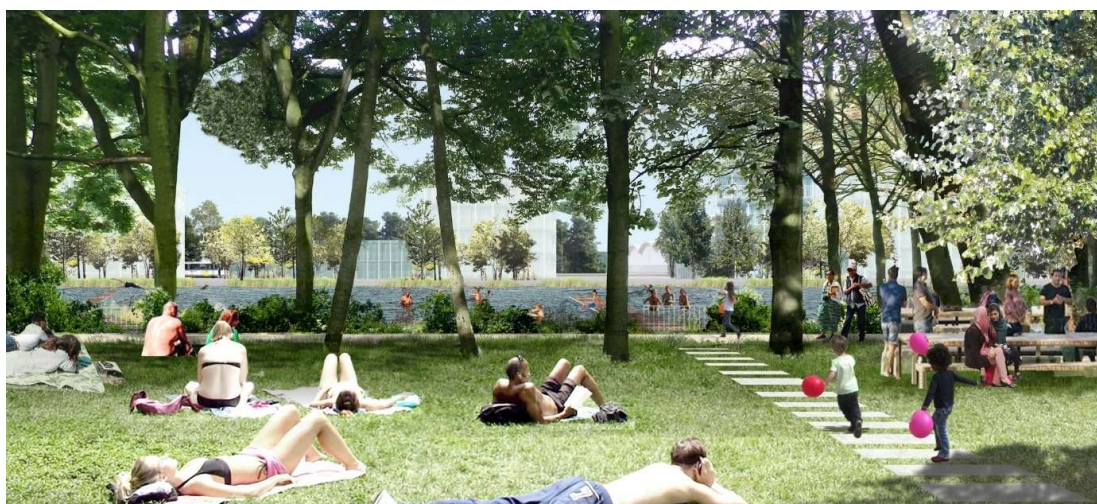
Door te werken met werkpakketten binnen een gezamenlijke implementatiecel – die controle houdt op programmaniveau – kan gegarandeerd worden dat er binnen scope, budget en planning wordt gebleven tijdens de uitvoering. Ringpark West geldt hier als voorbeeld: voor RP West is door deze werkwijze de scope binnen het budgettaire kader gehouden (zelfs onder het geïndexeerde budgettaire kader). De prioritaire werkpakketten – prioritair zowel op vlak van planning (geïntegreerd met onderbouw) als naar ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid – zullen als eerste worden voorgelegd. Conform de Beslissing Vlaamse Regering dd. 13 maart 2020 zal Lantis een opname vragen uit het overkappingsfonds volgens de geplande werkpakketten, voor wat betreft de financiering voor de ringparken uit dit overkappingsfonds. De ambitieuze vertaling van deze toekomstvasten ringparken wordt op huidig moment geraamd op 318,4 miljoen euro (prijsspeil 1 januari 2022, met indexatie van 24% tussen 2019 en 2022, zie supra). De stad draagt de verantwoordelijkheid voor de raming van de objecten van het landschapsontworp (niet verbonden met de Oosterweelverbinding).

De uitvoering van de delen van de ringparken, die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Dit is nodig voor de leefbaarheidsdelen die onlosmakelijk verbonden zijn aan de onderbouw van de Oosterweelverbinding.

Voor de Ringparken Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn kunnen delen van de ringparken die buiten de werkzone vallen versneld worden uitgevoerd. Het verdere ontwerpwerk voor deze projectonderdelen wordt door de stad Antwerpen, i.s.m. Lantis en team intendant, opgestart.

Figuur 2: Ontwerp Ringpark Noordkasteel



Figuur 3: Ontwerp Ringpark Groenendaal**Figuur 4: Ontwerp Ringpark Lobroekdok**

Figuur 5: Ontwerp Ringpark Het Schijn

Maximale overkapping R1-Noord

Om een maximale overkapping op de noordelijke ring te kunnen realiseren dienen deze extra overkappingen (reserveleefbaarheidsprojecten) samen met de Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Gezien de planning van de werkzaamheden op rechteroever diende deze beslissing heden genomen te worden. Deze kapstukken hebben een zeer positieve bijkomende impact op de leefbaarheid in deze zone. Het besluit tot inkanteling was nodig omdat een efficiënte werforganisatie hier geen verder uitstel toelaat: uitstel zal vanaf nu immers leiden tot gevoelige meerkosten en vertragingen, indien deze bijkomende overkapping in een latere fase alsnog in het ontwerp moet worden opgenomen. Daarom hebben de Vlaamse Regering en stad Antwerpen de beslissing genomen om deze maximale overkapping te integreren in de bouwopgave van de Oosterweelverbinding. Hierdoor is het project geoptimaliseerd op de balans mobiliteit-leefbaarheid. De uitvoering kan gebeuren volgens de principes van het Toekomstverbond, mét maximale overkapping.

Concreet gaat het over de volgende bijkomende overkappingen:

Kap Groen Hart	Meest noordelijke overkapping van de R1, ter verbinding van bestaande parken in Merksem en Luchtbal, van 450 m lengte, en twee passerelles over treinsporen. Zorgt voor een aanzienlijke leefbaarheidsbaten: reductie groentekorten op wijkniveau (meer dan 1000 inwoners) en reductie geluidshinder (6,7 ha) en lichte verbetering luchtkwaliteit (8,2 ha)
-----------------------	---

Deeloverkapping Kap Dam / Slachthuislaan	Een verlenging (50 m) van de overkapping van de noordwestelijke hoek zorgt vooral voor een betere verbinding binnen het park aan beide zijden van de sleuf. Grootste proximateit tussen sleuf en wijk van het hele project vermindert op strategisch plek.
Nerf Kalverwei	Een 60 m brede overbrugging van de ring halverwege de sleuf aan het Lobroekdok, laat een netwerk van de routes binnen het park toe, verankert de kortste routes tussen binnen- en buitenzijde van ring.
Deeloverkapping Park Schijn	Overkapping van enkel de noordelijke rijrichting van 590 m lengte. Effectieve verdere reductie van de geluidshinder in het ringpark en voor aanpalende woonwijk tot onder het niveau van omgevingsgeluid. Biedt nuttige bijkomende park-oppervlakte langs het smalste segment in het ringpark. Zorgt voor een betere fietsverbindingen over de overblijvende bovengrondse wegenis.
Verbreding Kap Ter Lo	Uitbreiding in zuidelijke richting van 90 m lengte geeft positief effect op luchtkwaliteit (2,1 ha) en geluidskwaliteit (3,2 ha). Zo wordt Kap Ter Lo opeens bereikbaar vanuit Borgerhout.
Groene Brug	Hergebruik van tijdelijk bypass-brug snelweg als permanente parkverbinding over het Albertkanaal. Zinvol voor fietsers, voetgangers en ecosysteemdiensten.

Figuur 6: Bijkomende kapstukken

Deze bijkomende overkappingen geven significante bijkomende leefbaarheidswinsten, zoals hierboven opgesomd (geluid, lucht, groentekorten). Vanuit het standpunt van sociale veiligheid in de parken, zorgt de grote circulatie en verbindingen tussen de verschillende delen voor een belangrijke verbetering, ze versterken de dwarse verbindingen en doen de ring vergeten. Deze bijkomende overkappingen worden geraamd op 678,4 miljoen euro (pp 2022).

In het kader van de financiering van de (leefbaarheids)projecten van het Toekomstverbond, werd onderzocht of het financieel model voor de Oosterweelverbinding kan verruimd worden. Uit een

juridische en financiële toetsing van deze mogelijkheden blijkt dat de uitgaven voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten kunnen toegevoegd worden aan de scope van het financieel model op basis van tolheffing. De Vlaamse Regering en stad Antwerpen hebben dan ook principieel beslist om het bedrag van de onderbouw van de 1e fase leefbaarheidsprojecten op de noordelijke ringzone (868 miljoen euro, prijspeil 1 januari 2022) toe te voegen aan het financieel model. Hierdoor komt er op het overkappingsfonds ruimte vrij om de maximale overkapping en de meerkosten voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten te financieren.

Lantis zal tegen de volgende voortgangsrapportage een herijkt financieel model opmaken en voorleggen.

Het totaalbudget dat wordt ingezet in functie van leefbaarheid bedraagt zo 2.463,75 miljoen euro (1.595,75 miljoen euro overkappingsfonds + 868 miljoen euro Lantis, pp 1 januari 2022).

2) Ringpark Groene Vesten

Ringpark Groene Vesten loopt langs weerskanten van de zuidelijke Ring van het station Antwerpen-Zuid tot aan het knooppunt met de E34/E313. De groene plekken die er vandaag zijn, zijn zeer versnipperd en worden sterk beïnvloed door de aanwezigheid van de snelweg. Met dit Ringpark kunnen vandaag al belangrijke positieve effecten gegenereerd worden voor de leefbaarheid in de naburige wijken.

In 2021 werd het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) afgewerkt en werd het landschapsontwerp en de selectie van de deelprojecten goedgekeurd. Hiermee liggen de grote lijnen en mogelijkheden vast: parkaanleg, het Ring(fiets)pad, geluidsmaatregelen, ecologische verbindingen en een goede waterhuishouding. De leefbaarheidsmaatregelen voor geluid- en luchtkwaliteit liggen in het landschapsontwerp zo dicht mogelijk tegen de (huidige inrichting van de) Ring aan, om op korte termijn de grootste impact te hebben, in afwachting tot een herinrichting van deze zuidelijke ring. Hierbij wordt steeds de afweging gemaakt tussen duurzame investeringen in de permanente zone van het park, en tijdelijke ingrepen die noodzakelijk zijn om op korte termijn een betere omgevingskwaliteit te creëren en in te zetten op beoogde modal shift.

Het landschapsontwerp is het uitgangspunt om te bekijken hoe, waar en wanneer het beschikbare budget kan ingezet worden. Door keuzes te maken over de uit te voeren projecten met grootste impact, wordt er gegarandeerd dat er binnen het beschikbare budget voor dit Ringpark wordt gebleven. Hierdoor kan er zelfs gewerkt worden onder het te indexerende budget.

Voor de deelprojecten Pomppark Zuid (de parkaanleg intramuros vanaf Silvertoplaan tot aan Jan Van Rijswijcklaan, tussen ringspoor en Singel, inclusief de geluidsmaatregel intra-muros) kan aansluitend een voorontwerp opgemaakt worden. Het voorontwerp voor het deelproject Pomppark Zuid werd goedgekeurd op 8 juli 2022.

Volgende technische onderzoeken werden afgerond met integratie van de resultaten in het voorontwerp van het park: geluidsmodellering, ontwerpend onderzoek, technische onderzoeken en een programmatorische en ruimtelijke uitwerking van een toekomstige overkapping van de R1 Zuid tussen de Kolonel Silvertoplaan en de Jan Van Rijswijcklaan. Het onderzoek naar de impact van waterzuivering bij herbruik van bemalingswater van pompgebied Desguinlei, de afstemming met Infrabel m.b.t. toegankelijkheid van het ringspoor en een aantal technische studies zijn nog lopende. Het definitief ontwerp werd opgestart. De uitvoering is voorzien voor begin 2024.

Voor de deelprojecten cluster centraal, pomppark oost, geluidsmaatregel tuinwijk Borgerhout en geluidsmaatregel middenberm is nog verder onderzoek nodig. De afstemming en verder onderzoek hierover in samenwerking met team intendant is lopende. Ook voor deze deelprojecten zijn reeds middelen gereserveerd.

Figuur 7: Ontwerp Ringpark Groene Vesten (werkversie)



3) Ringpark Zuid

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

- Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid (infrastructuurproject AWW)
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Park knoop Zuid'
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Nieuwe kap Jan de Voslei'

De geplande herinrichting maakt de knoop compacter. Naast nieuwe parkruimte wordt de omgeving van station Antwerpen-Zuid opgewaardeerd tot multimodale hub. Door de aanleg van bermen langs de Ring en de nieuwe overkapping vermindert de geluidsoverlast en verbetert de luchtkwaliteit voor omwonenden.

Beide geselecteerde leefbaarheidsprojecten worden tegelijkertijd met het infrastructuurproject uitgewerkt. Op 16 november 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP Ringpark Zuid goedgekeurd. Hiermee werd het planproces formeel gestart. Op 25 januari 2021 werd de

ontwerpstudie voor dit leefbaarheidsproject door het Agentschap Wegen en Verkeer gegund. Aansluitend ging het ontwerpteam aan de slag om een startnota en een syntheseontwerp te maken. In juli 2022 werd het voorontwerp goedgekeurd door het college. Dit voorontwerp wordt uitgewerkt tot een definitief ontwerp en uitvoerbaar plan met budgettering en technische doorrekeningen. Daarnaast loopt de GRUP-procedure, om af te ronden begin 2024, waarna de vergunnings- en aanbestedingsprocedures kunnen doorlopen worden. De uitvoering is gekoppeld aan de infrastructuurwerken van Knoop Zuid en kunnen starten in 2025.

De werken worden gepland van 2025 tot 2029.

Figuur 8: Ringpark Zuid



4) Scheldebrug

Op 7 december 2020 besliste het Politiek Stuurcomité om voor de Scheldeoeververbinding de voorkeursvariant verder uit te werken. Deze voorkeursvariant heeft volgende kenmerken:

- Brugvariant ca. 100 m. stroomopwaarts van de Kennedytunnel, ter voltooiing van de Ring voor fietsers;
- Minimale doorvaarhoogte op peil 22,45 m. TAW³
- Lage weerstand voor fietsers, met hellingen van 3% of minder zonder af te stappen tenzij bij brugopeningen;
- Breedte tussen de pijlers voor het bewegend deel van minstens 130 meter of meer voor de nautische veiligheid;

³ TAW: tweede algemene waterpassing

- Met VTS⁴, radarvoorziening voor de Boven-Zeeschelde (tot Wintam) en calamiteiten-wachtplaats(en) in het gebied.

Op 24 februari 2021 werd deze beslissing toegelicht op een werkbank met alle betrokken stakeholders, waaronder ook de vertegenwoordigers van fietsers en opwaarts gelegen bedrijven. Naar aanleiding hiervan werd vanuit het perspectief van de fietsers de bezorgdheid geuit over de lange openingstijden en de impact ervan op de mogelijkheid om ten allen tijde de Schelde te kunnen kruisen.

Vanuit het perspectief van de gebruikers van de vaarweg klonk er bezorgdheid over de financiële en operationele impact op de opwaarts gelegen bedrijven.

Op basis van deze elementen zijn er drie studies opgestart en ondertussen beëindigd:

- een robuustheidsstudie inzake de alternatieven van Scheldekruisingen voor fietsers;
- de impact van de brugvariant voor stroomopwaarts gelegen bedrijven en de doorvaarthoogte;
- de aanvaringsrisicoanalyse.

De vele aanpassingen, maar ook de forse stijging van de specifieke bouwmaterialen, hebben geleid tot een aanzienlijke scopewijziging met budgettaire gevolgen: van 71 naar 254 mln euro (pp januari 2022, indexatie 24% cfr. totale leefbaarheidsbudget).

Tevens moet er voor de start van dit deelproject duidelijkheid zijn inzake de afdekking van de recurrente meerkosten op het vlak van de OPEX. Op basis van alle elementen zal er met alle betrokkenen een synthese worden gemaakt waarna de Vlaamse Regering op korte termijn een beslissing zal nemen.

5) Ringpark West

Zie hoofdstuk A.1.

⁴ VTS: Vessel Traffic Services

C. Haventracé

Figuur 9: Overzicht Haventracé



1) Tweede Tijmsmantunnel

Met een haalbaarheidsstudie onderzocht Lantis de kansrijke varianten voor het project Tweede Tijmsmantunnel. Een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer (autoweg R2) met renovatie van de bestaande Tijmsmantunnel voor lokaal verkeer kwam hieruit naar voor als een logische basisvariant waarbij aan alle beoordelingscriteria een gebalanceerde invulling gegeven kan worden.

Gedurende de studiefase werd de wijze van aanbesteding en de projectfinanciering bestudeerd. Dit heeft geleid tot voorstellen van plan van aanpak voor het project en moet de Vlaamse Regering inzicht geven in de mogelijkheden om het project naar realisatiefase te brengen.

2) E34-west

De Vlaamse Regering keurde op 16 juli 2021 de startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan E34 ter hoogte van de Waaslandhaven goed. Ondertussen zijn de nodige verkeersmodelleringen gebeurd en de haalbare varianten uitgetekend. In het najaar van 2022 zal de opmaak van de plan-MER en voorontwerp RUP opgestart worden. De definitieve vaststelling van het RUP door de Vlaamse Regering zal volgens de huidige planning eind 2024 kunnen gebeuren.

In het recentste ontwerp gaat meer aandacht naar landschappelijke inpassing en ruimtegebruik. Zo is er ook een nieuw concept voor de verkeerswisselaar Beveren dat veel compacter is. Hierdoor wordt

de impact op het landbouwgebied en de akkers veel kleiner. Bovendien zijn de gronden voor de grotere variant van het complex interessant gebleken als fourageergebied voor de Bruine Kiekendief.

De ontwerpeisen voor fietsinfrastructuur liggen momenteel ook hoger.

Het project bevindt zich in de nabije omgeving van de 3M-fabriek in Zwijndrecht. Momenteel is er nog geen onderzoek gedaan naar PFAS verontreiniging.

In het voorjaar werd het participatief proces voor het fietsnetwerk rond de E34 opgestart. Op de 'Staat van de Waaslandhaven' werd het fietsnetwerk voorgesteld aan omwonenden (19 juni 2022) en bedrijven (28 juni 2022).

3) Haventracé 'De Nieuwe Rand'

Het Complex Project De Nieuwe Rand - voorheen '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 onder meer 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)

Het complex project heeft echter een bredere scope. Aan deze doelstelling betreffende snelweginfrastructuur worden een reeks andere maar evenwaardige doelstellingen zoals leefbaarheid, omgevingskwaliteit, en klimaatrobuustheid gelinkt. Zo willen we de potentiële negatieve impact op de omgeving pro-actief, geïntegreerd en gebiedsgericht aanpakken (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan). De uitwerking van deze opgave is bovendien gevat door een aantal ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi zoals de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313.

Als tussenfase tussen de verkennings- en onderzoeksfase werd een ambitiefase uitgevoerd. Deze ambitiefase had tot doel de ambities van de verschillende stakeholders in kaart te brengen en mogelijke quick wins te bepalen. Hiertoe werden verschillende bilaterale gesprekken met gemeentebesturen gevoerd en werden deelwerkbanken georganiseerd. De resultaten van de ambitiefase werden gebundeld in een syntheseverslag (januari 2022). Het verslag dient samen gelezen te worden met de verschillende gebiedsgerichte synthesesemurals, de presentatie van de klimaatgordel en de bundeling van opmerkingen die we ontvingen n.a.v. de presentaties in het najaar. Al die documenten zijn richtinggevend voor het opmaken van de alternatieven-onderzoeksnota en de aanpak van de onderzoeksfase.

De onderzoeksfase werd begin 2022 aangevat. 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. Hierbij wordt gewaakt over afstemming met het gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' (cfr. VR 2020 1812 DOC.1521/1).

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.

Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek zal bekeken worden binnen welke redelijke timing er kan gekomen worden tot een voorontwerp van voorkeursbesluit. Een eerste mijlpaal die daarbij zal worden genomen, is de opmaak van een alternatievenonderzoeksnota. De alternatievenonderzoeksnota is een formeel document in de procedure complexe projecten en geeft een uitvoerige beschrijving van de scope van het geïntegreerd onderzoek:

- welke alternatieven worden er onderzocht (inclusief concrete tekeningen en kaarten);
- op welke wijze worden de alternatieven onderzocht.

De alternatievenonderzoeksnota geeft een gedetailleerde beschrijving van waar we met het complex project naartoe willen en hoe we de doelstellingen van het complex project gaan onderzoeken. De alternatievenonderzoeksnota werd op 1 september 2022 verstuurd naar de adviesverlenende instanties en lag van 12 september tot en met 11 oktober voor in een publieke raadpleging. Na verwerking van de relevante reacties in een nieuwe versie van de alternatievenonderzoeksnota kan het geïntegreerde onderzoek van start gaan.

De doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes worden verderbesproken in de werkbankformule, onderzocht door het externe studieteam en vervolgens verankerd in een voorkeursbesluit.

Het proces dat we de komende jaren samen verder gaan voeren, het onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en het voortschrijdend inzicht dat daarmee gepaard gaat, maakt dat we stap voor stap verder bouwen aan draagvlak voor het op te bouwen voorkeursbesluit.

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

1) Mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen – het Routeplan 2030

De uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen verloopt stapsgewijs onder coördinatie van het multidisciplinaire Team Vervoerregio Antwerpen:

- Op 27 juni 2018 werd de **Oriëntatienota** 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** waarin het toekomstig multimodaal systeem werd uitgewerkt. Op basis van de plannota, die in 2020 reeds gevalideerd werd door de Vervoerregioraad Antwerpen, werd ervoor gekozen om een reeks thema's verder uit te diepen. De samenvattende nota's (zie overzicht hieronder) werden op de Antwerpse Vervoerregioraad van 23 oktober 2021 gevalideerd. De laatste 2 inhoudelijke onderdelen – een nota modal shift goederenvervoer en een ambitienota m.b.t. personenvervoer over water – werden recent op de Vervoerregioraad van 28 september 2022 goedgekeurd. Daarmee is de volledige Synthesenota uitgewerkt.
- Ook de **Evaluatienota** werd op 23 oktober 2021 gevalideerd. Dit evaluatiekader beschrijft hoe de periodieke rapportage rond het beleidsplan tot stand zal komen, zo ook welke indicatoren op jaarbasis zullen meegenomen worden in de monitoring en evaluatie. Het eerste monitoringsrapport werd op 20 juni 2022 gepresenteerd aan de Vervoerregioraad en in september 2022 besproken op een werkbank (zie verder).

1 Oriëntatienota (inventarisatie & onderzoek)	2 Synthesenota (opbouw strategische visie & operationele doelstellingen)	3 Actieplan (welke projecten, wanneer, wie)	4 Evaluatienota (evaluatie & monitoring)
Analysenota deel 1 (2018)	Visienota (2018)	<i>Actieplan</i>	Evaluatiekader (2021)
Analysenota deel 2 (2018)	Plannota (2020)		Jaarlijks monitoring-rapport (2022)
	Nota mobiliteitsknooppunten (2021)		
	Nota parkeerstrategie (2021)		
	Nota feederbussen netwerk (2021)		
	Nota doorstroming OV (2021)		
	Nota wegencategorisering (2021)		
	Nota Vervoer op Maat (2021)		
	Nota Personenvervoer over water (2022)		

	Nota modal shift goederenvervoer (2022)		
--	---	--	--

Inzake het regionaal mobiliteitsplan, zijn volgende elementen nog in voorbereiding:

- Het laatste onderdeel, het **actieplan**, krijgt vorm binnen de werkzaamheden van de Intendant rond de modal shift. Vertrekkend vanuit de zogenaamde 'investeringscatalogus' worden mogelijke modal shift projecten op basis van een eigen methologie beoordeeld op hun bijdragen aan een modal shift. De onderdelen die hieruit komen kunnen later gebruik worden als onderdelen voor het actieplan van het Routeplan 2030.
- In september 2022 werd, na het doorlopen van de openbare aanbesteding, een MER-coördinator aangesteld in functie van de **strategische be-MER-ing** van het regionaal mobiliteitsplan. In de strategische plan-MER zal een milieueffectenbeoordeling worden uitgevoerd en beschreven, waarna de procedure ook voorziet in een brede publieke raadpleging (openbaar onderzoek) in de regio.

Implementatie vervoersplan basisbereikbaarheid

Binnen de Vervoerregio Antwerpen is men gestart met de stapsgewijze operationalisering van het kernnet en aanvullend net. De nodige stappen worden gezet op vlak van besluitvorming binnen de Vervoerregioraad om de gefaseerde invoering vorm te geven.

2) Participatie en besluitvorming

Hierna wordt toegelicht hoe we via samenwerking en informatiedeling in werkbanken, onze website en uiteraard ook de Vervoerregioraad, conform de basisfilosofie "Samen vooruit" vooruitgang boekten en transparant informeerden.

Werkbanken

De laatste modal shift werkbanken vonden plaats op 25 april 2022 (hoofdthema: Personenvervoer over Water) en op 20 september 2022 (hoofdthema: Monitoring).

Bijeenkomsten Vervoerregioraad

Sinds de vorige voortgangsrapportage kwam de Vervoerregioraad Antwerpen drie keer bijeen: op 29 maart, op 20 juni en op 28 september. De verslagen zijn steeds online te raadplegen. Het verslag van de vergadering in september wordt pas online gepubliceerd na goedkeuring van het verslag op een eerstvolgende Vervoerregioraad.

Vernieuwing website

Voor meer informatie omtrent het regionaal mobiliteitsplan en de werking van de Antwerpse Vervoerregioraad, kan u nog steeds terecht op onze vernieuwde website: www.routeplan2030.be.

3) Modal shift projecten

In dit hoofdstuk focussen we op een aantal maatregelen en projecten die bijdragen aan de modal shift en waarvoor sinds de vorige voortgangsrapportage belangrijke stappen werden gezet.

a. Park and Ride Massenhoven

In 2023 komt er op de Park and Ride (P+R) van Massenhoven extra, overdekte, parkeerruimte voor fietsers. Lantis, de bouwheer van de Oosterweelverbinding, zal de komende jaren een aantal regionale mobipunten in de Vervoerregio voorzien van een ruime, overdekte fietsenstalling. De nieuwe P+R Massenhoven is als eerste aan de beurt en krijgt een fietsenstalling voor 96 fietsen. De extra stallingen moeten ervoor zorgen dat fietsers hun fiets veilig en comfortabel kunnen achterlaten.

Op de nieuwe, door AWW aangelegde P+R langs de Liersebaan, ter hoogte van de op- en afritten Massenhoven op de E313 is ruimte voor 148 wagens. Aan de P+R is een halte van de snelbus 427 Antwerpen - Herentals, waarmee de reizigers van hieruit op 25 tot 30 minuten tot aan de Rooseveltplaats in Antwerpen gebracht worden, via een vrije busbaan op de E313. De bestuurders kunnen hier ook overstappen op enkele lokale buslijnen die de nabijgelegen gemeenten ontsluiten of kunnen hun wagen hier achterlaten om verder te carpoolen.

De P+R is voorzien van mindervaliden-plaatsen, toegankelijke halte-infrastructuur met een comfortabel wachthuisje, fietsenrekken, ... en wordt ontsloten vanaf de Liersebaan voor het autoverkeer en de fietsers. Voor de fietsers is er via een ondertunneling een veilige aansluiting gemaakt op de fietspaden langs het Albertkanaal (fietsnelweg F5 Antwerpen – Hasselt) en langs de N14.

Met de uitbreiding van een ruime, overdekte fietsenstalling wordt ook gemikt op reizigers die voor hun first-mile (verplaatsing van thuis naar de P+R) gebruik maken van de fiets en vervolgens overstappen. Er wordt voorzien in fietsenrekken voor gewone fietsen en beugels voor buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen en deelfietsen. Ook de elektrische deelfietsen van Donkey Republic zullen hier binnenkort een plaatsje krijgen. Op die manier kan je ook kiezen om met de deelfiets naar de P+R te komen of die net voor je vervolgtraject te gebruiken.

Als alles volgens plan verloopt, start een aannemer dit najaar de werken voor de aanleg van een stalling die plaats heeft voor 96 fietsen.

Dit type fietsenstalling zal de komende maanden/jaren nog op enkele andere plaatsen in de Vervoerregio opduiken (o.a. P+R Wommelgem, Zoersel, Rumst, Stabroek, ...). Lantis wil immers ook ter hoogte van andere belangrijke mobipunten inzetten op betere voorzieningen voor fietsers, om hen aan te zetten om ook voor hun first and last mile meer gebruik te maken van de (deel)fiets i.p.v. de wagen. Door het modulaire concept kan de luifel op verschillende manieren gecombineerd worden in functie van de inpassing in de ruimte.

Dit project is een mooi voorbeeld van de samenwerking tussen verschillende MOW-partners (AWV, de Lijn, Lantis, Departement) om de overstappunten in de Vervoerregio aantrekkelijker te maken en volop in te zetten op duurzame verplaatsingen.

b. Fiets

Voor de eerste projecten uit het Masterplan Fietsinfrastructuur van Port of Antwerp-Bruges werd een omgevingsvergunning ontvangen. De start van de uitvoering is voorzien eind 2022, begin 2023.

De uitrol van het basissysteem voor e-deelfietsen in de vervoerregio is gestart en zal afgerond zijn tegen het einde van 2022. De uitrol van het aanvullend systeem startte vanaf september en is afhankelijk van de interesse van de gemeentes en bedrijven, de geografische spreiding, vergunningen, andere lopende contracten en voor de beschikbaarheid van (elektrische) fietsen. Voor het aanvullende systeem zullen er verschillende instaprondes voorzien worden om de aanvragen te bundelen en zo schaalvoordelen te bekomen. Het basisnetwerk wordt deels gefinancierd door Lantis, deels uit inkomsten van gebruikers en publiciteit.

Volgende fietsprojecten van Lantis zijn momenteel in uitvoering: fietsverbinding Beveren fase 1 (N450 en Steenlandlaan), missing link Sint-Bernardusroute, fietssnelweg Hoboken-Hemiksem, ondertunneling fietspad Turnhoutsebaan, fietsverbinding F14-Noorderlaanbrug (Columbiestraat / Noorderlaan / Vosseschijnstraat, het verbeteren van de fietsverbinding Hoogboom-Kapellen en het verbeteren van de fietsconnectie Kleine Bareel-Park Brasschaat. De fietsverbinding Ter Borch werd inmiddels uitgevoerd en de openbare verlichting wordt in het najaar geplaatst. Ook de fietsverbinding Vaartkaai-Groenendaallaan (Winterling / Lambrechthoekenlaan) werd uitgevoerd en de stad Antwerpen zal nog zorgen voor de inrichting van de fietsstraten. Tal van andere fietsprojecten zullen in 2023 opstarten.

c. Openbaar vervoer

De ingebruikname van de bestaande premetrotunnel onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat geeft een belangrijke aanzet tot het wegwerken van capaciteitsproblemen. Door deze ingreep wordt ook de snelheid en betrouwbaarheid van het A-netaanbod sterk verbeterd. Dit zal niet alleen voelbaar zijn in het eigenlijke stadscentrum, maar in de ganse urbane zone, d.w.z. ook op de meer perifeer gelegen tramlijnsegmenten (de grootste vervoervraag ligt voornamelijk in de oostelijke en zuidelijke periferie). Op die manier kan de noodzakelijke reizigersgroei worden aangewakkerd én opgevangen zonder dat de exploitatiekosten evenredig stijgen. De marktraadpleging is goedgekeurd op 15 juli 2022 door de Vlaamse Regering. Het is de ambitie om in de zomer van 2024 over te gaan tot de gunning van de opdracht, wat zal leiden tot een start van de werken in begin 2025. Ondertussen lopen voor dit project de technische studies en het ontwerp zodat in de eerste helft van 2023 de omgevingsvergunning kan worden aangevraagd.

Met betrekking tot een versterking van het tramnet in Antwerpen onderzoekt De Lijn momenteel o.a. de vertramming van de Bisschoppenhoflaan en mogelijke uitbreidingen van het premetronet in Antwerpen. De eerste conclusies van deze studies worden in 2023 verwacht. Dit hangt ook nauw samen met de opdracht van de intendant in het kader van de Versnelde Modal Shift.

In het recent afgesloten openbaredienstencontract 2023-2027 is een indicatief investeringsprogramma opgenomen. Naast de vergroening is een belangrijk pakket aan instandhoudingsinvesteringen opgenomen voor de periode 2023-2025. Het gaan in concreto om een bedrag van ca. 400 miljoen euro evenwichtig gespreid over die periode. Dit moet toelaten dat zowel betrouwbaarheid en stiptheid van De Lijn opnieuw zullen toenemen.

d. A12 Boom-Antwerpen

De onoverzichtelijke en drukke kruispunten op de A12 in Aartselaar en Antwerpen vormen al jaren een doorn in het oog van wie dagelijks deze verkeersknopen moet trotseren. De veiligheid en de doorstroming op de kruispunten van de A12 met Bist/Langlaarsteenweg tot en met de Terbekehofdreef/Atomiumlaan laten dan ook sterk te wensen over. Daarom worden deze kruispunten

grondig aangepakt. Het doel is om voor alle weggebruikers de veiligheid en de doorstroming te verbeteren maar ook de barrière die de A12 vormt zoveel mogelijk weg te nemen. Half november 2020 startte de onderzoeksopdracht voor de herinrichting van vijf kruispunten en de tussenliggende infrastructuur. Er werd gestart met de opmaak van het project-MER. Hierbij worden 12 varianten onderzocht. Dit najaar gebeurt het trechteren van de varianten en er wordt gestreefd naar een voorlopige goedkeuring van het project-MER in het voorjaar van 2023.

4) Investeringsprogramma modal shift projecten

Ondanks de geleverde inspanningen door diverse overheden en partijen, en de reeds geboekte vooruitgang op het terrein, blijft de uitdaging groot om de ambitie van een 50/50 modal shift voor personenvervoer te bereiken. Bij een tussentijdse bestuurlijke evaluatie in maart 2022 nam het politiek stuurcomité kennis van het aanvoelen van de partners in het Toekomstverbond dat de vooruitgang in de modal shift als een knelpunt werd ervaren.

De Vlaamse Regering en stad Antwerpen hebben gevraagd aan alle partners van het Toekomstverbond bij de verdere uitwerking prioriteit te geven aan de modal shift en optimalisaties te zoeken die ruimte vrijmaken voor een evenwichtige uitvoering van het Toekomstverbond. Dit is een permanent aandachtspunt dat voldoende verankerd dient te zitten in de doorvertaling van het Toekomstverbond in beleids- en projectuitvoering.

In navolging van een opdracht van het vorige politiek stuurcomité, werkt de intendant een methodiek uit om modal shift projecten op een objectieve manier te prioriteren. De methodiek die door de intendant wordt uitgewerkt, kan gebruikt worden om het uitvoeringsprogramma bij het Routeplan binnen de vervoerregio verder vorm te geven.

In 2020 werd in de schoot van Lantis een uitvoeringsorganisatie uit de grond gestampt om een projectportfolio Versnelde Modal Shift (VMS) uit te voeren. Om een versnelling hoger te schakelen vraagt het Politiek Stuurcomité Lantis de interne organisatie en samenwerking met andere overheden te versterken om bijkomende projecten vanuit de studie van de intendant op te nemen in een uitvoeringsprogramma vanaf 2025, gericht in te zetten op de ondersteuning van ondermeer lokale besturen. Hiertoe dient een plan van aanpak neergelegd te worden door Lantis op het eerstvolgende politiek stuurcomité voorjaar 2023.

Lantis kan hiervoor de aan haar toegewezen dotaties inzetten, en kan bovendien gebruik maken van nog niet toegewezen inkomsten bij huidige dochtervennootschap Tunnel Liefkenshoek nv.

5) Monitoring

Op basis van de evaluatienota – die door de Vervoerregioraad werd goedgekeurd op 23 oktober 2021 – is een eerste monitoringrapport *‘De Vervoerregio Antwerpen in cijfers’* gepubliceerd.

Dit monitoringrapport heeft het doel om cijfers te leveren om:

- De ‘vinger aan de pols te houden’ door periodiek op te volgen, te analyseren en te evalueren (art. 11, 5° van het decreet basisbereikbaarheid) of de maatregelen uit het regionaal mobiliteitsplan worden gerealiseerd, gebruikt en tot het gewenste effect leiden zodat:
- Waar nodig (de prioriteiten van) het beleid kan worden bijgestuurd in functie van de na te streven effecten. Het regionaal mobiliteitsplan maakt immers deel uit van een cyclisch planningsproces, wat toelaat om het plan gaandeweg bij te sturen en te verfijnen.

Het evaluatierapport is gebaseerd op het evaluatiekader dat de kernindicatoren vastlegde die minimaal deel uitmaken van de periodieke evaluatie en dus rapportage over het Routeplan 2030 (“Wat gaan we monitoren en evalueren?”). De primaire focus ligt op het bijeenbrengen van beschikbare data, die evoluties aantonen rond deze kernindicatoren. Waar mogelijk en zinvol wordt ook aanvullend gerapporteerd over bijkomende indicatoren die inzicht verschaffen in de oorzaken en mechanismen achter de kernindicatoren.

Dit rapport zal jaarlijks bijgewerkt worden met de nieuwste cijfers om zo de nodige inzichten te verschaffen.

De 21 kernindicatoren uit het rapport zijn:

Context	Kwaliteit, aanbod & bezit	Gebruik & gedrag	Effect
Aantal gemeenten in de vervoerregio	1. Bezit voertuigen	8. Afgelegde afstand per modus	15. Modal split personenvervoer
Aantal inwoners in de vervoerregio	2. Abonnementen duurzame modi	9. Filezwaarte hoofdwegennet	16. Modal split goederen
Aantal jobs in de vervoerregio	3. Stiptheid openbaar vervoer (A-net)	10. Aandeel combimobiliteit	17. Vervoersarmoede
Aandeel thuiswerk	4. Snelheid openbaar vervoer (A-net)	11. Aantal reizigers openbaar vervoer	18. Verkeersveiligheid: aantal ongevallen
Vergroening wagenpark	5. Aanbod deelmobiliteit	12. Aantal fietsers	19. Klimaat & luchtkwaliteit
Samenwerking	6. Aanbod overstap	13. Aantal gebruikers deelmobiliteit	20. Lawaai
	7. Knelpunten fiets (A-net)	14. Aantal overstappers	21. Gebruikers-tevredenheid
Realisatiegraad Routeplan 2030			

Een samenvattend overzicht van alle indicatoren is online te vinden:

<https://routeplan2030.be/kwaliteit-aanbod-en-bezit/>

Het volledige rapport is publiekelijk beschikbaar via de site van routeplan 2030: [https://routeplan2030.be/wp-content/uploads/2022/06/VRA-Evaluatierapport versie 2022-06.pdf](https://routeplan2030.be/wp-content/uploads/2022/06/VRA-Evaluatierapport%20versie%202022-06.pdf).