

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 20
11 maart 2024 (2023-2024)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

14 maart 2024

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
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 14: Verslag
– Nr. 15: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 16: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 17: Verslag
– Nr. 18: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 19: Verslag

INHOUD

Rapportering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid.....	3
Bijlagen:	
– Bijlage 1: Projectfiches leefbaarheidsprojecten.....	53
– Bijlage 2: Projectfiche Oosterweelverbinding.....	97
– Bijlage 3: Projectfiches Haventracé.....	107
– Bijlage 4: Projectfiches Routeplan 2030.....	125

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

14 maart 2024

Inhoud

Inleiding	6
A. De Oosterweelverbinding.....	9
1) Realisatie van de Oosterweelwerven en doorkijk	9
a. Infrastructuur Linkeroever in gebruik, Ringpark West als eerste volledige realisatie van de pijler leefbaarheid	9
b. Scheldetunnel voor de helft klaar.....	10
c. De grote oversteek naar rechteroever: bypass houdt de stad en regio bereikbaar en verkeersveilig.....	12
d. De werfbuurt in.....	14
2) De hefboom van De Grote Verbinding	15
a. Hefboom voor maatschappij en omgeving.....	15
b. Hefboom klimaat & natuur.....	19
c. Hefboom voor de bouwsector en grote projecten.....	19
3) Financiële rapportering.....	20
a. Planning en (financiële) voortgang.....	20
b. Financiering.....	21
B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen	27
1) De noordelijke Ringparken	29
a. Ringpark Noordkasteel	29
b. Ringpark Groenendaal	29
c. Ringpark Lobroekdok	30
d. Ringpark Het Schijn.....	31
2) Ringpark Groene Vesten	31
a. Pomppark Zuid.....	31
b. Cluster Centraal	31
c. Geluidsmaatregelen Tuinwijk Borgerhout en geluidsmaatregel middenbermt.....	31
3) Ringpark Zuid	32
4) Scheldebrug	32
a. Start aanbestedingsprocedure	32
b. Participatieproces	33
c. Voorbereidende studies	33
d. Planning	34
5) Ringpark West.....	34

6)	Studies Toekomstverbond	34
a.	R1 Zuid	34
b.	Multimodale knoop Berchem	35
c.	Coherentie trajecten	36
4)	Werkbank financiering	37
D.Haventracé		38
1)	Tweede Tijsmanstunnel	38
2)	De Nieuwe Rand	39
3)	E34-West	40
E. Routeplan 2030: naar een modal split 50/50		42
1)	Minder hinder aanpak voor de Oosterweelverbinding	43
2)	Modal shift maatregelen uit het Routeplan 2030	46
a.	Fiets	46
b.	P+R	46
c.	Tram en Ringspoor	47
d.	Zachte maatregelen en mental shift	48

Inleiding

Zoals steeds geeft dit halfjaarlijks voortgangsrapport een stand van zaken van de uitvoering van de verschillende projecten het Toekomstverbond. Hierbij gaan we enerzijds in op de belangrijkste evoluties sinds de voortgangsrapportage van oktober 2023. Anderzijds is dit, zoals ondertussen gebruikelijk bij de voortgangsrapportage in het voorjaar, een rapportage waarbij we dieper ingaan op de financiële aspecten. Hiervoor verwijzen we vooral naar de projectfiches die u als bijlage bij dit rapport vindt. In deze projectfiches geven we u per project meer gedetailleerde informatie over scope, kostprijs en financiering, projectmanagement, timing en risicomanagement.

Op Linkeroever is de transformatie het meest zichtbaar. Hier vernieuwden we snelwegen en leggen we knooppunten opnieuw aan zodat het er veiliger rijden is. Met geluidsbermen en -schermen beperken we de hinder voor omwonenden en natuur. Door de aanleg van 16 km extra fietswegen en fietsbruggen en de bouw van een Park & Ride dragen we ook in dit gebied bij aan de modal shift. Met de realisatie van Ringpark West verbinden we de huidige versnipperde groengebieden tot één groot natuurgebied. Dit voorjaar wordt het knooppunt Sint-Anna afgewerkt en wordt met onder meer een fietsbrug en bermbrug en de ontharde Charles De Costerlaan als fiets- en wandelboulevard deze omgeving verder ingericht.

Ondertussen schieten op linker- en rechteroever en in Zeebrugge de werken voor de bouw van de Scheldetunnel goed op en later dit jaar starten op rechteroever de werken aan de kanaaltunnels. Met de bouw van de Bypass, die in februari startte, zetten we een belangrijke stap naar het definitief verdwijnen van het viaduct van Merksem.

De werken aan de Oosterweelverbinding zijn meer dan alleen de bouw van wegeninfrastructuur. Er wordt eveneens zwaar geïnvesteerd in fietsinfrastructuur met de fietskoker in de Scheldetunnel als een van de belangrijkste voorbeelden. Via initiatieven zoals Jobs in de Grote Verbinding, de inzet op veiligheid op de werf en de aanpak van de verdroging van natuurgebied Blokkersdijk tonen we aan hoe een dergelijke grote werf meer kan zijn dan louter een bouwproject.

Tenslotte kan u in dit rapport een uitgebreid hoofdstuk vinden dat ingaat op de financiële aspecten van de Oosterweelverbinding.

De aansluiting van de Oosterweelverbinding op het noordelijk deel van de Antwerpse Ring zal de onderbouw vormen voor de Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn. Stad Antwerpen en Lantis zetten een implementatiestructuur op om er voor te zorgen dat onder en bovenbouw op elkaar zijn afgestemd. Ondertussen krijgen de ontwerpen van de bovenbouw van deze ringparken, in dialoog met de buurt, steeds meer vorm.

Voor Ringpark Groene vesten werd het aanbestedingsdossier voor deelproject Pomppark Zuid gepubliceerd en is het voorontwerp voor cluster Centraal in opmaak. Omdat er in Ringpark Groene geen overkapping is om het verkeersgeluid te milderen zetten we hier ander instrumenten in. Enerzijds milderen we het rolgeluid door het wegdek aan te passen (NGCS) en anderzijds is een proefopstelling gebouwd van verschillende types geluidswerende wanden uit schanskorven.

Nadat de Vlaamse regering op 6 oktober 2023 het ontwerp Grup/plan-Mer voorlopig vaststelde wordt nog dit voorjaar de definitieve vaststelling voorzien.

Begin 2024 werd de aanbestedingsprocedure voor de fietsbrug over de Schelde, via een Design Build Maintain formule (DBM), opgestart. De selectiebeslissing m.b.t. het selecteren van 4 bouwteams (combinaties van ontwerpers en aannemers) is voorzien in de eerste jaarhelft 2024. Er wordt gestreefd naar een publicatie van de gunningsleidraad in de zomer van 2024. Via onderzoek naar de

impact van heiwerkzaamheden op de Kennedytunnel en het uitwerken van het radarnetwerk en de scheepvaartbegeleiding g-beheersen we de risico's in de bouw- en exploitatiefase.

De eerder vermelde overkappingsprojecten zijn de eerste fase voor de maximale overkapping van de Antwerpse Ring. Daarom onderzoeken we, samen met de experts van de burgerbewegingen en onder leiding van het team van de Intendant, hoe we de overkapping van het zuidelijk deel van de R1 kunnen aanpakken. De multimodale knoop aan het station van Berchem is een belangrijk deelgebied langs de R1 Zuid. In 2023 is het intensieve traject met betrekking tot de multimodale hub Berchem voortgezet, waarbij de nadruk lag op de geïntegreerde aanpak van diverse vervoerswijzen, zoals auto, bus, tram en fiets, op een ruimtelijk hoogwaardige manier. Het voornaamste onderzoek dat nu doorloopt, richt zich op mogelijke oplossingsrichtingen voor een potentiële singeltunnel en de compatibiliteit ervan met de toegang tot het station.

De Universiteit Antwerpen onderzoekt in opdracht van de Werkbank Financiering enerzijds de maatschappelijke kosten en baten van een maximale overkapping van de zuidelijke ring en een aantal alternatieven hiervoor en anderzijds de mogelijke manieren om deze maximale overkapping te financieren en te bekostigen. De huidige stand van zaken van de academische oefening verschaft alvast interessante inzichten maar is nog onvoldragen. De komende periode wordt verder gezocht naar hoe we de grootst en best mogelijke overkappingen kunnen realiseren, zoals opgenomen in het Toekomstverbond.

De belangrijkste evoluties binnen de pijler Haventracé situeren zich bij de projecten E34-West en De Nieuwe Rand. Voor het complex project De Nieuwe Rand loopt 16 maart 2024 de publieke raadpleging over deze tussennota. Door middel van deze tussennota willen we het geïntegreerd onderzoek focussen op de meest kansrijke alternatieven. 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. Nadat de Vlaamse Regering in oktober een voorkeursalternatief besprak wordt nu werk gemaakt van het GRUP E34-West met het oog op een definitieve vaststelling in oktober 2024. Voor de Tweede Tijsmanstunnel werd in 2023 vooral verder gewerkt aan de pistes voor de aanbestedings- en financieringswijze van dit project.

Op 24 januari 2024 herbevestigde het Politiek Stuurcomité het belang van de continuïteit en voortzetting van het Toekomstverbond. In het bijzonder wil het Politiek Stuurcomité parallel met de vooruitgang van de Oosterweelverbinding de werkzaamheden op modal shift versterken om deze ambities binnen het Toekomstverbond samen met alle actoren verder waar te maken.

Het Routeplan 2030 werd voorlopig vastgesteld door de vervoerregioraad. Het openbaar onderzoek liep op 31 december 2023 af, de inspraakreacties werden verwerkt in het plan- en het sMER. Het aangepaste ontwerp wordt op 12 maart 2024 voor definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vervoerregioraad en vervolgens aan de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

We hebben echter niet gewacht op de definitieve goedkeuring van dit Routeplan 2030 om belangrijke investeringen te doen in de modal shift. In het kader van haar minder hinder aanpak voor de Oosterweelverbinding bouwde Lantis P+R's, werden fietspaden en fietsenstallingen aangelegd en werd een netwerk van elektrische deelfietsen uitgerold. Hierbij mogen we uiteraard ook de fietstunnel die geïntegreerd wordt in de Scheldetunnel voor de Oosterweelverbinding, de fietsbrug over de Schelde en de verhoogde frequentie en bedientijden van het Sint Annaveer niet vergeten. Voor de modal shift in het goederenvervoer zijn de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de renovatie en upgrade van de Royerssluis erg belangrijke investeringen.

Tenslotte zijn er de investeringen in het tramnet. Voor de indienstname van de premetrokker Pothoekstraat-Kerkstraat werd de aanbesteding opgestart. De eerste Offertes worden verwacht in maart 2024 waarna de onderhandelingen met de kandidaat-aannemers worden verdergezet om zo tot BAFO te komen. Het Politiek Stuurcomité gaf op 24 januari 2024 Lantis opdracht om samen met

VVM De Lijn en NMBS/Infrabel de corridors Ringspoor, Sneltram Oost Houtlaan, Sneltram Zuid UZA en Districtentram als uitvoeringsdossiers verder uit te werken. De Lijn en het lokale bestuur zullen prioritair concrete engagementen nemen richting realisatie van de nodige stelplaatscapaciteit, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar stelplaatsen Oost en Zuid. Daarnaast kreeg de De Lijn het verzoek om nog dit jaar het huidige raamcontract voor de aankoop van CAF-trams uit te putten om zo spoedig mogelijk het aanbod op de bestaande lijnen uit te breiden en te verbeteren.

A. De Oosterweelverbinding

1) Realisatie van de Oosterweelwerven en doorkijk

a. Infrastructuur Linkeroever in gebruik, Ringpark West als eerste volledige realisatie van de pijler leefbaarheid

Op Linkeroever vernieuwden we snelwegen en leggen we knooppunten opnieuw aan zodat het er veiliger rijden is. Naast de snelwegen voorzien we geluidsbermen en -schermen en leggen we 16 km extra fietswegen en fietsbruggen aan. Via een Park & Ride wissel je vlot de auto voor de fiets of tram. De huidige versnipperde groengebieden verbinden we er tot één groot natuurgebied: Ringpark West.

De E17 tussen op- en afrittencomplex 16 Kruibeke en knooppunt Antwerpen-West is volledig vernieuwd. Het op- en afrittencomplex 17 van Zwijndrecht onderging een grondige transformatie. In 2020 werd gestart met het compacter maken van het knooppunt van de E17 met de R1 (Antwerpen-West). De verloren ruimte tussen de rijbanen komt vrij voor 18 ha extra groen tussen het knooppunt en Linkeroever. Door de gevaarlijke linkse in- en uitvoegstroken aan de rechterkant te leggen, vermindert het aantal weefbewegingen en wordt het knooppunt – vlak voor de Kennedytunnel – ook een stuk veiliger. In het voorjaar van 2023 werden gefaseerd de nieuwe rijbanen en fly-overs in gebruik genomen, in november 2023 is de nieuwe oprit Linkeroever en verbinding van de E34 en E17 opengegaan. In het voorjaar van 2024 zal het nieuwe knooppunt volledig gebruiksklaar zijn. Vanaf januari 2024 zijn we gestart langs de E17 in Burcht met de eerste voorbereidingen voor de bouw van het bermenlandschap. Naast een groene geluidsberm van 8,5 meter hoog, omvatten deze werken ook de aanleg van een nieuwe fietsverbinding én een nieuwe fietsbrug over de E17.

Op de E34 zijn de op- en afrit 8 Waaslandhaven-Oost aan de Canadastraat en de Keetberglaan opnieuw aangelegd. Voortaan kan je de snelweg in alle richtingen op- en afrijden. Zo krijgt het verkeer van en naar de Waaslandhaven een betere aansluiting op de E34 en de Liefkenshoek tunnel. Voor fietsers is er naast de Keetberglaan een nieuw fietspad met een fietstunnel onder de Canadastraat aangelegd. Via een fietsbrug over de E34 sluit het fietspad aan op een nieuwe fietssnelweg (F41) aan de zuidkant van autosnelweg. Zo maken we een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen Zwijndrecht, Linkeroever en de Waaslandhaven.

In 2020/2021 is gestart met de bouw van het nieuwe knooppunt Sint-Anna – dat de E34 verbindt met de Antwerpse Ring en nieuwe Scheldetunnel. De snelweg wordt er verdiept aangelegd en omgeven door groene bermen, en veiliger gemaakt. In het voorjaar 2023 werden de nieuwe rijbanen tussen de E34 en Antwerpse Ring in gebruik genomen, en in het najaar van 2023 werd het nieuwe knooppunt Sint-Anna in gebruik genomen voor verkeer tussen de E34 en R1. In het voorjaar van 2024 zal het nieuwe knooppunt volledig klaar zijn, en wordt de omgeving verder ingericht. Deze inrichting omvat onder meer een fietsbrug en bermbrug over de R1 en een ontharde Charles De Costerlaan als fiets- en wandelboulevard.

Naast de E17, R1 en de E34, aan de kant van Zwijndrecht, werd een nieuwe verbindings- of parallelweg aangelegd tussen de op- en afritten 17 Zwijndrecht en 8 Waaslandhaven-Oost. Ook langs de verbindingsweg zijn - daar waar de verbindingsweg niet achter een geluidsberm ligt - geluidsschermen voorzien. De verbindingsweg zorgt voor een betere spreiding van bestemmingsverkeer van en naar de snelwegen in alle richtingen en haalt sluipverkeer uit de woonkernen van Linkeroever, Zwijndrecht en Burcht.

De financiële afwerkingsgraad van het project komt ultimo 2023 op ruim 90% (van het toegekende budget, excl. RP West).



E17 (20/11/2023)



Knoop Sint-Anna (22/11/2023)



Ringpark West – fietspaden, bermen en schermen

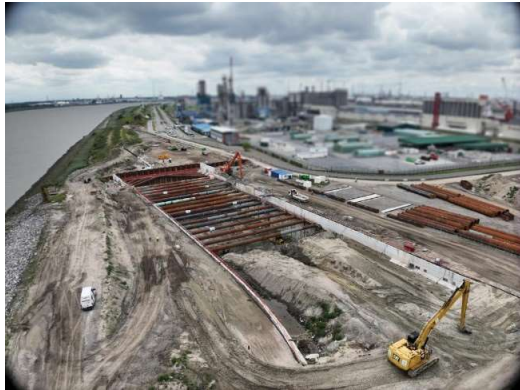
b. Scheldetunnel voor de helft klaar

Met de Scheldetunnel ontstaat een derde alternatief om de Schelde te kruisen, naast de Kennedytunnel en Liefkenshoekentunnel. De tunnel verbindt Linkeroever met Rechteroever aan de noordkant van de stad en ten zuiden van de haven. De tunnel is 1,8 kilometer lang, heeft drie rijstroken in elke richting en ook fietsers kunnen de tunnel nemen dankzij een afzonderlijke fietskoker.

Op de linkeroever vinden de werken voornamelijk plaats in het Sint-Annabos. Daar zijn we in december 2020 gestart met het klaarmaken van de toekomstige werfterreinen. In maart 2021 ging ook op de rechteroever de eerste spade in de grond aan de Scheldelaan, nabij het Noordkasteel. De

Scheldelaan is daardoor plaatselijk afgesloten voor 6 jaar tussen het kruispunt met de Oosterweelsteenweg en het kruispunt met de Kastelweg.

Sinds 2023 graven we op beide oevers de tunneltoeritten uit van de nieuwe Scheldetunnel. Afgelopen zomer (2023) bereikten we op Linkeroever het diepste punt van de bouwkuip voor de Scheldetunnel. Ook de eigenlijke betonwerken voor de toerit van de tunnel gingen er van start. In de bouwkuip aan de Scheldelaan op de rechteroever bereikten we dat diepste punt - 20 meter diep – in het najaar van 2023. Hierna zijn we van start kunnen gaan met de betonwerken en bouw van de waterkelders.

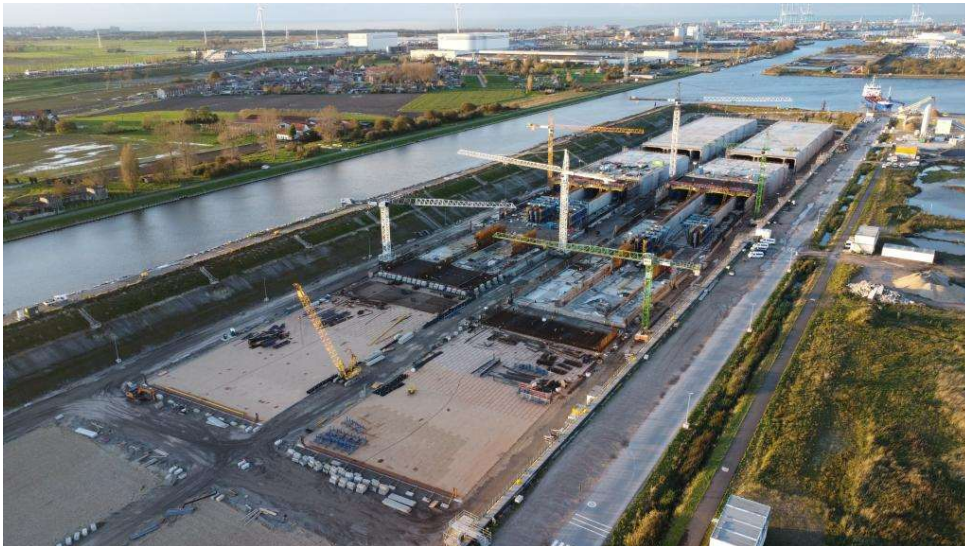


Bouwput Scheldetunnel op Rechteroever



Bouwput op Linkeroever, met de waterzuivering

Voor de bouw van de tunnelementen schuiven we even door naar Zeebrugge: alvorens we de tunnelementen kunnen bouwen, moest een speciaal bouwdok aangelegd worden van maar liefst 1 kilometer lang en 200 meter breed. De werken aan dit tijdelijke bouwdok gingen begin 2021 van start. Daarbij kwamen eerst de wanden van het dok aan de beurt. In het najaar van 2022 is gestart met het uitgraven van het bouwdok, zodat we daarna aan het eerste tunnelement voor de nieuwe Scheldetunnel konden beginnen. Begin 2023 is gestart met de bouw van het eerste tunnelement; na de zomer waren de eerste 2 elementen klaar. Begin 2024 werken we ondertussen aan 6 van de 8 tunnelementen, die elk 65.000 ton wegen. In 2025 zijn alle elementen klaar en worden ze per sleepboot over de Schelde naar Antwerpen gebracht. Eens de tunnelementen Zeebrugge hebben verlaten, worden de dokwanden verwijderd en is in één beweging de geplande verbreding van het Boudewijnkanaal uitgevoerd.



Bouwdok Zeebrugge (november 2023)

c. De grote oversteek naar rechteroever: bypass houdt de stad en regio bereikbaar en verkeersveilig

Aan het Noordkasteel, ter hoogte van het kerkje van Oosterweel op de rechteroever, komt het Oosterweelknooppunt met een aansluiting op de Scheldetunnel. Het knooppunt wordt grotendeels overkapt en ligt verzonken in het landschap. In 2023 lag de focus op het vrijmaken van de werfzone waar vanaf 2024 de Oosterweelknoop wordt gebouwd. Ter hoogte van de werfzone voor de renovatiewerken van de Royerssluis (bouwheer AMT) werd een grote rotonde aangelegd, om de haven de komende jaren toegankelijk te houden. Delen van de Oosterweelsteenweg werden alvast verlegd om ruimte te maken voor de werf. Een werfbrug over de Oosterweelsteenweg zorgt voor een veilige kruising van werfverkeer, met regulier- en fietsverkeer. Aan het Noordkasteel werd gestart met het dempen van een deel van de Noordkasteelvijver.



Werk Oosterweelknoop met Noordkasteelvijver op achtergrond

In Merksem verleggen we intussen al twee jaar heel wat kabels en leidingen ter voorbereiding van de bouw van de Bypass (tijdelijke snelweg) en de verdiepte snelweg. Een van die voorbereidende werken is de bouw van de nieuwe Schijnkoker in Merksem, een werk die deze zomer klaar zal zijn. Begin 2024 zijn we gestart met de overkoppeling van de oude koker naar de nieuwe, om aansluitend de oude Schijnkoker uit te breken. Op de plaats waar de oude Schijnkoker lag, wordt weldra de Ring

verdiept aangelegd. Ook het eerste deel van de wanden van de verdiepte snelweg zitten in de grond: langs de oostzijde van de bestaande R1 - de kant van Deurne en Merksem - bouwen we deze wanden voor de nieuwe, verdiepte snelweg. Met grote grijpers maken we een gleuf die tot wel 30 meter diep gaat, tot in de waterdichte Boomse klei.

Midden februari startten we met de bouw van de Bypass, een tijdelijke snelweg die het mogelijk maakt om het viaduct van Merksem af te breken. Voor de bouw van de bypass zal ter hoogte van het Sportpaleis één rijstrook op de R1 richting Nederland worden ingenomen, en moet ook de Vaartkaai tussen de Bredabaan (aan de IJzerlaanfietsbrug) en de Tjalkstraat in de werfzone vallen. Om lawaai terug te dringen zetten we geluidsschermen van 4 meter hoog, verlagen we de maximumsnelheid op de Bypass naar 70 kilometer per uur en is er gekozen voor een stil wegdek. Ook wordt de lucht, het geluid en de trillingen rond de Bypass continu gemonitord. Zien we dat de vastgelegde normen overschreden worden, dan nemen we meteen bijkomende maatregelen. Zo houden we de impact op mens, dier, natuur en infrastructuur onder controle.

Vanaf eind 2025 zal het verkeer richting Nederland al op de Bypass rijden en kunnen we starten met de afbraak van de eerste delen van het viaduct. Dat laatste vormt nu nog een betonnen breuk tussen stadsdelen. We vervangen het viaduct door een verdiepte en overkapte snelweg.



Nieuwe Schijnkoker (januari 2023)



Viaduct van Merksem

In 2022 zijn ook de voorbereidende werken aan de nutsleidingen voor de Kanaaltunnels gestart. In juni 2023 werd gestart aan de bouw van een betoncentrale ter hoogte van het Straatsburgdok-Noordkaai, die zal instaan voor de productie van 1,2 miljoen m³ beton vlakbij de werf, waarbij dit beton maximaal via aparte werfwegen tot aan de werf wordt gebracht. Begin november startte het aannemersconsortium ook al met de bouw van een aanvaarberm. Deze berm moet de nieuwe Kanaaltunnels, die onder het Albertkanaal zullen lopen, beschermen tegen een eventuele aanvaring met een schip. De aanvaarberm is een primeur voor België. In ons land en omstreken zijn er geen gelijkaardige constructies te vinden. Zowel de breedte, helling en materialen werden daarom tot in de puntjes onderzocht om de veiligheid van de berm te garanderen.

De hoofdwerken van die Kanaaltunnels starten in 2024. Tijdens de werken wordt er een bouwput gemaakt in het kanaal, waar de tunnels gebouwd zullen worden. Dat betekent dat de werfactiviteiten met het scheepvaartverkeer op het Albertkanaal gecombineerd moeten worden. Om dat zo veilig en vlot als mogelijk te laten verlopen, voorzien bouwheer Lantis en Port of Antwerp-Bruges in scheepvaartbegeleiding (VTS) en passageplanning. Die is nodig omdat er ter hoogte van de werfzone éénrichtingsverkeer voor de scheepvaart wordt ingesteld.

d. De werfbuurt in

Communicatie die iedereen begrijpt en waarbij iedereen zich gezien en begrepen voelt, is van zeer groot belang. Een goede relatie opbouwen met onze 'werfburen' en hen op maat informeren maakt hier deel van uit. Vooral in Merksem en Deurne hebben we te maken met een erg diverse groep bewoners vlak bij de werven. De communicatiemiddelen worden hier dan ook op afgestemd. Infosessies blijven ook een waardevol kanaal om de betrokken bewoners of bedrijven (pro)actief te informeren over de werken in hun buurt. Het geeft ook de mogelijkheid om te luisteren naar bezorgdheden en deze tijdig te kunnen oppikken.

In 2023 werd (o.a.) naar aanleiding van de resultaten van de draagvlakmeting 2022 extra ingezet op communicatie naar de inwoners van de districten en omliggende gemeenten op rechteroever. Districtsinwoners ontvingen een infobrochure in de bus, we lanceerden het Cleo magazine, zetten samenwerkingen op met communicatiediensten van districten en gemeenten, zorgden voor coverage in de reguliere media, aangevuld met lokale doelstellingen via sociale media en de inzet van reguliere mediakanalen (TV, krant, magazines, etc.).

De kennis over en het sentiment rond het Oosterweelproject kende het afgelopen jaar een mooie positieve evolutie in deze zones. De jaarlijkse draagvlakmeting van 2023 toont immers dat de inwoners uit de projectzones van de Oosterweelverbinding zich goed geïnformeerd voelen. De scores liggen hier flink hoger dan in de niet-projectzones, al is het wel buiten de projectzone dat de sterkste stijging te vinden is. De resultaten tonen ook dat de kennis over de Oosterweelverbinding en haar voordelen is gestegen in alle onderzochte zones, met uitzondering van de projectzone op rechteroever. In deze zone noteren we een daling op verschillende deelvragen. In 2024 zullen er extra communicatie-inspanningen opgezet worden naar de inwoners uit de projectzone toe.

2) De hefboom van De Grote Verbinding

a. Hefboom voor maatschappij en omgeving

Tewerkstelling en aanpak (jeugd)werkloosheid: Jobs in De Grote Verbinding

De realisatie van De Grote Verbinding (DGV), gecombineerd met andere grote werven in de stad Antwerpen en Vlaanderen, leidt tot een verhoogde vraag naar gekwalificeerde werknemers. De huidige arbeidsmarkt wordt echter gekenmerkt door een grote krapte. De arbeidsreserve staat historisch laag, terwijl het aantal openstaande vacatures recordhoogtes bereikt met uitschieters in sectoren zoals de bouw en de industrie. De prognoses van het Steunpunt Werk voorspellen niet meteen een daling in de vraag naar talent. De krapte is immers gedeeltelijk te wijten aan demografische factoren (cfr. toenemende vergrijzingsgolf). Hoewel de conjunctuur en economie voor de nodige schommelingen kunnen zorgen, zal het voor werkgevers een grote uitdaging blijven om het schaarse talent op de arbeidsmarkt te vinden en vervolgens aan zich te binden.

De uitdaging om (Antwerps) talent kansen te bieden op de werven van De Grote Verbinding, overstijgt de werking van één enkele organisatie. Daarom sloegen VDAB, Constructiv, stad Antwerpen en Lantis in 2020 de handen ineen, omdat we geloven dat we samen meer kunnen realiseren dan alleen.

Hoewel de focus ligt op Antwerpen, verliezen we de rest van Vlaanderen niet uit het oog. DGV zorgt immers niet enkel voor tewerkstellings- en opleidingskansen in en rond Antwerpen, maar ook ver daarbuiten:

- De bedrijven die meebouwen aan DGV komen uit alle hoeken van het land en soms ver daarbuiten. Door de projectmatige manier van werken verplaatsen hun ploegen zich van opdracht naar opdracht over geografische grenzen heen. Het rekruteren van lokaal talent krijgt in deze context een andere dimensie. De meerwaarde is immers afhankelijk van de verwachte werk volumes in een bepaalde regio. Sommige bedrijven hebben slechts een kleine opdracht op de werven van DGV, terwijl anderen garantie hebben op werk voor meerdere jaren.
- De actieve werven liggen grotendeels op Antwerps grondgebied, maar ook elders gebeuren er voorbereidende werken (vb. productie van prefab beton). Het Bouwdok in Zeebrugge waar de tunnelelementen voor de Scheldetunnel worden gemaakt, is daarvan een voorbeeld.

Deze voortgangsrapportage 2023 brengt met cijfers en cases de inspanningen en resultaten van het partnerschap Jobs in de Grote Verbinding in beeld en kadert ze binnen een ruimere (arbeidsmarkt)context. De cijfers krijgen 2 keer per jaar een update. In februari voor een terugblik naar het voorbije jaar en in september voor een halfjaarlijkse stand van zaken. Deze editie omvat het volledige jaar 2023.

i. Realisaties Talentenwerf (werkplekieren)

- Werfbezoeken:

- In maart 2023 organiseerden we twee werfsafari's waar 74 toeleiders konden ontdekken welke kansen er bestaan op de Oosterweelwerven voor de werkzoekenden die zij begeleiden.
 - 3 werfbezoeken voor scholen op de werf Linkeroever (Rinkoniën)
 - 3 werfbezoeken voor werkzoekenden ter voorbereiding van een opleiding op de werf (ROCO).
- Stage- en opleidingstrajecten:
 - Opleiding 'arbeider gewapende gronden' op de werf Linkeroever (Rinkoniën): 2 starters die beiden na een opleiding van 4 weken werden aangeworven door Stadsbader.
 - Opleiding 'polyvalent werfarbeider' op de werf aan de Groenendaallaan in Merksem (ROCO): 4 starters van wie na de opleiding 2 cursisten aan het werk gingen bij Cordeel en 2 cursisten bij Willemen Infra.
 - 1 werfstage voor een tekenaar bij een onderaannemer van ROCO.
 - 2 opleidingstrajecten voor 'dumperchauffeurs' van wie 1 kandidaat na afloop werd aangenomen door DEME.
 - Opleiding 'bouwgereedschappen met verbrandingsmotor' voor scholen uit het bouwonderwijs op de werf Linkeroever (Rinkoniën). Vier verschillende scholen namen deel aan een ééndaagse opleiding in oktober 2023. Eén school nam op twee verschillende dagen deel met een klasgroep. In de opleiding zat ook een werfbezoek inbegrepen. Zowel aannemer Stadsbader als de deelnemende scholen (totaal aantal deelnemers: 40) waren positief over deze unieke opleiding buiten de schoolmuren.
 - Rechtstreekse voorstellen:

Naast de werfbezoeken en stage- en opleidingstrajecten worden er ook kandidaten rechtstreeks voorgesteld wanneer ze al relevante ervaring hebben of recent een bouwopleiding hebben gevolgd. Dit kan leiden tot directe aanwervingen zonder voorafgaande stage. In 2023 ging het over 24 cv-voorstellen bij RINK en ROCO (voor profielen bekisters, bediener snelopbouwkraan, technisch tekenaar, werforganisatie, technisch tekenaar/BIM-modelleur, werkvoorbereider, dumperchauffeur en operator), 1 rechtstreekse aanwerving van een werkvoorbereider en 4 aanwervingen voor de functies van dumperchauffeur en operator grondrecyclagecentrum.
 - Samenwerking met andere bouwbedrijven/werkgevers (buiten stelpost Talentenwerf voor aannemersconsortia Oosterweelverbinding):

Naast de samenwerking van Talentenwerf i.k.v. de Oosterweelwerken, lopen er nog andere samenwerkingen met bouwbedrijven die via de methodiek van het werkplekleren nieuw talent aantrekken. In 2023 zijn er zo 48 cursisten gestart en zijn er alvast 21 aangeworven (traject nog lopende) voor profielen als wegenwerker, stellingbouwer, monteur tracing, arbeider leidingaanleg...

ii. Acties Jobs in De Grote Verbinding

- *Doedagen:*
In november 2022 organiseerden we voor het eerst kennismakingsdagen voor werkzoekenden die werken in de bouwsector overwegen. Ze leren gedurende 2 dagen verschillende bouwberoepen kennen die veel kans bieden op duurzame tewerkstelling. In 2023 namen 93 werkzoekenden deel, waaronder vele leefloongerechtigden uit de stad Antwerpen. Meer dan 92 % gaf na de doedagen aan interesse te hebben om te starten met een opleiding. Voor 11% bleek uiteindelijk het volgen van een opleiding niet haalbaar.
- *Bouw Wow:* Op 3 mei en 29 november 2023 organiseerden we de eerste beroepenevents Bouw Wow in Merksem en Bouwtalent, waar we geïnteresseerden en passanten wilden warm maken voor jobs in de bouw, met VR brillen, een simulator voor bouwplaatsmachinisten en ateliers voor wegenwerkers, stellingbouw en industrieel isoleren. In totaal vonden ongeveer 115 werkzoekenden de weg naar Bouw Wow
- *Nieuwe locaties:* We werkten hard aan het verder realiseren van nieuwe locaties in het hartje van Antwerpen die een aanzuigeffect moeten hebben op iedereen met interesse om te werken in de bouw.
 - *Bouwtalent:* Aan het regionaal kantoor van Constructiv Antwerpen in centrum Antwerpen realiseerden we Bouwtalent: een verfrissend info- en belevingsconcept voor de bouw en locatie voor infosessies over werken in de bouw. Hiermee willen we jongeren, werkzoekenden, zij-instromers en iedereen met interesse in de bouw verwonderen over wat de bouwsector te bieden heeft. Bezoekers die getriggerd zijn, kunnen verder op ontdekking en kennismaken met een brede waaier van bouwberoepen en worden door een medewerker op weg geholpen bij het zetten van de eerste stappen richting een opleiding of een job.
 - *De werfkeet:* In de werfkeet staat praktijkgerichte beleving centraal. Op een braakliggend terrein van de stad Antwerpen zal VDAB starten met de inrichting van een tijdelijke opleidingshub waar men kan proeven van bouwberoepen met veel kans op duurzame tewerkstelling en er de eerste knepen van verschillende bouwberoepen kunnen aanleren. De ingebruikname staat gepland voor juni 2024. Hiermee verlagen we de drempel van een verplaatsing naar de bestaande opleidingscentra in de regio.
- *Drempels verlagen:* Om op de werven van De Grote Verbinding veilig aan het werk te kunnen is beschikken over een VCA attest onontbeerlijk. Voor veel anderstaligen is het behalen van dit VCA attest geen sinecure aangezien het taalniveau dat men nodig heeft om dit examen te kunnen afleggen hoger is dan het vereiste taalniveau op de werkvloer. Daarom is het sinds september 2023 mogelijk voor werkzoekenden om onder specifieke voorwaarden een opleidingsdag + examen in de eigen taal af te leggen.
- *Communicatie:* De campagne “Is een job in de bouw iets voor jou” liep van 30 oktober 2023 tot 1 december 2023. Digitaal werden er twee verschillende visuals verspreid en twee verschillende filmpjes. Deze producten waren zichtbaar op social media, bannering

op websites, VTM GO-pauzeknop ... Fysiek werden er werfdoeken voorzien aan de werfafsluitingen op de Charles De Costerlaan en visuals voorzien in tramstellen. Dit alles genereerde een totaal aantal impressies van 5.561.308 en vervolgens 22.300 clicks naar de website "Kansen voor Jobs".

- *Samenwerking met partners:*
 - *OCMW - Activering:* We intensifieerden onze samenwerking met de dienst activering van de stad Antwerpen. Deze dienst begeleidt leefloongerechtigden naar een job. We zorgden voor een betere afstemming tussen hen en VDAB, nieuwe activiteiten werden uitgewerkt (Bouwbabbels & Doedagen) en plannen voor meer structureel overleg werden gemaakt. Daarnaast werden ook alle OCMW's uit de provincie Antwerpen ingelicht over de werking van Jobs in De Grote Verbinding en de samenwerkingsmogelijkheden.
 - *Sociaal weefsel in Stad Antwerpen:* Er zijn heel wat jongerenorganisaties in de stad Antwerpen die het als een deel van hun opdracht zien om jongeren te begeleiden in het zetten van stappen naar werk. Met enkele belangrijke spelers zijn we gaan samenzitten om te bekijken hoe we (nog) intenser kunnen samenwerken. (Future@work, STW Spoorzoeker, City Pirates, Weerwerk, GATAM...).

iii. Realisaties Jobs in De Grote Verbinding

Werkzoekenden met verblijfsadres Vlaanderen				
	2021 ¹ (geen volledig jaar)	2022	2023	Totaal
Aantal werkzoekenden met een doelgroeprijn JiDGV (Een doelgroeprijn houdt in dat de klant mogelijks toegeleid kan worden naar een job gerelateerd aan de Grote Verbinding)	84	395	901	1.380
Aantal werkzoekenden in een opleiding gerelateerd aan DGV	113	383	439	-
Aantal werkzoekenden in werkplekieren, inclusief Talentenwerf gerelateerd aan DGV	26	65	92	-
Aantal werkzoekenden met een doelgroeprijn JiDGV uitgestroomd naar Werk	50	180	347	577

Tabel 1: Werkzoekenden zonder werk met jobdoelwit "Bouw" ingeschreven bij VDAB uit Vlaanderen/Stad Antwerpen/provincie Antwerpen die in 2021/2022/2023 interesse vertonen om op DGV aan de slag te gaan - een opleiding volgen gerelateerd aan DGV - werkplekieren deden - uitgestroomd zijn naar werk.

Duurzame toekomst voor zorgcampus Heder

De zorgcampus Heder (Sint-Jozef) aan de Galjoenstraat is in 2023 kunnen verhuizen naar een gloednieuw gebouw, op een locatie verder weg van de Ring en de werf. Deze zorgcampus was zeer

dicht bij de ring en de werf gelegen en zou hinder ondervinden van de werf; zeker voor hun leerlingen met fysieke beperkingen zou dit zeer gevoelig zijn. Daarom is er samen met de school en schoolbestuur, de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en Lantis gezocht naar de meest optimale oplossing, en die lag in een verhuis naar een nieuwe locatie. Op zeer korte tijd is gezorgd voor een nieuwe locatie, financiering, en bouw van een heel nieuwe site zodat de campus nog vóór de meest ingrijpende werken zou kunnen verhuizen.

b. Hefboom klimaat & natuur

Natuurgebied Blokkersdijk: verdrogingsproblematiek wordt aangepakt dankzij de Oosterweelwerken

In samenwerking met Natuurpunt trachten we de natuur in de omgeving effectief te verbeteren via de werken. In het Ringpark West worden natuurgebieden terug met elkaar verbonden. Maar ook tijdens de werf zoeken we al synergiën met de omgeving, specifiek met natuurgebied Blokkersdijk dat – net als andere natuurgebieden in de omgeving – al een tijd aan het verdrogen was. Dit wordt aangepakt door een deel van het opgepompte grondwater na zuivering te laten vloeien naar het natuurgebied. Dit komt de biodiversiteit van het gebied ten goede.

Aandacht voor lucht, geluid, groen en circulariteit

Na de realisatie van De Grote Verbinding zullen de Ringparken zorgen voor een toename aan groene ruimte, staan zij in voor een betere luchtkwaliteit en verminderen ze mee de geluidsoverlast. In Zwijndrecht en Linkeroever is de afgesproken geluidsreductie van 10 dbA zelfs binnen handbereik: een groot deel van de geplande schermen en bermen zijn al uitgevoerd of in uitvoering.

Maar ook tijdens de werken hebben we aandacht voor de leefbaarheid in de omgeving, we weten dat deze werf een hele tijd aanwezig zal zijn in de buurt en willen het voor onze burens ook aangenaam opgroeien en leven houden. We trachten zoveel mogelijk milderende maatregelen te voorzien – bv. tijdelijke geluidsschermen, zichtschermen, groenbermen, optimale inrichting van werfwegen en dergelijke.

Tijdens de werken werd een monitoring opgezet om deze parameters (lucht, stof, geluid, verkeer...) te kunnen meten, en waar nodig bij te sturen. Zo zijn we samen met de VMM gestart met luchtmetingen ter hoogte van Rietschoorvelden. Ook wordt het grondwaterpeil gemonitord met een netwerk van honderden peilbuizen, meten we de bodemstabiliteit om verzakkingen te vermijden, worden de effecten op dieren en planten opgevolgd... Specifiek voor PFAS worden ook nog stofmetingen gevoerd.

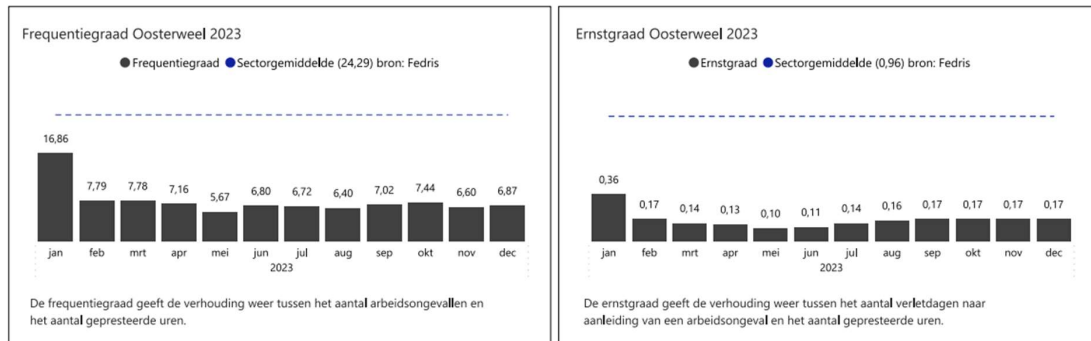
De bomen die moesten wijken aan het Noordkasteel t.b.v. de werken, kregen een tweede leven: de circulaire werkplaats Buurman biedt deze bomen aan als grondstof om opnieuw te verwerken. En na de werken planten we uiteraard opnieuw aan.

c. Hefboom voor de bouwsector en grote projecten

Veiligheid bouwsector: veiligheid op en naast de werf

Onder meer via de verplichting om een veiligheidsopleiding te volgen, willen we prioriteit maken van een veilige werfomgeving. De veiligheid op de Oosterweelwerf scoort dan ook al enkele jaren een pak beter dan het sectorgemiddelde, dit zowel op vlak van aantal ongevallen als op vlak van ernstgraad als er zich toch ongevallen voordoen: tussen 2020 en 2023 werden al 5,6 miljoen

arbeidsuren gepresteerd op de Oosterweelwerven, waarbij de gemiddelde frequentiegraad 68% en de gemiddelde ernstgraad 63% beter was dan het sectorgemiddelde.



Ook naast de werf worden maximale voorzorgsmaatregelen getroffen in functie van de verkeersveiligheid rond de werfzone en op de Antwerpse ring. Zo wordt er ingezet op tekstkarren, filestaartbeveiliging, doorsteekbaarheid van de werf voor fietsers en voetgangers... Zowel het verkeer in de omgeving als de ongevallencijfers worden gemonitord, om te kunnen bijsturen waar nodig.

Proeftuin voor innovatie

Door binnen grote projecten zoals de Oosterweelwerf resoluut de digitale kaart te trekken, transformeren we de bouwsector van binnenuit. Zowat alle grote Belgische bouw- en ingenieursbedrijven - en hun kielzog een hele reeks KMO's - zijn immers bij de bouw van de Oosterweelverbinding betrokken.

Voor Oosterweel ontwikkelen we verschillende applicaties die de digitale versnelling van de ganse sector in gang zet. Zo bouwen we Oosterweel voor de start eerst volledig digitaal en dat over de volledige levenscyclus, van ontwerp over bouw tot onderhoud en exploitatie. Dankzij het gebruik van deze technologie worden faalkosten tijdens de bouw – normaal 5 à 10 % van de investering – gereduceerd. Zo doet Lantis aan procesoptimalisatie, en leren we denken in termen van circulaire economie. Deze technologie kan vervolgens ook in andere bouw- of stadsplanningsprojecten gebruikt worden. Hierdoor wordt waarde gecreëerd voor de hele bouwsector en onze economie, nu en in de toekomst.

Daarnaast beginnen de innovaties in uitvoeringstechnieken zich ook op de stapelen, denk aan de nieuwe barrier of verkeersgeleider die minder ruimte inneemt op de snelweg, gewapende gronden om minder beton – en dus ook CO₂ – te moeten produceren... De Oosterweelverbinding gebruiken als proeftuin, biedt een opportuniteit om dergelijke innovaties nadien uit te rollen in de hele bouwsector.

3) Financiële rapportering

a. Planning en (financiële) voortgang

Het deelproject Linkeroever (AUR contract) – waarin contractueel het leefbaarheidsproject Ringpark West werd ingekanteld – loopt richting het einde aan, sinds de start der werken in 2018. Ondanks de PFAS-problematiek en de impact van Covid, kan de planning voor Linkeroever worden aangehouden. Omwille van de PFAS-problematiek is er regelmatig bijgestuurd moeten worden door de aannemer en Lantis om deze planning te kunnen aanhouden.

Voor het deelproject Scheldetunnel (AUR contract) loopt de werf ook volgens het contractuele pad, dat afgeklopt werd aannemer COTU. Na een vertraging ten gevolge van onder meer de PFAS-problematiek, loopt de uitvoeringsplanning nu conform de nieuwe contractuele mijlpalen. In 2023 werd er op het jaareinde zelfs voor 22 miljoen euro meer gerealiseerd dan voorspeld.

Voor het AUR project van de tunneltechnische installaties (VTI) werd enkel de uitvoering van de engineeringfase vastgelegd. De planning van deze studies is volgend op de civiele projecten en wordt hierop afgestemd.

Zowel voor 3A (Oosterweelknoop) als 3B (Kanaaltunnels en R1) werd een NEC-contract met de respectievelijke opdrachtnemer, Rinkoniën en ROCO, afgesloten. Dit contract legt alle contractuele voorwaarden vast, en ook de contractgegevens voor de FASE 1 van deze contracten (de voorbereidende fase) evenals de vooropgestelde overgangsdata (vooropgesteld, kunnen in onderling overleg bijgestuurd worden, wat gezien de PFAS-problematiek en de inkanteling van de overkappingen ook al nodig is gebleken - bijkomende studies en installaties vereist). Binnen het afgesproken kader lopen de onderhandelingen voor het vastleggen van de doelkost of target cost voor deze contracten. Om de haalbaarheid van mijlpalen (m.n. de ingebruikname van de Oosterweelverbinding) te borgen en op deze wijze efficiënt geld en tijd te beheren, wordt al overgegaan tot contractsluiting voor bepaalde kritische onderdelen. Zo is bijvoorbeeld het onderdeel bypass-noord al overgegaan naar fase 2 van het NEC-contract om in uitvoering te gaan. Op deze manier kunnen impactvolle (scope)wijzigingen en risico's – zoals de inkanteling van de overkappingen en aanpak PFAS – beheerst worden om de timing (met integratie en bouw overkappingen ingeschat op 2033) aan te houden.

In onderstaande tabel geven we het overzicht weer van de uitgaven sinds het afsluiten van het Toekomstverbond in 2017, en maken we ook een doorkijk of prognose naar de toekomstige omzet.

LANTIS
MEERJARENBEGROTING-PLANNING
PROJECTIE-PERIODE 2017-2032

kC	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Begroting 2024	Projectie 2025	Projectie 2026	Projectie 2027	Projectie 2028-32
Hoofdwerken	2.900	4.699	33.904	116.312	229.759	284.517	448.462	563.816	680.063	534.072	535.407	1.981.989
Oosterweelverbinding												
Projectmanagement, Verzekering, Compensaties & Voorbereidende Werken	58.030	55.873	75.044	45.872	36.964	57.958	47.074	70.065	55.822	59.049	36.857	125.775
OWV-verbonden Projecten (Leefbaarheid, PFAS...)	294	9.529	4.194	54.445	46.991	85.600	119.068	213.105	58.415	75.200	106.670	721.382
Minder Hinder, Modal Shift & Toekomstverbond	1.923	3.125	11.387	38.350	29.103	15.797	16.362	18.273	17.699	9.549	0	0
TOTAAL PROJECTEN	63.146	73.226	124.530	254.980	342.816	443.871	630.966	865.259	811.999	677.870	678.934	2.829.146

b. Financiering

Het financieel model werd vorig jaar volledig herijkt:

- Toevoeging van de bijkomende scope die via dit model gefinancierd diende te worden, met name de overkappingen (1 miljard euro) en PFAS (300 mln euro);
- Geüpdatete projectbudget, inclusief indexatie en projectgebonden risico's;
- Bijgewerkte financieringsafspraken met het Vlaams Gewest;
- Inputparameters: meest recente prognose van verkeersvolumes
- ...

Dit herijkte financieel model behoefde geen nieuwe grondige update, aangezien er zich geen nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan. Jaarlijks wordt dit model wel geüpdatet, aan de hand van de nieuwe openingsbalansen na elke jaarafsluiting. Gezien de jaarafsluiting pas gefinaliseerd is tegen eind februari, kan de update van het model die nadien wordt doorgerekend, niet meer toegevoegd worden aan dit voortgangsrapport.

We gaan in dit voortgangsrapport wel in op de vragen en aandachtspunten die het Rekenhof heeft opgeworpen tijdens haar audit van maart 2023.

Financieringsafspraken in functie van een robuust financieel model

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt Lantis gebruik van het kapitaal van de vennootschap, de retributieontvangsten van de NV Tunnel Liefkenshoek (tol inkomsten Liefkenshoektunnel) en de kaderovereenkomst financiering.

De kaderovereenkomst van de Oosterweelverbinding is goedgekeurd in 2018. Er is voor geopteerd dat Lantis een thesauriebewijzenprogramma (korte termijn Commercial Paper en lange termijn obligaties 'Project Bonds') zal opzetten via een bank en dat het Vlaamse Gewest die vervolgens volledig opkoopt. Dit thesauriebewijzenprogramma zal in samenspraak tussen Lantis en het departement Financiën en Begroting worden opgezet. Het bedrag van het programma bedraagt 3.600.000.000 euro, gebaseerd op een raming aan toenmalig prijspeil. De maximale termijn voor uitgifte en opname op het programma loopt tot het einde van de bouwperiode van de gehele Oosterweelverbinding. De terugbetaling begint vanaf het begin van de operationele periode van tolheffing over de Oosterweelverbinding door Lantis. Er werd destijds uitgegaan van een bouwperiode van 2018 tot 2025.

De investering in de Oosterweelverbinding zal zich in de toekomst terugverdienen door middel van tolinkomsten over de Scheldekruisingen. Deze opbrengsten zullen aangewend worden om de lening die werd aangegaan met Vlaanderen terug te betalen. Hiertoe werd een financieel model gebouwd en goedgekeurd en dat minstens jaarlijks wordt gecontroleerd op zijn robuustheid ingevolge evoluties in het project en de markt. Conform de kaderovereenkomst financiering tussen BAM en het Vlaams Gewest wordt de lening terugbetaald vanaf openstelling van de Oosterweelverbinding over een periode van maximaal 40 jaar per bond.

Er hebben zich sinds 2018 een aantal ontwikkelingen voorgedaan die noopten tot bijkomende afspraken omtrent financiering:

- (i) Naar aanleiding van het Toekomstverbond werden er in 2018 en recent in 2022 bijkomende leefbaarheidsprojecten toegevoegd aan de scope van Oosterweelwerken; dewelke geïntegreerd hiermee uitgevoerd zullen worden. Dit zorgt enerzijds voor een verlenging van de bouwtijd en zo ook een latere en meer uitgespreide opname van de lening. Waar er ten tijde van afsluiten van de huidige Kaderovereenkomst uitgegaan

- werd van een bouwopgave tot 2025 en een opname van bonds na afsluiten van de overeenkomst, gaan we nu uit van een langere bouwopgave en een opname van externe financiering via het departement Financiën en Begroting in 2023.
- (ii) Anderzijds dienen een groot deel van deze leefbaarheidsprojecten bijkomend gedragen te worden via het financieel model met terugbetaling uit toelinkkomsten. Dit betreft een toename van de CAPEX met 868 miljoen euro (voor de onderbouw op rechteroever van de leefbaarheidsprojecten, prijspeil 1/1/2022) en van de werkingskosten met 132 miljoen euro (voor de werkingskosten 1e fase leefbaarheidsprojecten en de werkingskosten maximale overkapping).
 - (iii) Ten opzichte van 2018 dient er vandaag ook rekening te worden gehouden met de sanering van de gronden in het kader van PFAS. Hiervoor wordt een provisie voorzien van 300 miljoen euro, om op te vangen binnen het financieel model.
 - (iv) Gegeven de inflatoire druk die leidt tot zowel stijgende bouw prijzen als interestlasten op overheidsleningen, is gebleken dat de structurering van vreemd vermogen van Lantis niet meer tot marktconforme dekking van de risico's leidt. Bovendien houdt het leningsplafond van 3.600 miljoen euro zoals afgestemd op het project vóór 2017 onvoldoende rekening met indexatie van het project.

Deze hernieuwde financieringsbehoefte werd vertaald in een bijkomende financiering bestaande uit een uitbreiding van het leningsplafond via project bonds en een nieuwe achtergestelde lening (ten bedrage van 1.200 mln euro). Dit werd geregeld middels het afsluiten van een Addendum bij de Kaderovereenkomst Financiering tussen BAM (Lantis) en het Vlaams Gewest.

Voor de bijkomende achtergestelde lening worden volgende modaliteiten afgesproken in het Addendum:

- De rente op de achtergestelde obligatielening zal 5% per jaar bedragen. Interesten tijdens de bouwfase worden gekapitaliseerd (i.e. toegevoegd aan de hoofdsom) maar niet uitbetaald. Interesten tijdens de operationele fase worden uitbetaald o.b.v. de beschikbare (vrije) cash als aan volgende voorwaarden wordt voldaan (cumulatief):
 - Reserverekening voor grote onderhoudswerken (MRA) en Excess Cash buffer (200.000.000 euro) zijn aangelegd in hoofde van BAM;
 - Eerste terugbetaling van de Project Bonds heeft plaatsgevonden; en
 - De Dekkingsratio van 1,10 is behaald in het laatst afgesloten boekjaar.
- Interesten tijdens de operationele fase die niet kunnen worden uitbetaald op basis van de bovengenoemde voorwaarden, worden gekapitaliseerd net als tijdens de bouwfase.
- De terugbetalingen van de hoofdsom zullen bepaald worden a rato van beschikbare middelen na de verschuldigde betalingen op basis van de aannemingscontracten en de financieringskosten (rentes en aflossingen) op de niet-achtergestelde schulden.

Deze aanvullende financieringsafspraken resulteren in een robuuste financiering voor de Oosterweelverbinding en de aan het financieel model toegevoegde scope.

Aan de Europese Investeringsbank – dewelke ook een financiering via lening verstrekt aan de Vlaamse overheid voor 1 miljard euro voor dit project van Europees belang – werd hierover gerapporteerd. De EIB heeft ondertussen de volgende schijf van financiering uitgekeerd. De toepassing van deze beheersmaatregel volstaat op huidig moment om een robuuste business case te garanderen; er is nog opwaarts potentieel om toekomstige risico's op te vangen.

Inschatting van de verkeersvolumes als input voor het financieel model

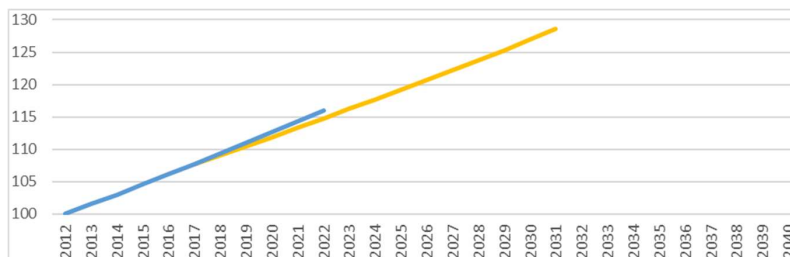
Het financieel model van de Oosterweelverbinding gaat uit van tolheffing op de verschillende Scheldekrusingen en dit voor zowel personenwagenverkeer als voor vrachtverkeer. Een belangrijke factor in deze berekening is uiteraard de verwachte hoeveelheid aan verkeer dat vanaf ingebruikname van het project in 2030 en gedurende de gehele exploitatieperiode tot 2080 van de infrastructuur zal gebruikmaken. We geven hierbij meer toelichting bij de verkeersvolumes die gebruikt werden in de herijking van het financieel model, zoals gepresenteerd op de voortgangsrapportage van voorjaar 2023. Deze toelichting of onderbouwing is afkomstig van onafhankelijke verkeersdeskundigen (Transport & Mobility Leuven) en Team Verkeersmodellen.

Voor de inschatting van de volumes en de verdere groei van het wegverkeer in de periode 2030 tot 2080 wordt de periode opgedeeld in 3 delen.

1) Detaillering groei Scheldeovergangen tot 2030

Voor de startvolumes in 2030 wordt het Regionaal Verkeersmodel als basis gebruikt. Dit regionaal verkeersmodel geeft cijfers weer voor de hele regio, waarop door de analyse op de Scheldeovergangen door verkeersexperten een (beperkte) bijstelling werd gedaan.

In onderstaande grafiek wordt de groei van het vrachtverkeer zoals voorspeld door het verkeersmodel (oranje) en de groei gebaseerd op de tellingen (blauw) visueel uitzet. De door het verkeersmodel voorspelde groei volgt dus de trend van de tellingen.



Figuur Cumulatieve stijging jaarintensiteiten vrachtverkeer t.o.v. 2012 volgens trend (blauw) en volgens verkeersmodel (oranje)

2) Detaillering groei 2030-2040:

Voor deze periode wordt enerzijds gebruik gemaakt van de prognoses van het Planbureau (rapport april 2022) anderzijds wordt er gekeken naar de groei die het Regionaal Verkeersmodel Antwerpen tussen 2017 en 2030 berekent.

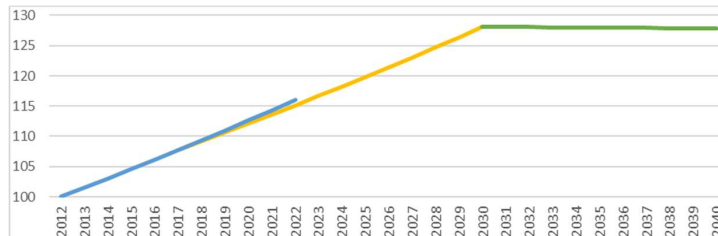
Het rapport van het Planbureau van april 2022 verwacht een algemene stijging van het personenautoverkeer in België over de weg voor de periode [2019-2030] van 5,8% en een daling voor de periode [2030-2040] van 0,2%. Het rapport van het Planbureau verwacht een algemene stijging van het vrachtverkeer in België over de weg voor de periode [2019-2030] van 6,0% en voor de periode [2030-2040] van 12,0%.

De groeicijfers vanaf 2030 leiden we af vanuit de prognose van het Planbureau.

Voor de cijfers tot 2030 – waarvoor we beschikken over een gedetailleerd model (regionaal verkeersmodel, met meso-analyse voor de Scheldeovergangen – gebruiken we dit nauwkeuriger model. Voor de groei vanaf 2030 wordt de prognose van het Planbureau gevolgd – die voor de Scheldeovergangen een eerder conservatief beeld geeft. Een sterkere

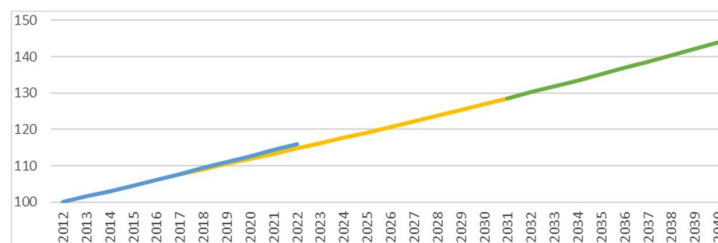
groei na 2030 zou te onderbouwen zijn, aldus de verkeersexperten, maar vanuit de grote onzekerheid voor deze verdere toekomst en vanuit het worst-case principe voor het financieel model wordt toch voor de gemiddelde Belgische groei van het Planbureau gekozen.

Wanneer we deze groei volgens het planbureau in lijn leggen met de groei van de tellingen en het verkeersmodel (en dus de cijfers voor 2030 als basis voor de periode 2030-2040 gebruiken) zien we volgend verloop (groen) voor vrachtverkeer en personenwagenverkeer in de periode 2030-2040 (zie onderstaande figuren).



Figuur Groei personenwagenverkeer

Telling (blauw), verkeersmodel (oranje), groei Scheldekruisingen 2030-2040 (groen).



Figuur groei vrachtverkeer

3) Detaillering groei 2040-2080:

Voor een verdere prognose na 2040 is de basis nl. de verwachte evoluties op economisch en demografisch vlak en de evolutie van de transportmodi minder zeker.

Bovendien lopen de voorspellingen van het Planbureau “maar” tot 2040 en zijn er dus geen verdere gegevens om de groei van het verkeer op te baseren.

Voor 2040-2080 wordt daarom uitgegaan van een extrapolatie van de prognoses van het planbureau. Maar vanuit het voorzichtigheidsprincipe wordt bij de extrapolatie de groei gehalveerd ten overstaande van de voorspelde stijging tussen 2030-2040.

Prijselasticiteit of tolgevoeligheid van vrachtstromen

Naar aanleiding van het aandachtspunt van het Rekenhof over prijselasticiteit van de verkeersvolumes ten gevolge van tol, werd door onafhankelijke verkeersdeskundigen een bijkomende analyse opgemaakt van de vrachtstromen in elk van de Scheldetunnels zoals berekend in het Regionaal Verkeersmodel Antwerpen. In de verplaatsingsmatrix van elke overgang werd voor de ochtend- en avondspits een matrix opgesteld en werden de 10 belangrijkste relaties geselecteerd.

Voor elk ervan werd nagegaan welk de belangrijkste route is die in verkeersmodel wordt gebruikt. Voor deze route werd de totale kost berekend op basis van de huidig te betalen tol, de kost aan

rekeningrijden, de afstand en de tijd (inclusief vertragingen ten gevolge van congestie en wachttijden aan verkeerslichten), dit gebaseerd op wegingsfactoren gevalideerd in een groot aantal studies. Alle factoren worden daarbij omgezet in een kost. Dezelfde berekening werd gedaan voor het meest interessante alternatief waarbij zowel voor de basissituatie (de verkeerssituatie met het huidige voorziene tolniveau in de Scheldetunnels) en scenario's met een verhoogd tolniveau de verdeling over beide alternatieven berekend.

Voor de 10 belangrijkste relaties werd de tol in 3 Scheldekruisingen opgehoogd met 20%, 50% en 100%. Deze verhoogde tol wordt vervolgens in rekening gebracht in de berekening van de totale kost (tol+afstand+tijd) voor de route die het vrachtverkeer volgt voor deze relaties door de Scheldetunnels en vergeleken met de totale kost van de meest interessante alternatieve route.

Voor 9 van de 10 relaties blijft, na ophoging van de tol met 20%, 50% en 100%, de basisroute de economisch meest interessante route. Voor de relatie "Duitsland – Verenigd Koninkrijk" is zonder ophoging van de tol de route over Brussel het meest interessant, met verhoogde tol is de route via Brussel interessanter.

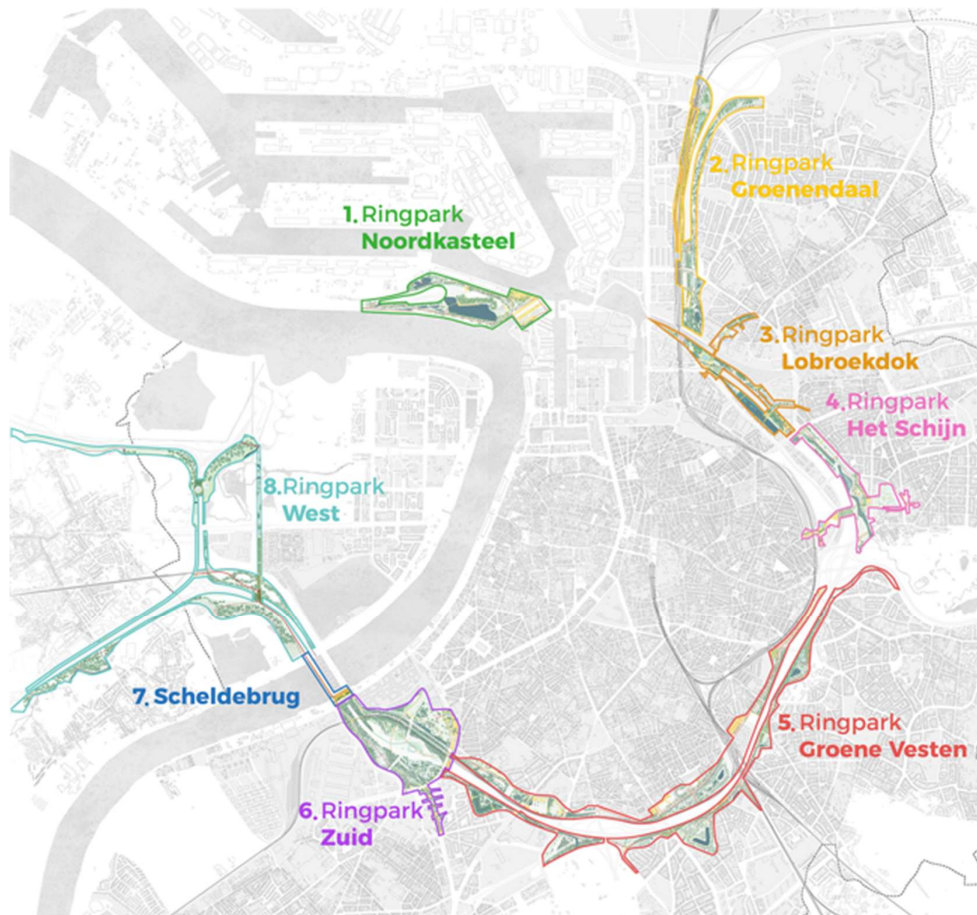
Voor de inschatting van de verkeerstromen gaan we er niet vanuit dat al het vrachtverkeer voor de route met de laagste totale kost zal kiezen wat zou betekenen dat de verhoging van de tolkosten geen wijziging in het gebruik van de Scheldetunnels zou veroorzaken. Om een veilige inschatting te maken nl. zonder een overschatting van het gebruik van de Scheldetunnels, houden we uitdrukkelijk rekening met het feit dat een deel van de chauffeurs / transportmaatschappijen / vrachtwagens een afwijkende afweging maken en toch de alternatieve route met een hogere totale kost kiezen. Niet iedereen is immers even goed geïnformeerd of hanteert dezelfde wegingsfactoren van kost, tijd en afstand.

Door het verhogen van de kost van de basisroute zou dit deel van het verkeer kunnen kiezen voor het qua kost meest interessante alternatief. Als het resultaat van deze analyse omgezet wordt in percentages van vrachtverkeer dat mogelijks kiest voor een andere route – waarop ook weerstanden (bv. file) gelden – , komen we tot volgende tabel van prijselasticiteit:

toename tol	20%	50%	100%
evolutie vrachtverkeer	-2%	-5%	-10%

Met deze prijselasticiteit zal rekening gehouden worden bij de toekomstige updates of herijkingen van het financieel model.

B. Leefbaarheidsprojecten en overkappingen



Overzicht Leefbaarheidsprojecten

Bij de ondertekening van het Toekomstverbond engageerden we ons om samen met de stad Antwerpen 1,25 miljard euro te investeren in een eerste fase leefbaarheidsprojecten. In eerdere voortgangsrapportages gingen we in detail in op de extra indexatie omwille van de sterke prijsstijgingen van de bouwprijzen, gaven we aan dat onderbouw van de 1e fase overkappingen in de projectzone van de Oosterweelverbinding op Rechteroever niet langer vanuit het leefbaarheidsbudget maar via de tolinkomsten van Lantis gefinancierd zouden worden en werd de beslissing om in de projectzone van de Oosterweelverbinding op Rechteroever meteen maximaal te overkappen toegelicht. Tenslotte gaven we in de voortgangsrapportage van 27 oktober 2022 aan dat voor een aantal leefbaarheidsprojecten de raming van 2017 op basis van bijkomend onderzoek gevoelig verhoogd werd. Dit alles maakte dat de som van de geraamde kosten voor de leefbaarheidsprojecten beperkt hoger was dan het voorzien leefbaarheidsbudget. Sindsdien zetten we extra in op kostenbeheersing in de verder ontwerp- en bouwfase en werd afgesproken om voor alle leefbaarheidsprojecten een optimalisatietarget -5,5 % na te streven. Bij elk van de leefbaarheidsprojecten gingen we de afgelopen maanden op zoek naar de beste manier om dit optimalisatietarget te realiseren. Voor een aantal ringparken zitten we vandaag nog in deze fase van het ontwerp dat men verder ontwerpt uitgaande van dit verlaagde budget. Hierdoor kan bij deze projecten ook niet expliciet aangegeven worden waar precies deze optimalisatie wordt gerealiseerd

of zal gerealiseerd worden. Wanneer dit niet volledig mogelijk zou blijken gaan we op zoek naar bijkomende inkomstenbronnen.

Het zogenaamde overkappingsfonds wordt jaarlijks gespijsd met onbenutte kredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. In onderstaande tabellen vindt u een overzicht van de middelen die in het overkappingsfonds werden gestort en aangewend en een overzicht van de investeringen door Vlaams gewest en stad Antwerpen per leefbaarheidsproject.

Overzicht aanwending¹ en spijziging overkappingsfonds (2018-2023)

Jaar	Beginsaldo	Aanwending	Spijziging	Eindsaldo
2017	0	0	54.315.000	54.315.000
2018	54.315.000	838.379	55.760.000	109.236.621
2019	109.236.621	823.738	59.209.000	167.621.883
2020	167.621.883	27.797.448	55.000.000	194.824.435
2021	194.824.435	14.761.723	55.000.000	235.062.712
2022	235.062.712	38.498.580	55.000.000	251.564.132
2023	251.564.132	34.517.900	55.000.000	272.046.231
Totaal		117.237.769	389.284.000	

Geïnvesteerde bedragen¹ per leefbaarheidsproject (2018-2023)

	Vlaams Gewest	Stad Antwerpen	Totaal
Algemene studies, communicatie, participatie	11.599.896	1.195.457	12.795.354
Ringpark Noordkasteel		792.978	792.978
Ringpark Groenendaal		1.384.699	1.384.699
Ringpark Lobroekdok		1.378.898	1.378.898
Ringpark Het Schijn		1.201.236	1.201.236
Ringpark de Groene Vesten		3.098.340	3.098.340
Ringpark Zuid	3.326.710		3.326.710
Ringpark West	96.431.944	22.333	96.454.277
Scheldebrug	5.879.218	608.069	6.711.322
Totaal	117.237.769	9.682.011	127.143.814

¹ Voor de jaren 2018-2020 de vastleggingen. Voor de jaren vanaf 2021 Vastleggingen voor algemene studies, communicatie en participatie. Vereffeningen voor de leefbaarheidsprojecten

1) De noordelijke Ringparken

De Oosterweelverbinding sluit op rechtereover aan op het Noordelijk deel van de R1. De aansluiting van de Oosterweelverbinding zal in deze zone de onderbouw vormen voor de noordelijke Ringparken. Concreet gaat het om de volgende Ringparken: Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn. De uitvoering van de delen van deze Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt gepland ofwel samen met de werken van de onderbouw, ofwel aansluitend aan de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt bekeken of deze versneld kunnen uitgevoerd worden. Een deel van de zone Merksemse Tuinen kan zo versneld uitgevoerd worden en het ontwerpteam is hiervoor gestart met de opmaak van het Definitief Ontwerp.

a. Ringpark Noordkasteel

Voor de gezamenlijke opvolging en afstemming tussen onderbouw- en bovenbouw richtten de stad Antwerpen en Lantis een Implementatiestructuur op. De elementen die onlosmakelijk verbonden zijn met de werken van de onderbouw worden afgerond en geïntegreerd in de plannen van Rinkoniën.

De bijgestuurde projectnota moet worden goedgekeurd door een projectstuurgroep. Er werd op 11 januari 2024 een werkoverleg ter voorbereiding van de definitieve oplevering van de projectnota gehouden.

De opmaak van het definitief ontwerp voor hele Ringpark is lopende in functie van een gezamenlijke vergunningsaanvraag door de stad Antwerpen en Lantis. Het ontwerpteam voor de bovenbouw zal starten van zodra de gezamenlijke elementen met Lantis volledig zijn.

b. Ringpark Groenendaal

Begin 2023 werd er door Lantis een scopewijziging voorgesteld waarbij het leefbaarheidsproject 'Bermenlandschap langs een verlaagde R1 Noord' wordt gewijzigd door de R1 niet verlaagd aan te leggen. De wijziging is een besparing in bouwcost en sluit een aantal risico's uit als gevolg van het verdiepen van de Ring. De Stuurgroep Over de Ring heeft op 14 juni 2023 zijn voorwaardelijk akkoord gegeven voor de scopewijziging: er mocht geen negatief gevolg zijn voor lucht en geluid op park en woonwijk, kwalitatieve parkinrichting Merksemse Tuinen moest mogelijk blijven, herontwerp Merksemse Tuinen en Luchtbal Natuurtuinen en ontwerp Kap Groen Hart wordt cocreatief opgezet en de stuurgroep zou vastleggen hoe de besparing op de bouwcost optimaal gealloceerd kan worden.

Het voorontwerp voor de zone Merksemse Tuinen werd beperkt herzien naar aanleiding van de wijziging van het alignement ter hoogte van deze zone, voor de inpassing van de bijkomende kap Groen Hart. Hogere bermen en schermen en meer grondverzet worden ingepast in een kwalitatieve parkinrichting. Hierbij wordt rekening gehouden met de conclusies van de extra uit te voeren studies rond geluids- en luchtkwaliteit.

Bijkomend wordt een deel van de zone Luchtbal Natuurtuinen herzien om een optimalisatie voor grondverzet te kunnen doorvoeren waarbij extra grondvolume kan afgezet worden in deze zone.

Op dit moment wordt een voorontwerp opgemaakt voor het landschap op de kap Groen Hart. Als input voor de invulling van de kap Groen Hart werd er een breed participatief traject gevoerd waarbij meer dan 600 burgers bevroegd werden via verschillende platformen.

Er werd een impactanalyse uitgevoerd naar de impact van de stadsserre op de Luchtbaltunnel. Er werd vastgesteld dat voor het noordelijke deel van de stadsserre er geen noemenswaardige aanpassingen aan de Luchtbaltunnel nodig zijn om een stadsserre mogelijk te maken waarbij een

flexibele invulling mogelijk blijft. Voor de oostelijke zijde wordt er nog een analyse opgemaakt om voldoende garantie te hebben dat de impact op de Luchtbaltunnel beperkt is. Er wordt een overlegtraject opgestart voor de verdere implementatie van de stadsserre.

Voor het zuidelijk deel van het Ringpark (deelzone Metropolitane Green / Parklounge) wordt er een definitief ontwerp opgemaakt, incl. implementatie van die elementen van het Ringpark die onlosmakelijk verbonden zijn met de werken van de onderbouw.

Sinds de voorgaande rapportage werd de projectcontour gewijzigd met het toevoegen van de kap Groen Hart, de noordelijke onderdoorgang en een extra zuidelijke onderdoorgang ter hoogte van station Luchtbal.

c. Ringpark Lobroekdok

Met het oog op de maximale overkapping in de werfzone voor de Oosterweelverbinding werd in 2022 beslist om enkele extra kapstukken te bouwen. Voor het Ringpark Lobroekdok gaat het onder andere over een verlenging van de Kap Dam, een verlenging (50m) van de overkapping van de noordwestelijke hoek, die vooral zorgt voor een betere verbinding binnen het park aan beide zijden van de sleuf en waarbij de grootste proximateit van het hele project tussen sleuf en wijk vermindert op een strategisch plek.

Daarnaast is er nog de Kap Kalverwei, een 60m brede overbrugging van de ring halverwege de sleuf aan het Lobroekdok, die een netwerk van de routes binnen het park toelaat en verankert de kortste routes tussen binnen- en buitenzijde van ring.

Voor beide kappen is het conceptontwerp van de onderbouw en het voorontwerp van de bovenbouw in opmaak, inclusief de bermen en schermen rondom.

Een laatste leefbaarheidsingreep die in 2023 aan dit Ringpark werd toegevoegd is de Groene Brug. Het initieel idee was om de tijdelijk bypass-brug te hergebruiken als permanente parkverbinding over het Albertkanaal tussen Ringparken Groenendaal en Lobroek, zinvol voor fietsers, voetgangers en ecosysteemdiensten. De impactanalyse van deze brug op de onderbouw is afgerond en de eerste conclusies tonen dat de afsteunen van een groene brug mogelijk is in bepaalde zones. Aangezien de bypass brug niet voorzien is op een lange levensduur is de herbruik van deze brug niet mogelijk. De afmetingen van de Groene Brug kunnen daardoor vrijer gekozen worden en beter afgestemd worden op de mogelijkheden op de onderbouw. De impact van de aanloophellingen naar de brug zijn nog in verder onderzoek.

In Ringpark Lobroekdok is er een grote interferentie tussen elementen van de bovenbouw en de onderbouw. De Groene Brug is daar een voorbeeld van. Om deze beter af te stemmen worden implementatiepakketten opgemaakt die of een opdracht formuleren of uitgangspunten vastleggen nadat verder onderzoek heeft plaatsgevonden. Het gaat onder meer over de impact van de fietsbrug IJzerlaan op de onderbouw, aanpassing Lobroekdok en de afstemming fietsbrug Schijnpoot op de onderbouw. Volgende implementatiepakketten zijn gepland zijn: het zwemdok en de uitbreiding van de contour van het ringpark met de onderdoorgang onder het spoor en de omgeving rondom het dienstbouwwerk Noorderlaan.

Het ontwerpteam zal de zone Kap Dam herwerken tot een Voorontwerp 2.0 gezien de grote wijzigingen in dat gebied. Zo zal onder meer onderzocht hoe het gat onder het spoor kan worden dichtgelegd waardoor een betere verbinding met Steenborgerweert mogelijk is. Ook het tracé van de aanloophelling van de fietsbrug IJzerlaan moet aangepast worden.

d. Ringpark Het Schijn

Ook voor dit ringpark worden onderbouw en de bovenbouw doorlopend afgestemd tussen stad en Lantis wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten en dit binnen de scope van het gevalideerde voorontwerp. Het ontwerpteam maakt tegen maart 2024 een voorontwerp, geïntegreerd in het voorontwerp van 2021, voor de bovenbouw van de bijkomende overkappingen in Ringpark Het Schijn.

Een deel van Ringpark Het Schijn valt buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding en kan versneld uitgevoerd worden, zogenaamde 'Ringpark Het Schijn Fase 1'. In 2023 werd het definitief ontwerp hiervan afgerond en aansluitend de vergunnings- en aanbestedingsprocedure opgestart. Onder voorbehoud van het verkrijgen van een omgevingsvergunning wordt de uitvoering van Fase 1 aangevangen in 2024.

2) Ringpark Groene Vesten

a. Pomppark Zuid

Het aanbestedingsdossier voor het deelproject Pomppark Zuid werd afgerond en gepubliceerd.

In het kader van de realisatie van de Ringparken is een proefopstelling gebouwd van verschillende types geluidswerende wanden uit schanskorven. Hier worden geluidstest uitgevoerd bij vijf proefopstellingen van zulke wanden. De aanleiding daarvoor is de start van de aanleg van Pomppark Zuid later dit jaar. Die wanden moeten het geluid van de naastliggende Ring en spoorweg reduceren, zodat de parken aangenaam zijn om in te vertoeven. Naast de resultaten van de geluidstest worden ook de kostprijs en esthetiek van de varianten mee in kaart gebracht.

Om het effect van die wanden vooraf te onderzoeken, werden vijf proefopstellingen, met schanskorven met elk een andere opbouw en materialisatie. De geluidstest brengt de geluidsabsorptie en -isolatie van de varianten in kaart en moet uitsluitsel brengen of de varianten voldoen aan de gestelde eisen. Zo moet de geluidsabsorptie ter hoogte van het schermelement minimaal 5 dB bedragen, en de geluidsisolatie minimaal 28 dB. De conclusies worden in maart 2024 verwacht. Naast de resultaten van de test worden ook de kostprijs en esthetiek van de verschillende varianten in kaart gebracht. Het team van intendant Alexander D'Hooghe doet vervolgens een voorstel voor de voorkeursvariant van de geluidswerende wand.

Door de recente materiaalprijsstijging is het taakstellend budget voor Pomppark Zuid ontoereikend t.a.v. het lokale ambitieniveau. Om dit te kunnen behouden, wordt het taakstellend budget voor Pomppark Zuid door de stad Antwerpen aangevuld met 3,37 miljoen euro.

b. Cluster Centraal

Het voorontwerp voor Cluster Centraal is in opmaak. Hierbij wordt een voorontwerp opgesteld voor het maximaal scenario. De Stuurgroep Over de Ring adviseerde om de geluidsmaatregel Wolvenberg verder uit te werken als uitvoeringsproject binnen Cluster Centraal. De positie en de hoogte van de geluidsscherm Wolvenberg werden intussen vastgelegd en worden gerealiseerd binnen Cluster Centraal.

c. Geluidsmaatregelen Tuinwijk Borgerhout en geluidsmaatregel middenbermt

De geluidsmaatregel middenbermt werd door Team Intendant en AWV afgestemd met de resultaten van de uitgevoerde teststrook van de oppervlaktebehandeling 'NGCS' (Next Generation Concrete Surface) op het betonnen wegdek van de Ring tussen de Posthofbrug en de Zurenborgbrug. De

resultaten geven duidelijk reducties van het rolgeluid van het wegverkeer. De oppervlaktebehandeling is bovendien sneller, goedkoper en makkelijker uitvoerbaar dan de ‘geluidsmaatregelen middenberm’ uit het landschapsontworp Ringpark Groene Vesten. Het volledige betonnen wegdek van de Ring uitvoeren met de oppervlaktebehandeling heeft een kostprijs van 6 miljoen euro incl. btw. Het gaat om het deel tussen de K. Silvertopstraat en de knoop E313. Dit is een langer deel dan wat voorzien werd in de geluidsmaatregel middenscherm. De werken starten in april en zullen vermoedelijk 120 werkdagen vergen.

3) Ringpark Zuid

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

- Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid (infrastructuurproject AWV)
- 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. Het ontwerp Grup/plan-Mer werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse regering op 6 oktober 2023. De definitieve vaststelling wordt voorzien in voorjaar 2024.

De uitvoering van deze werken worden gepland van 2027 tot 2032.

4) Scheldebrug

Het Leefbaarheidsproject Scheldebrug is overgegaan tot realisatie (start aanbestedingsprocedure).

a. Start aanbestedingsprocedure

Begin 2024 werd de aanbestedingsprocedure, via een Design Build Maintain formule (DBM), opgestart.

Hiertoe sloten De Vlaamse Waterweg nv en stad Antwerpen op 25/10/2023 eerst een Realisatieovereenkomst af m.b.t. de realisatie van de Scheldebrug. Immers tezamen met de *Scheldebrug* (m.i.b.v. de bouw van de bijhorende noodwachtplaats) worden eveneens de stabilisatie en herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen, alsook het verhogen van de waterkering in een gezamenlijke opdracht aanbesteed, gezien deze ruimtelijk en technisch niet te scheiden zijn. Deze laatste worden via de reguliere middelen (stedelijk middelen en Vlaams GIP) gedragen. Deze Realisatieovereenkomst bevat de nodige afspraken tot het gezamenlijk plaatsen en uitvoeren van deze opdracht. De Vlaamse Waterweg nv zal optreden als aanbestedende overheid voor de gehele opdracht en als projectleider in de uitvoering van de Scheldebrug, kaaimuurstabilisatie, verhogen van de waterkering, de noodwachtplaats en de uitbreiding van de scheepvaartbegeleiding. Dit laatste maakt

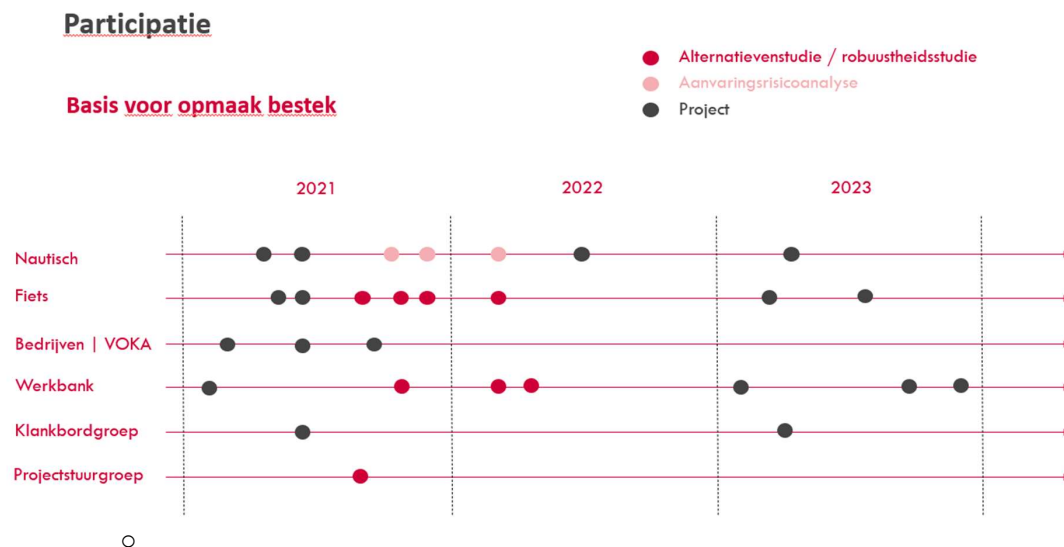
geen deel uit van de DBM-overeenkomst. De stad Antwerpen zal optreden als projectleider voor het openbaar domein, de aanlanding op rechteroever en de dynamische fietssturing. Dit laatste maakt evenmin deel uit van de DBM-overeenkomst.

Eind december 2023 werd de selectieleidraad voor de aanbesteding van het project via een DBM-formule zowel door de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg nv als door de college van schepenen en burgemeester van stad Antwerpen goedgekeurd. De selectieleidraad werd op 10 januari 2024 Europees gepubliceerd. De openingszitting vindt plaats op 12 maart 2024. De selectiebeslissing m.b.t. het selecteren van 4 bouwteams (combinaties van ontwerpers en aannemers) is voorzien in de eerste jaarhelft 2024.

Op heden wordt parallel verder gewerkt aan de gunningsleidraad, het DBM-contract en de bijhorende besteksdOCUMENTEN. Er wordt gestreefd naar een publicatie van de gunningsleidraad in de zomer van 2024.

b. Participatieproces

Samengevat kunnen we het participatieproces om te komen tot een gedragen bestek als volgt weergeven:



Ter afsluiting van het participatieproces werden in het najaar (met name in september en december) twee finale werkbanken georganiseerd. Tijdens deze momenten werd teruggekoppeld over de werkzaamheden van het voorbije jaar en werd het gedragen set aan ontwerp- en randvoorwaarden die werden opgenomen in het bestek, in grote lijnen overlopen. Wegens het vertrouwelijk karakter van het aanbestedingsproces (mededingingsprocedure met onderhandeling), wordt het participatieproces nu tijdelijk opgeschort.

c. Voorbereidende studies

Kennedytunnel

Tijdens het bouwproces van de Scheldebrug kunnen trillingen ontstaan die potentieel schade aan de Kennedytunnel veroorzaken. Om dit risico te beheersen werden in de periode februari – maart heiproeven uitgevoerd, waarbij de reële invloed van heiwerkzaamheden in de nabijheid van de Kennedytunnel beproefd werd en op basis van fysieke proeven effectieve veilige drempelwaarden

kunnen gedefinieerd worden, waaraan bouwconsortia zich bij de effectieve bouwwerkzaamheden dienen te conformeren. Vanzelfsprekend zijn dit drempelwaarden en veilige afstanden ten opzichte van de Kennedytunnel, waarbij geen schade verwacht wordt. De resultaten van deze heiproeven zullen in het aanbestedingsdossier worden verwerkt.

Voorbereiding operationele fase Scheepvaartbegeleiding

In het kader van de toekomstige Scheldebrug moet de scheepvaartbegeleiding (VTS, Vessel Traffic Services) en het hiervoor noodzakelijke radarnetwerk uitgebreid worden van de Royerssluis tot de sluis van Wintam (cfr. beslissing Vlaamse Regering). Dit betreft een flankerende nautische veiligheidsmaatregel i.h.k.v. de bouw van de Scheldebrug. Een analyse naar de vergunbaarheid van de radartorens (ca. 10 stuk) op ruimtelijk vlak werd reeds uitgevoerd aan de hand van een ruimtelijke scan van het projectgebied van Royersluis tot sluis Wintam op linker- en rechteroever. Op basis van deze analyse zullen in de loop van de volgende maanden meer gedetailleerde onderzoeken voor bepaalde radarlocaties worden uitgevoerd. Nadat deze locaties vastgelegd werden zullen de nodige opdrachten voor het ontwerpen en bouw van deze radarketen in de markt geplaatst worden.

Daarnaast werd een werkgroep worden opgericht tussen De Vlaamse Waterweg en MDK om

- de operationele aspecten van de Scheepvaartbegeleiding (VTS) uit te klaren, voor te bereiden en te implementeren (werkplekken, budgetten, personeel, opleiding, financiering...)
- de realisatie van het radar- en marifonienetwerk te begeleiden en op te volgen.
- uitwerken van de protocollen voor samenwerken van verkeersbegeleiding, brugbediening en loodsen bij het bedienen van de brug;

d. Planning

	Start	Einde
Voorafgaande studies	2022 Q3	2024 Q1
Opmaak aanbestedingsdossier (cfr. DBM)	2022 Q4	2024 Q2
Uitvoeren aanbesteding	2024 Q1	2026 Q2
Bouwwerken	2026	2029
Onderhoudsfase	2029	2054

5) Ringpark West

Zie hoofdstuk A.1.a

6) Studies Toekomstverbond

a. R1 Zuid

In 2022 werd – onder andere aangegeven door de consensus rond de bijkomende overkappingen voor de R1 Noord – het voorbereidend traject opgestart voor het ontwerp en onderzoek van Knoop Oost en de R1 Zuid. Dit traject wordt verdergezet, en in het format van Scrum-sessies tot

schetsontwerp niveau afgerond, met als hoofddoelstelling een onderbouwde planning en globale raming te kunnen formuleren.

Dit ontwerpend onderzoek werd gevoerd door een team van stedenbouwkundig ontwerpers ondersteund door technische expertise infrastructuurontwerp en mobiliteit. Onder de noemer 'ambitieuw realistisch eindbeeld', werd een geïntegreerde ontwerpexercitie – onderbouw én overkapping – gevoerd binnen de gekende technische randvoorwaarden (vekeersintensiteiten uit routeplan 2030, en verkeers- en tunnelveiligheidsregulering). Het resultaat van deze ontwerpexercitie werd vervolgens verdiept in een reeks onderzoeksvragen: leefbaarheidsbaten, planning/fasering, duurzaamheid, raming...

Ontwerpend onderzoek – voorjaar 2023

Een evaluatie van verschillende verkeersscenario's leidde in het voorjaar tot drie kernscenario's: een gescheiden verkeerssysteem, een gemengd systeem en een hybride benadering. De hybride aanpak, met verbeterde en vereenvoudigde koppelingen naar het noordelijke systeem – en de E313, werd bij de start van het proces beschouwd als een solide basis voor verder onderzoek. Hiervoor werd een integraal verkeerssysteem uitgewerkt vanaf de aansluiting E313 tot de Kolonel Silvertopstraat (met inbegrip van aangepaste aansluitingscomplexen voor de Grote Steenweg en Plantin Moretuslei).

Na optimalisatie van het verkeerssysteem richtte het voorstel zich op de overkapping en parkontwerp voor de bovenbouw. Het voorgestelde beeld tegen de zomer van 2023 illustreerde het potentieel van het nieuwe park en de verbeteringen in leefbaarheid - doormiddel van een ambitieus eindbeeld met een overkappingsgraad van 75%.

Technische en thematische vraagstukken – najaar 2023

In het najaar richtte het onderzoek zich op een reeks technische en thematische aspecten die een controle zouden uitvoeren op het voorgestelde project. Leefbaarheidsbaten werden onderzocht op het gebied van geluid, lucht en duurzaamheid, met aanbevelingen voor verdere optimalisatie. Planingsprocedures werden geanalyseerd om een efficiënte en juridisch robuuste aanpak te vinden voor de overkapping van R1-Zuid.

Nieuwe processtructuur – eind 2023

Op basis van een reeks bekommernissen vanuit de procesactoren is een nieuwe processtructuur uitgetekend met een groot aantal nieuwe overlegmomenten en een focus op een gescheiden traject voor de onderbouw en bovenbouw. Aanvullende werkbanken fungeren als afstemmingsmomenten tussen beide aspecten. Aanvullend maken we enkele plaatsgerichte integratieoefeningen waarop we een concreet ontwerp uitwerken die bovenbouw en onderbouw integreren. Op die manier kan er beter gereageerd worden op de vragen en doelstellingen op het verkeerssysteem en het ontwerp van de bovenbouw. De nieuwe processtructuur is ingedeeld in drie lussen en loopt tot half mei 2024.

b. Multimodale knoop Berchem

In 2023 is het intensieve traject met betrekking tot de multimodale hub Berchem voortgezet, waarbij de nadruk lag op de geïntegreerde aanpak van diverse vervoerswijzen, zoals auto, bus, tram en fiets, op een ruimtelijk hoogwaardige manier. De verderzetting voor het ontwerpend onderzoek voor de multimodale hub van Berchem is geen conventionele ontwerpopdracht, maar een proces volgens een systematische en participatieve zoektocht. Het is een proces dat vele werksessies omvatte, met de deelname van verschillende belanghebbenden, waaronder de stad Antwerpen, AWW, NMBS, Infrabel, De Lijn en Departement MOW. De tussentijdse resultaten vormen een geleidelijke verheldering van

de afzonderlijke standpunten van alle betrokken actoren. Het ontwerp dient als instrument om de verschillende behoeften te definiëren. Hierbij speelt de fasering een cruciale rol.

Het afgelopen jaar lag de focus voornamelijk op het voltooien van het onderzoek, met specifieke aandacht voor mogelijke oplossingen voor de singeltunnel en de optimale integratiemethoden hiervan. Het streven is om ruimtelijke kwaliteit, publieke ruimten, en een indicatieve planning van het proces te integreren in dit onderzoek.

Om de aanwezige uitdagingen te overwinnen, zijn 17 mogelijke hefbomen geïdentificeerd, waaronder nieuwe ontwikkelingen bij Infrabel (vervangen singelbruggen) die een belangrijke kans bieden voor versnelling. Dit geeft opties voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de perrons en het creëren van nieuwe stationsruimte.

Rekening houdend met die nieuwe ontwikkelingen werden er vier verschillende ontwerpschetsen gepresenteerd, die elk een eigen mobiliteitslogica en gebruikerssfeer hanteren. Deze schetsen zijn geen concrete plannen, maar vormen het uitgangspunt voor verdere discussie en uitwerking, die een vervolg kregen in het najaar van 2023.

In het najaar werd onderzoek gedaan naar de mogelijkheden op de middellange termijn, waarbij oplossingen voor de bus (nieuw busstation met busbuffer), fiets (aanvullende fietsparking), tram (verlengde tramperrons), trein (nieuwe stationstoegang) en de auto (maximale doorstroming van de singel) werden onderzocht. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een nieuwe geïntegreerde conceptschets, die is gebaseerd op de principes van de vier eerdere schetsen. De pistes zijn hierbij ook in een concept-faseringskader geplaatst.

Het voornaamste onderzoek dat nu doorloopt richt zich op mogelijke oplossingsrichtingen voor een potentiële singeltunnel en de compatibiliteit ervan met de toegang tot het station. De resultaten zullen gebundeld worden in het voorjaar van 2024.

c. Coherentie trajecten

Team Intendant begeleidt en bewaakt de kwaliteit – inhoudelijk en procedureel – over het geheel van de leefbaarheidsprojecten. Dit gebeurt in projectteams en -werkbanken per ringpark, maar wordt ook overkoepelend bewaakt. Dit wordt gedaan aan de hand van het ‘masterplan Over de Ring’ en doorheen een reeks ‘coherentietrajecten’.

Het Masterplan is een document dat continu geactualiseerd wordt naar mate de verschillende leefbaarheidsprojecten verder vorm krijgen. Het is een samenvattend beeld en een wervend narratief dat de basis vormt voor interne en externe communicatie over de globaliteit van de leefbaarheidsprojecten; in het bijzonder voor de klankbordgroep-bijeenkomsten en de Ringdag (16/3/2024).

De activiteiten focussen op het verzamelen van relevante informatie (beleidsdocumenten en voorontwerpen) en deze te delen met de betrokkenen. Op deze manier werd een gedeeld begrippenkader en gezamenlijk inzicht opgebouwd tussen de afzonderlijke instellingen (Antwerpen/AG Vespa, Lantis, MOW/AWV...) en met de direct betrokken afdelingen binnen deze instellingen (vergunningen, planning, beheer...) die het proces tot dan toe niet van nabij opvolgden.

Doorheen de werking van deze afstemmingen is een prioritering duidelijk geworden. Het thema vergundbaarheid (inclusief boscompensatie en natuurbalans, die er procedureel onlosmakelijk mee verbonden) wordt in het eerste kwartaal van 2024 verder afgerond. Ook de kwalitatieve synthese van dimensie natuur – samengevat in ‘narratief natuur’ – wordt afgerond. Binnen het traject beheer is duidelijk geworden dat in de ringparken – terecht – een groter en diverser aandeel aan natte

openbare ruimten is voorzien, waarvan het beheer niet overeenstemt met de geldende praktijken. Een verder overleg om het inhoudelijke (wat) en de verantwoordelijkheden (wie) verder te bespreken en te definiëren. Beide coherentietrajecten worden verder gezet in 2024.

Tot slot werden ook twee trajecten voorzien die een ontwerpcomponent omvatten. Zo werd de vertaling van het ontwerpend onderzoek (resultaat 2021) voor Schijnpoortweg naar een vergunningsaanvraag terug geagendeerd. Deze vertaling ervan is gericht op de vergunningsprocedure én op het draagvlak binnen de werkbankgemeenschap. De opstart vond plaats in het laatste kwartaal van 2023; het zwaartepunt van dit werk ligt in 2024.

Ook rond ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur in de ringparken werd in de tweede helft van 2023 het coherentietraject uit 2020 opnieuw geagendeerd en vormt momenteel onderwerp van verder onderzoek en overleg.

4) Werkbank financiering

De Universiteit Antwerpen onderzoekt in opdracht van de Werkbank Financiering enerzijds de maatschappelijke kosten en baten van een maximale overkapping van de zuidelijke ring en een aantal alternatieven hiervoor en anderzijds de mogelijke manieren om deze maximale overkapping te financieren en te bekostigen.

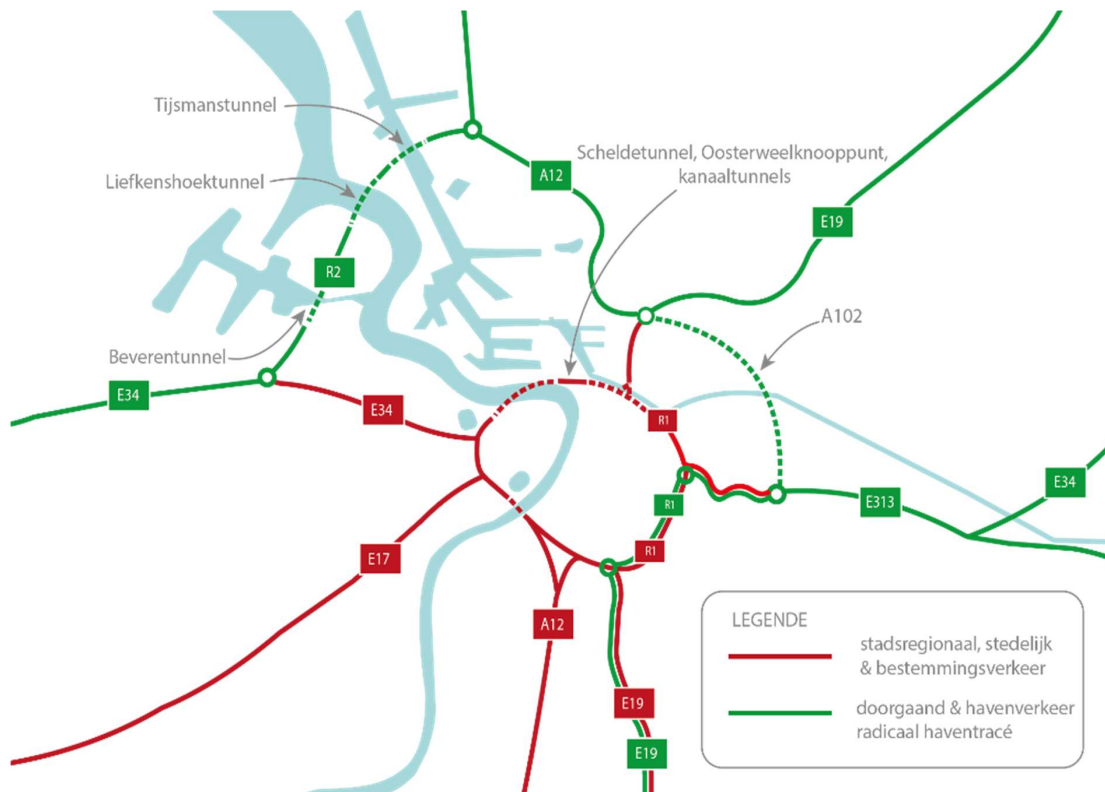
Mede door het momenteel ontbreken van meer uitgewerkte plannen/voorstellen voor een gehele of gedeeltelijke overkapping van de zuidelijke ring bleek dat de raming van de kostprijs van een maximale overkapping van de zuidelijke ring en een aantal alternatieven hiervoor en het optimaal waarderen (kwantitatief) of omschrijven (kwalitatief) van alle effecten die deze genereren meer tijd vergen dan initieel voorzien was.

De huidige stand van zaken van de academische oefening verschaft alvast interessante inzichten maar is nog onvoldragen. Hoewel voorlopige tendensen kunnen worden geïdentificeerd, is het model nog te gevoelig aan parameters om hier conclusies aan te verbinden.

Momenteel wordt bekeken hoe voorliggende varianten kunnen worden geoptimaliseerd en waar doelmatig de meeste baten kunnen worden behaald en waar mogelijk kosten significant kunnen worden verminderd. Dit onderzoek biedt alleszins een goede methodiek die verdere kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie mogelijk maakt.

De komende periode wordt verder gezocht naar hoe we de grootst en best mogelijke overkappingen kunnen realiseren, zoals opgenomen in het Toekomstverbond.

D. Haventracé



Figuur 4: Overzicht Haventracé

1) Tweede Tijdsmanstunnel

De bestaande Frans Tijdsmanstunnel is gelegen op de autosnelweg R2 ten noorden van de Liefkenshoektunnel. De R2 is aangeduid als hoofdweg met als hoofdfunctie een verbinding op internationaal niveau en tevens een verbinding op Vlaams niveau. De Tijdsmanstunnel, gelegen onder het Kanaaldok B1/B2 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 problematisch, met frequente files tot gevolg. De capaciteit voor doorgaand verkeer in de bestaande Tijdsmanstunnel wordt hierdoor beperkt.

Tevens is gebleken dat het veiligheidsniveau van de Tijdsmanstunnel verhoogd dient te worden om te kunnen voldoen aan de uitdagingen van de toekomst (bijvoorbeeld met betrekking tot internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg oftewel “ADR”).

Een 2e Tijdsmanstunnel is noodzakelijk om de huidige problemen rondom de bestaande Tijdsmanstunnel inzake leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van de Antwerpse regio te waarborgen. De uitbreiding van de capaciteit van de Tijdsmanstunnel is daarnaast een noodzakelijke ingreep om de capaciteit van de Liefkenshoektunnel ten volle te gebruiken. Op deze manier kan de Liefkenshoektunnel zijn volwaardige rol opnemen in de evenwichtige spreiding over de 3 Scheldetunnels, op basis van hiervoor noodzakelijke verkeerssturing.

De in opdracht van Lantis uitgevoerde haalbaarheidsstudie bracht de kansrijke varianten voor het project Tweede Tijdsmanstunnel in kaart. Een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer met renovatie

van de bestaande Tijsmanstunnel voor lokaal verkeer kwam naar voor als een logische voorkeursvariant. Ook dient de bestaande Tijsmanstunnel te worden gerenoveerd, met een upgrade van de tunnelveiligheidsinstallaties en herstellingen aan de tunnelconstructie.

In de meest gunstige scenario's vergt het 2 jaar na startdatum om een project MER/omgevingsvergunningsaanvraag te combineren met het uitwerken van een voorontwerp en het afronden van een aanbestedingstraject. De realisatie van het project vergt minimaal 5 jaar (exclusief de renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel).

In 2023 werd vooral verder gewerkt aan de pistes over de aanbestedings- en financieringswijze van dit project. Samenvattend kan gesteld worden dat de huidige context impliceert dat het contract met grote waarschijnlijkheid een DBFM moet worden, waarbij moet worden beslist of een regulier DBFM contract wordt gehanteerd dan wel een Vlaamse NEC4-versie van een DBFM op punt wordt gesteld. Bij dat laatste zal in de aanbesteding voldoende aandacht moeten gaan naar een commercieel-educatief traject over risicoverdeling met aannemers én banken.

2) 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 proactief, 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. Dit werd neergeschreven in de startbeslissing (<https://beslissingenvlaamse regering.vlaanderen.be/document-view/5FCF4CF120B6670008000355>), goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/12/ december 2020).

Tijdens de ambitiefase werden de doelstellingen verder verfijnd. Het syntheseverslag dat in januari 2022 werd afgewerkt brengt de ambities van de verschillende stakeholders in kaart liet toe om mogelijke quick wins te bepalen. Samen met de verschillende gebiedsgerichte synthesesmurals, de presentatie van de klimaatgordel en de bundeling van opmerkingen die we ontvingen n.a.v. de presentaties in het najaar is dit syntheseverslag richtinggevend voor het opmaken van de alternatieven-onderzoeksnota en de aanpak van de onderzoeksfase.

Tijdens de begin 2022 aangevatte onderzoeksfase willen we niet enkel komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid, ...), maar willen we ook nagaan wat de kansrijke opties zijn 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).

Tijdens de onderzoeksfase willen we eerst 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 klimaatrobust uit te bouwen.

Met de goedkeuring van de alternatievenonderzoeksnota op 9 januari 2023 werd een eerste mijlpaal bereikt. 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. Na de goedkeuring van de alternatievenonderzoeksnota werd het geïntegreerd onderzoek opgestart.

Tijdens de zomer van 2023 zijn de eerste inzichten van het geïntegreerd onderzoek samengelegd. Deze inzichten deden het kernteam en studieteam vermoeden dat er kansen zijn tot vereenvoudiging van het onderzoek. Om deze reden werd in het najaar van 2023 een vereenvoudigingsfase ingevoerd. Hierbij werden de inzichten samen met de werkbankleden besproken om te bekijken of het onderzoek kon worden vereenvoudigd waarbij er enkele werkvoorbeelden niet meer als redelijk kunnen worden beoordeeld, en dus geen deel meer uitmaken van het verdere onderzoek. Eveneens werd gekeken waar het detail van het onderzoek te ver zou leiden in deze strategische fase, welke beslissingen kunnen beter worden genomen in de uitwerkingsfase van het project? De inzichten die tijdens deze vereenvoudigingsfase werden verzameld, werden gebundeld in een tussennota. Deze tussennota geldt als aanvulling aan de AON. De publieke raadpleging over deze tussennota loopt van 1 februari 2024 tot en met 16 maart 2024.

De doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes worden verder besproken in de werkbankformule, met aanvulling van werkateliers en werkgroepen, 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.

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 (voorlopig ingeschat op Q4 2025).

3) E34-West

In het najaar van 2022 startte zoals voorzien de opmaak van het plan-MER. Volgens de huidige planning zal het openbaar onderzoek van het plan-MER en GRUP lopen in mei en juni van 2024 en zal de definitieve vaststelling van het GRUP door de (volgende) Vlaamse Regering eind 2024 tot de mogelijkheden behoren.

Op vrijdag 13 oktober 2023 werd in een mededeling aan de Vlaamse Regering een stand van zaken gegeven en werd het voorkeursalternatief toegelicht. Zoals bij de vorige voortgangsrapportage werd meegedeeld wordt de nieuwe verkeerswisselaar Beveren uitgegaan van een compacter ontwerp.

Hierdoor wordt de impact op het landbouwgebied veel kleiner. Bovendien zijn de gronden die hierdoor beschikbaar komen interessant gebleken als fourageergebied voor de Bruine Kiekendief. De bouwtijd zal echter langer zijn. In plaats van gebruik te maken van de huidige bruggen over de E34 wordt er een gans nieuw complex gebouwd op dezelfde locatie. Ook de wegenis van de E34 zelf zal moeten verlegd worden ter hoogte van het complex.

Op basis van dit voorkeursalternatief werd een nieuwe raming gemaakt. Hierin wordt de totale kostprijs geraamd op 354 miljoen euro (incl. BTW). In deze raming is eveneens 25 miljoen euro (incl. BTW) voorzien voor fietsinvesteringen.

Er is ook beslist om de E34 te heraanleggen tussen Melsele en Waaslandhaven-Oost inclusief de landschappelijke inpassing en de aanleg van de fietssnelweg.

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

Het Toekomstverbond dat we in 2017 goedkeurden bevatte niet alleen een aantal wegen- en leefbaarheidsprojecten, die we hiervoor in dit voortgangsrapport bespraken, maar formuleerde ook een hele reeks maatregelen die de ambitie van een modal shift naar een 50/50 modal split moeten bewerkstelligen.

Het Routeplan 2030 benoemt het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) als meetinstrument voor de modal split. De modal split wordt in het Routeplan 2030 gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal duurzame verplaatsingen t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen en is in Vlaanderen momenteel de meest gebruikte definitie. Er bestaan daarnaast ook andere modal split indicatoren en rekenmethoden.

Om tot een voldoende grote steekproef te komen voor de individuele vervoerregio's is ervoor gekozen om de geaggregeerde gegevens van de laatste vijf OVG enquêtes (2015-2019) te gebruiken als een eerste nulmeting.

Voor de vervoerregio Antwerpen werd bij deze nulmeting het aandeel duurzame verplaatsingen geschat op 51%².

Ondertussen zijn er met OVG 6 (2021- 2022) recentere data voor deze indicatoren voorhanden. Op basis van deze data wordt het aandeel duurzame verplaatsingen in de vervoerregio Antwerpen geschat tussen 57% en 61%. Specifiek op werkdagen wordt dit geschat tussen 55% en 60%. Voor de stad Antwerpen wordt het aandeel duurzame verplaatsingen nog hoger geschat, tussen 67% en 73%. Voor de rest van de Vervoerregio Antwerpen wordt het aandeel duurzame verplaatsingen rond de 50% geschat, tussen 48% en 53%.

De afgelopen periode werden reeds meerdere modal shift maatregelen ingepast (zie fiches Routeplan 2030). Op 24 januari 2024 herbevestigde het Politiek Stuurcomité het belang van de continuïteit en voortzetting van het Toekomstverbond. In het bijzonder wil het Politiek Stuurcomité parallel met de vooruitgang van de Oosterweelverbinding de werkzaamheden op modal shift versterken om deze ambities binnen het Toekomstverbond samen met alle actoren waar te maken.

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van deze maatregelen. Enerzijds zijn er de maatregelen die Lantis nam om alternatieven voor het wegverkeer aan te bieden en zo de hinder veroorzaakt door hun werken aan de Oosterweelverbinding te milderen. Anderzijds is er het in de schoot van de vervoerregioraad vormgegeven uitvoeringsprogramma voor de Antwerpse vervoerregio. Dit uitvoeringsprogramma, dat tijdens de vorige voortgangsrapportage werd toegelicht, legt de prioriteiten vast voor de komende jaren, met onmiddellijke opportuniteiten en opportuniteiten op (middel)lange termijn dewelke opgestart dienen te worden om de ambities in de toekomst te kunnen waarmaken.

Het Routeplan 2030 zelf kan inmiddels rekenen op een breed bestuurlijk (voorlopige vaststelling door vervoerregioraad) en een maatschappelijk (modal shift coalitie regio Antwerpen) draagvlak. Het openbaar onderzoek liep op 31 december 2023 af, de inspraakreacties werden verwerkt in het plan- en het sMER. Team Omgevingseffecten werd om een kwaliteitsbeoordeling gevraagd en het

² <https://routeplan2030.be/modal-split-personenvervoer/>

aangepaste ontwerp wordt op 12/3 voorgelegd aan de Vervoerregioraad en vervolgens aan de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Er zal een methodiek worden uitgewerkt om de regionale mobiliteitsplannen van alle vervoersregio's na definitieve goedkeuring te vertalen naar de meerjarige geïntegreerde investeringsprogramma's.

1) Minder hinder aanpak voor de Oosterweelverbinding

Na de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014 werd meteen aan de slag gegaan met het zogenaamde impactmanagement voor de Oosterweelwerken. Toen ging men nog uit van werken in de periode 2017-2022; met het bereiken van het Toekomstverbond in 2017 is de overkapping geïntegreerd in het Oosterweelverbinding-project, en diende er dus opnieuw ontworpen te worden en werd de planning ook aangepast. Veel maatregelen die voortkwamen uit het minder hinder plan voor de Oosterweelverbinding zijn vandaag al in gebruik en worden niet meer rechtstreeks gelinkt aan de werken. We hebben gekozen voor maatregelen die een duurzame modal shift kunnen bewerkstellingen, in plaats van enkel te werken met tijdelijke maatregelen. En dit heeft de afgelopen 10 jaar al heel wat vruchten afgeworpen.

Wat is “minder hinder” en hoe gaan we te werk voor de Oosterweelverbinding?

Deze aanpak is bedoeld om de hinder bij grote infrastructuurwerken zo beperkt mogelijk te houden, zowel hinder voor de weggebruikers als voor omwonenden, bedrijven en dergelijke. We doen dit zowel op microniveau, vanuit het project zelf, als op macroniveau, vanuit het perspectief van de regio Antwerpen en zelfs het Vlaamse niveau. Verkeer en impact worden continu gemonitord en van daaruit wordt indien nodig bijgestuurd.

Voor een doortastende minder hinder aanpak werken we op volgende vlakken, die alle noodzakelijk zijn om te slagen:

- a) Een **goede fasering en afstemming** op elkaar van de verschillende deelprojecten en fases van de werken.
- b) Het **goed functioneren van de verkeersnetwerken** bewaken of zelfs optimaliseren door het verkeer zoveel mogelijk op het snelwegennet te houden, het garanderen van de exploitatie van het openbaar vervoernet door bijvoorbeeld het aanleggen van tijdelijke tramsporen, aangepaste fietspaden in functie van de doorwaadbaarheid van de werf voor fietsers en voetgangers.

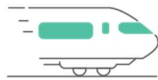
De **bypass** is hierin de belangrijkste minder hinder maatregel: we houden zo het verkeer zoveel mogelijk op de snelweg, we creëren een consistente, leesbare en daardoor veilige werfsituatie zonder teveel verkeersomzetten. Daardoor vermijden we dat het verkeer zich verplaatst naar het onderliggend wegennet en dat er sluipverkeer komt in de woonwijken in en rond de stad.

- c) **Werforganisatie, werftransporten, werftoegangen**: door een gesloten netwerk van werfwegen met specifieke toegangen beperken we conflicten met bijvoorbeeld fietsers; we voorzien fietstunnels, beveiligen oversteekpunten met verkeerslichten en dergelijke. Bovendien houden we het werfverkeer zoveel mogelijk van de weg, door maximaal te werken met transport over het water. Getuige daarvan de verschillende aanlegsteigers in de werfzone.

- d) Ontwikkelen van specifieke **‘flankerende’ maatregelen** met oog op minder hinder en versnelde modal shift:

Sinds 2014 zijn alle partners (Lantis, MOW, AWW, De Lijn, stad Antwerpen, Port of Antwerp Bruges...) bezig met de uitrol van de flankerende maatregelen die nodig zijn in functie van de werken. We vertrekken daarbij vanuit de filosofie om versneld en via de hefboom van de werken een duurzame modal shift te bewerkstelligen, en niet enkel een tijdelijk effect hebben.

Doordat de maatregelen ondertussen al 10 jaar uitgewerkt en vaak al lang in werking zijn, worden deze niet zomaar meer gelinkt aan de werken, en hebben deze al bijgedragen aan die duurzame modal shift. Een *niet-limitatieve* greep uit de infrastructurele en exploitatiegerichte maatregelen over alle vervoersmodi heen:



- Verhoogde bediening Noorderkempen, Puurs-Antwerpen-Essen en Sint-Niklaas-Antwerpen (gerealiseerd)
 - Stationsomgevingen Antwerpen Zuid (gepland), Hoboken , Zwijndrecht (gepland)
 - Fietsparkings stations Ekeren, Hoboken-Polder, Kontich-Lint, Lier, Mortsel, Noorderkempen... (deels gerealiseerd)
 - Noorderlijn: nieuwe tramlijn vanuit noorden van de stad
 - Openhelling Turnhoutsepoort voor kortere reistijd tram 10 uit Wijnegem/Deurne
 - Afwerken en in bedrijf nemen van koker Kerkstraat/Pothoekstraat (gepland)
 - Bijna 4000 overstapplaatsen op nieuwe P+R's Linkeroever, Luchtbal en Merksem
 - Fietsenstallingen en knooppunten in de regio, bv. P+R Massenhoven, Zoersel...
 - Fietsbrug Ijzerlaan
 - Fietsroute Hoboken-Hemiksem
 - Districtenfietsroute
 - Fietsbus
 - Kilometers nieuwe en verbeterde fietspaden, zowel binnen als buiten de stad en in de haven
 - Waterbus
 - Verhogen bruggen over Albertkanaal
 - Regionaal elektrisch deelfietsensysteem in Antwerpen en Waasland
- In 2023 werd al 203.000 keer gebruik gemaakt van de oranje deelfietsen in de regio!

- e) **Communicatie, zachte maatregelen**

Naast de harde infrastructurele of exploitatiegerichte maatregelen – het voorzien van aanbod en keuzes voor gebruikers – is het ook belangrijk om reizigers/gebruikers te verleiden naar die alternatieven, door communicatie, reizigersinformatie, stimuleren van doelgroepen zoals werknemers van bedrijven, scholen en dergelijke.

Deze taak is opgenomen onder de hoede van de stad Antwerpen, en daaruit is het programma Slim naar Antwerpen gegroeid :

- *Communicatie, reizigersinformatie*
Met een slimme, multimodale routeplanner, campagnes, informatie over vervoersmogelijkheden, reisinformatie bij wegenwerken, inspiratie en succesverhalen...
- *Werkgeversaanpak en andere doelgroepen*
Om in te zetten op het woon-werk verkeer, werd een werkgeversaanpak op poten gezet enkele jaren geleden. Werkgevers worden begeleid bij het uitwerken van een sterk mobiliteitsbeleid, zodat hun werknemers vlot en tevreden op het werk geraken. Het aanbod producten en diensten zet in op drie stromen: modal shift (duurzaam, slim en actief woon-werkverkeer), flex shift (plaats- en tijdsafhankelijk werken), en smart shift (innovatieve oplossingen en samenwerkingen). Via een mobiliteitsscan, reisadvies op maat, een proefaanbod en een lerend netwerk worden werkgevers en werknemers gestimuleerd om de shift te maken. In 2022 was er een nauwe samenwerking met 139 Antwerpse werkgevers met bijna 70.000 werknemer; en onder meer dankzij het proefaanbod fiets is het aandeel fietsende werknemers met meer dan 10% gestegen op 5 jaar tijd.
Dit succesverhaal wordt nu uitgebreid naar de hele Vervoerregio, door de krachten te bundelen met Lantis. De Pendelproeverij en werkgeversaanpak is na een piloot in 3 gemeenten ondertussen in volle uitrol in de eerste gordel langs de stad.
- *Marktplaats voor mobiliteit of innovatieve projectoproepen*
Een derde pijler is het blijvend inzetten op innovatie, door de markt te stimuleren; dit door innovatieve projectoproepen die later ruim toegepast kunnen worden. Denk aan initiatieven rond deelmobiliteit, maar ook stedelijke logistiek en goederenvervoer, zoals het vermijden van ritten met lege containers.

Het resultaat van deze inspanningen wordt ook jaarlijks gemonitord en bevraagd bij bewoners en werknemers. Zo kent de aanpak sterke resultaten in Antwerpen en omgeving: er zijn 46% meer fietsers tussen 2015 en 2022 geteld, er zijn 41% extra deelmobiliteitsvoertuigen sinds 2020, evolueerde de modal split van Antwerpse werknemers naar 40% auto tegenover wel 60% duurzame modi. Daar staat tegenover dat er in de hele Vervoerregio Antwerpen en in het bijzonder in de Rand nog een uitdaging te wachten staat om de modal shift te laten evolueren, en dat tegen het licht van een stijgend aantal inwoners, ontwikkelingen en dus ook verplaatsingen in de regio. Zo is er bijvoorbeeld een toename van de gemiddelde filelengte op de Ring met wel 84% sinds 2012.

Een sterke minder hinder aanpak staat of valt met sterke samenwerking en omgevingsmanagement. We stemmen permanent af met de verschillende (institutionele) stakeholders, maar ook met bedrijven in het gebied, scholen, buurten en wijken...

De opmaak van de minder hinder aanpak gebeurde in de periode 2014-2016 met de stuurgroep en projectgroep 'projectoverschrijdend impactmanagement', waarin alle partners hebben samengewerkt. Dit is op projectniveau dan verder doorvertaald; nog elke maand of zelfs vaker zitten

stakeholders samen op de zogenaamde BLVC om de impact van de werken te bespreken en milderer op vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.

Met het oog op enkele werken die komende jaren samen zullen vallen (Oosterweelwerven en onderhoud premetro) is dit project overschrijdend impactmanagement opnieuw geïntensifieerd.

2) Modal shift maatregelen uit het Routeplan 2030

Als bijlage bij dit voortgangsrapport kan u uitgebreide projectfiches met onder andere een omschrijving van de projecten, een kostenraming en een timing vinden voor de belangrijkste modal shift maatregelen. In dit hoofdstuk gaan we kort in op de belangrijkste evoluties sinds de vorige voortgangsrapportage.

a. Fiets

Enkele belangrijke fietsprojecten zoals de fietsbrug over de Schelde, de fietsinfrastructuur in de ringparken, de fietskoker in de Oosterweeltunnel en de fietsbrug over de E34 kwamen eerder in dit rapport al aan bod.

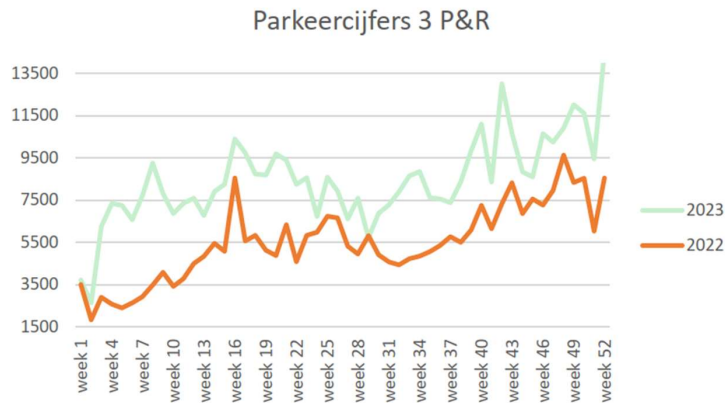
Port of Antwerp-Bruges levert met haar Masterplan Fietsinfrastructuur ook een belangrijke bijdrage aan de fietsinfrastructuur in het havengebied.

Lantis voerde met o.a. de fietssnelweg Hoboken-Hemiksem, de fietsverbinding Ter Borch, de fietsverbinding Hoogboom – Kapellen ende fietsconnectie Kleine Bareel – Park Brasschaat al een aantal fietsprojecten uit. In 2024 staan onder andere volgende fietsprojecten op de planning: Fietssnelweg F107 (Wijnegem – Antwerpen), Fietspad Draaiboornstraat – Ternesselei, fietsverbinding Verbieststraat Ekeren en het fietstraject Borsbeek – Antwerpen. Het volledige overzicht vindt u in de projectfiches.

b. P+R

De P+R's zijn een belangrijke schakel in de multimodale aanpak waarbij gebruikers de mogelijkheid wordt geboden om modi te combineren. Op de P+R Wommelgem werden in december 2023 de fietsenstallingen in gebruik genomen. De P+R's van Zoersel en Massenhoven werden in 2023 in gebruik genomen. Voor de P+R's van Rumst en Oelegem werd de omgevingsvergunning aangevraagd en voor de P+R Stabroek wordt een aangepaste omgevingsvergunningsaanvraag ingediend. Voor deze drie laatste P+R's is de uitvoering gepland voor de zomer van 2024.

Tot slot werd ook het combiticket gerealiseerd waarbij in één ticket de reiziger parking voor 1 EUR en het OV-ticket kan combineren.



Gebruik P+R's Linkeroever, Luchtbal en Merksem in 2023 – groei van 68% t.o.v. 2022

c. Tram en Ringspoor

Basisbetrouwbaarheid: focus op exploitatie

Het Antwerpse OV-netwerk kijkt met de aankomende renovatie-operatie aan tegen een logistieke uitdaging. Deze inhaalslag staat of valt met een ambitieus minder-hinderplan, dat in het voorjaar van 2024 door alle betrokken actoren zal worden opgeleverd. Het verhogen van frequenties en toekomstige uitbreiding vergt ook nieuw rollend materieel en rijdend personeel.

Nieuwe tramstellen vergen ook onderhoud en dus begint basisbetrouwbaarheid met voldoende en moderne stelcapaciteit.

Daarom vroeg het Politiek Stuurcomité op 24 januari 2024 de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken om samen met VVM De Lijn en het lokale bestuur prioritair concrete engagementen te nemen richting realisatie van de nodige stelplaatscapaciteit, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar stelplaatsen Oost en Zuid. Daarnaast kreeg de VVM De Lijn het verzoek om nog dit jaar het huidige raamcontract voor de aankoop van trams uit te putten (dit wordt mee opgenomen in een annex aan het lopende openbare dienstencontract).

Verplaatsingscorridor zuid: Doortrekking sneltram Zuid – P&R Olympiade – P&R UZA

Het gebied rond het UZA vormt samen met de topsportterreinen en de Universiteitscampus een gebied met een grote regionale ontwikkelpotentie. Dit gebied vraagt een betere regionale ontsluiting en verbinding met de binnenstad en internationale knoop Antwerpen-centraal via een sneltramverbinding langs de A12 naar UZA. Langs de A12 kan op deze as zowel een stelplaats als P+R uitgebouwd worden. Hierdoor is er uitzicht op een nieuwe locatie voor een zuidelijke stelplaats ter vervanging van de site in Hoboken. De doortrekking van de tram naar de zuidrand met als eindpunt UZA scoort uit alle doorrekeningen hoog in impact op modal shift en haalbaarheid.

Verplaatsingscorridor oost: sneltram Schijnpoort – P+R Houtlaan over Bisschoppenhoflaan

Op de Bisschoppenhoflaan wordt het sneltramnetwerk uitgebouwd richting de huidige stelplaats en in relatie tot de A102. In het toekomstbeeld sluit deze sneltram aan op de tangentiële lijnen districtentram en ringspoor en biedt vanaf de toekomstige P+R Houtlaan een nieuw instappunt in de urbane zone vanuit het oosten. Ook hier bestaat de mogelijkheid om stelplaatsinfrastructuur uit te breiden.

Randstedelijke corridor: Districtentram

Tussen de districten van stad Antwerpen worden directe tramverbindingen geboden met de nieuwe districtentram. Die heeft uitlopers tot in Hoboken (zuiden) en P+R Havana (in het noorden). Een tangentiële tramverbinding faciliteert aanzienlijk snellere en rechtstreekse verbindingen tussen aangrenzende districten. Opnieuw zijn voldoende hoge snelheid en frequentie van belang samen met verknoping.

Verplaatsingscorridor noord-west-ringtangent: Ontwikkeling Ringspoor

In het Routeplan zijn er twee extra treinlijnen opgenomen die over het ringspoor rijden, de oude sporen die rond het centrum liggen en in gebruik waren voor de opening van de treintunnel onder het Centraal Station. Over dit Ringspoor rijdt er één lijn tussen Sint-Job-in-'t-Goor en Waaslandhaven. De ontsluiting van het havengebied voor woon-werkverkeer blijft immers een uitdaging. Binnen

Richting uitvoering

Het Politiek Stuurcomité van 24 januari 2024 bekrachtigde de gemotiveerde selectie van het uitvoeringsprogramma zoals werd voorgesteld op de voortgangsrapportage in het Vlaams Parlement op 19 oktober 2023 en bevestigde de keuze van de vier bovenvermelde projecten als toekomst-bestendige projecten die het OV-netwerk versterken en inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen binnen de vervoerregio Antwerpen.

Het Politiek Stuurcomité gaf Lantis opdracht om samen met VVM De Lijn en NMBS/Infrabel de corridors Ringspoor, Sneltram Oost Houtlaan, Sneltram Zuid UZA en Districtentram als uitvoeringsdossiers verder uit te werken.

Nu we belangrijke stappen zetten richting uitvoering van het Routeplan 2030 zal samenwerkingsmodel worden gefinaliseerd voor de opvolging en begeleiding van de projecten binnen het uitvoeringsprogramma

d. Zachte maatregelen en mental shift

Teneinde de grote verplaatsingsstromen in de urbane zone op te vangen, is er vooral nood aan een versterking van het openbaar vervoer. Investerings in infrastructuur en exploitatie zijn immers de hefboomen bij uitstek om in deze zone een modal shift te bewerkstelligen. De Vlaamse Regering en de stad Antwerpen hebben hiertoe via het Politiek Stuurcomité de nodige beslissingen genomen om deze opstart te verzekeren. In de bredere zone rond de stad, waar verplaatsingen diffuser zijn, dringen andere, bijkomende hefboomen zich op voor een modal shift richting fiets, vervoer op maat/deelmobiliteit, openbaar vervoer en andere modi. Deze hefboomen werden in het uitvoeringsprogramma vertaald in twee concrete opdrachten:

- (i) versterken van het zachte netwerk met investeringen in fietsnetwerk en knooppunten en
- (ii) opschalen teneinde een mental shift in de regio te bereiken.

Voor de uitvoering van deze twee opdrachten wordt een regionaal service center opgericht. Dit service center biedt diensten of ondersteuning aan lokale besturen, door enerzijds capaciteit of middelen aan te bieden waarop gemeenten beroep kunnen doen en anderzijds een aantal initiatieven op te schalen tot op vervoerregionaal niveau, dit alles in functie van de realisatie van het Routeplan 2030. In het voortgangsrapport van 19 oktober 2023 werd de implementatie hiervan gedefinieerd als *Mobiliteitswerf 3: Slagkracht lokaal mobiliteitsbeleid verhogen*. De afgelopen

maanden werd dan ook verder gewerkt aan de doelstellingen, de scope en de werking van dit regionaal service center – terwijl ook de initiatieven en projecten die hieronder vallen verder werden uitgebouwd.

De volgende 5 thema's of pijlers werden gedefinieerd voor het service center - allen worden momenteel uitgewerkt:

1. Impact management

Binnen de Vervoerregio is de Projectgroep Impactmanagement weer opgestart in het kader van enkele belangrijke en impactvolle werven in de komende jaren, met als doel een gezamenlijke minder hinder aanpak te bepalen.

Zowel binnen de stad als daarbuiten liggen uitdagingen op vlak van impactmanagement en het afstemmen van werven met (bovenlokale) impact. Een eerste is communicatie en kennis over de verschillende werven. Daartoe is met de opstart van het ambtelijk overleg binnen de VRA een eerste stap gezet aan de hand van kennisdeling van werven binnen verschillende gemeenten. Een volgende stap is het gezamenlijk bepalen van een minder hinder aanpak, en het delen van best practices over verschillende gemeenten heen. Het service center bekijkt of in dat kader diensten zoals ondersteuning via een raamcontract (bv. communicatie, omgevingsmanagement, minder hinder deskundige...) kunnen aangeboden worden.

2. Infrastructuur: fiets & knooppunten

Het Routeplan 2030 legt het geambieerde fietsnetwerk en het net van knooppunten vast. Deze worden in samenwerking uitgevoerd door wegbeheerder AWW, gemeenten, Lantis, PoAB, provincie en andere partijen. en werden al deels opgenomen in het programma van deze entiteiten. Daarnaast wordt momenteel bekeken welke projecten mogelijk door het service center zelf uitgevoerd kunnen worden omdat ze nog niet ingepland staan maar wel prioritair kunnen zijn om het netwerk te laten draaien.

Enkele voorbeelden van fietsprojecten en inrichting van knooppunten, die in 2023 al gerealiseerd werden in functie van een versnelde modal shift, zijn:





P&R's Massenhoven, Zoersel en Wommelgem

- Inrichting Hoppinpunten door samenwerking AWV, De Lijn, Lantis en lokaal bestuur
- Verbeterde overstap op snelbus of carpool
- Upgrade met o.a. overdekte fietsenstallingen



Fietsroute Kapellen - Brasschaat

- Aansluiting op station Kapellen en fietssnelweg F14 (Antwerpen-Essen)
- Sinds april 2023: 3 fietsstraten

3. Mobiliteitsondersteuning

De principes voor mobiliteitsbeleid zijn op Vlaams en regionaal niveau vastgelegd. Het is aan de gemeenten om deze vervolgens te vertalen en toepassen op lokaal niveau. We denken hierbij aan mobiliteit- en doorstromingsplannen, fietsbeleid, inrichting van het straatbeeld met bv fietsstraten, schoolomgevingen, enz. Veel gemeenten hebben een hart voor duurzame mobiliteit en de modal shift maar stoten op verschillende drempels in de uitvoering hiervan, zoals o.a. een tekort aan personeel (met mobiliteitskennis), ingewikkelde (subsidie)procedures, lange aankoop- en vergunningsprocedures, ... De ondersteuning aan gemeenten zal ingezet worden om de uitvoering van beslissingen genomen op regioniveau te begeleiden.

Dit kan gaan van het stroomlijnen en ontsluiten van mobiliteitsdata, ondersteunen in de opmaak en uitvoering van Hoppin punten en/of (fiets)infrastructuur, tot het aanbieden van studiec capaciteit, straatmeubilair, markering in functie van wayfinding..., of nog , het vertalen van het Routeplan 2030 naar lokale fiches per gemeente, opmaken van projectoproepen

voor innovatieve mobiliteitsprojecten, wegwijs maken in het subsidielandschap, bepalen en op terrein toepassen van lokale vrachtroutes, netwerken en aanbieden van opleidingen ...

4. Deelmobiliteit

Deze pijler bekijkt de mogelijke deelmobiliteitsproducten. We denken o.a. aan deelwagens, deelfietsen, deelsteps, deeltargobikes ... Het service center kan hier ondersteuning bieden aan de hand van informatiedeling over de aanbieders, samenbrengen van deelmobiliteitsaanbieders, een kader aanbrengen voor de organisatie van deelmobiliteit in een gemeente met alle randvoorwaarden. We denken hier bijvoorbeeld aan de inrichting van een parkeerplaats (met laadinfrastructuur) voor deelwagens.

Lantis heeft voor de Vervoerregio Antwerpen, en deel Waasland, het elektrisch deelfietsensysteem (Donkey Republic) opgestart, met als directe doelstelling minder hinder voor de Oosterweelwerken en een duurzame modal shift tot gevolg. In 2023 is het gebruik van de elektrische deelfietsen alvast enorm toegenomen:



5. Mental shift en reizigersinformatie

De werf mental shift bundelt alle initiatieven die gebruikers willen aanzetten tot nadenken over mobiliteit en vervolgens ook gedragsverandering: reizigersinformatie, routeplanning, doelgroepenpak zoals werkgevers. In het kader van de minder hinder aanpak voor de Oosterweelwerken en grote werven werd het programma Slim naar Antwerpen reeds uitgerold om vorm te geven aan deze initiatieven. Dit programma wordt nu opgeschaald in de hele regio.

Concreet werd in 2023 al aan de slag gegaan met de opschaling van de werkgeversaanpak, onder meer met het probeeraanbod (Pendelproeverij). In mei 2023 werd deze Pendelproeverij

gelanceerd in 3 pilootgemeenten. Werknemers en gebruikers kunnen gedurende enkele weken verschillende mobiliteitsopties uittesten Door hen te laten proeven en kennismaken van deze mogelijkheden, wordt er ook duurzaam overgestapt naar de best passende modi.

Het proefaanbod omvat volgende mogelijkheden en combinaties:



In 2023 – op 8 maanden sinds de opstart – hebben 18 bedrijven en 3 gemeenten deelgenomen, met volgende resultaten:



BIJLAGE 1:
Projectfiches leefbaarheidsprojecten

Uitwerkingsfase

Projectfiche: RINGPARK NOORDKASTEEL

14/03/2024

1. Omschrijving

Ringpark Noordkasteel vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Dit project is opgedeeld in een gedeelte onderbouw¹ en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een aparte projectfiche opgemaakt.

Er werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour.' Dit werd afgerond in 2021 en het voorontwerp werd doorgelicht, o.a. op technische interferenties met de snelweginfrastructuur.

De realisatie van het project Ringpark Noordkasteel is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) worden vanaf nu doorlopend afgestemd tussen stad en Lantis wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten en dit binnen de scope van het gevalideerde voorontwerp. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland ofwel samen met de werken van de onderbouw, ofwel aansluitend aan de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden. Voor de gezamenlijke opvolging richtten Stad en Lantis een Implementatiestructuur op. De elementen die onlosmakelijk verbonden zijn met de werken van de onderbouw worden afgerond en geïntegreerd in de plannen van Rinkoniën.

De bijgestuurde projectnota moet worden goedgekeurd door een projectstuurgroep. Er werd op 11 januari 2024 een werkoverleg ter voorbereiding van de definitieve oplevering van de projectnota gehouden.

Opmaak definitief ontwerp voor het Ringpark is lopende ifv gezamenlijke vergunningsaanvraag Stad en Lantis. Het ontwerpteam van Stad zal starten van zodra de gezamenlijke elementen met Lantis volledig zijn.

2. Kostprijs en financiering Ringpark (excl. onderbouw)

¹ De Oosterweelverbinding voorziet een nieuw op- en afrittencomplex in de vorm van een paperclip aan het Noordkasteel: de Oosterweelknoop. Door de knoop deels te overkappen, komt er ruimte voor een ecologisch park. De ruwbouw van de overkapping wordt door Lantis opgenomen in de infrastructuurwerken Oosterweelverbinding Rechteroever.

In het najaar van 2022 werd het financieel kader voor de leefbaarheidsprojecten herijkt. Het taakstellend budget voor het geheel bedraagt nu 1.594,23 miljoen euro (prijspeil 2022). Daar bovenop zal 868 mio euro opgenomen worden in het financieel model voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten. De budgetten worden jaarlijks geïndexeerd met een maximum van 2%. De gerealiseerde (aangewende) bedragen worden uit de jaarlijkse actualisatie gelaten.

2.1. raming totale kostprijs:

De raming (prijspeil 2022) voor het Ringpark Noordkasteel bedraagt 42,2 mio euro. Het totaal van alle ramingen van de leefbaarheidsprojecten overstijgt het beschikbare budget. Het taakstellend budget voor Ringpark Noordkasteel wordt als werkhypothese en in functie van doorstart behouden maar aangezuiverd doordat de stad de fietsbrug ten laste neemt. De stad zal hiervoor subsidies aanvragen. Dit taakstellend budget omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

2.2. gegunde opdrachten (anno 31/12/2023):

De stedelijke programmaregisseur De Grote Verbinding rapporteert dit voorjaar de uitgaven aan het college. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

2.3. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost
- studiekosten + werfopvolging (reële raming of gehanteerd %bouwkost voor ruwe raming)
 - Erelloon ontwerpers tot en met uitvoering, ereloon ontwerpteam enerzijds en studieopdracht aannemer anderzijds
 - Technische studies: ofwel in opdracht van stad ofwel in opdracht van Lantis
 - Erelloon en studies worden in totaal voorlopig ingeschat op 10% van de bouwkost
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfases zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

2.5. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de hernieuwde afspraken over de financiering van het eerste en tweede pakket van leefbaarheidsprojecten. Hierbij dragen stad Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges (voorheen Havenbedrijf

Antwerpen)² samen 250 miljoen euro bij (pp 2017) en het Vlaams Gewest 1 miljard (pp 2017) via de Overkappingsruiter. Deze bijdrages zijn geïndexeerd conform de evolutie van de bouwkosten en dit wordt doorgezet in de toekomst met een maximum van 2%/jaar. Daarnaast wordt de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten opgenomen in het financieel model van Lantis.

- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid)
 - Ontwerpopdracht ontwerpteam: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
 - Design & Build-opdracht aannemer (Rink) volgens NEC4-principe
- **Projectmanagement**

2.6. projecteigenaar

Stad Antwerpen

Lantis

2.7. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Lantis staat in voor de onderbouw

2.8. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Departement Omgeving
- Vervoerregio
- Provincie Antwerpen
- Agentschap wegen en verkeer
- Departement mobiliteit en openbare werken: Afdeling Maritieme Toegang
- De Vlaamse Waterweg
- Havenbedrijf Antwerpen
- De Lijn
- Agentschap Natuur en Bos
- Natuurpunt
- Vlaamse Milieu Maatschappij
- Hogere Zeevaartschool
- Antwerps Zeilcentrum Noordkasteel
- Infrabel
- Burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, StRaten-Generaal)
- Private actoren

² Zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding (goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 juni 2018) heeft het Havenbedrijf Antwerpen haar bijdrage van 142,8 mio euro aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Cf. de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen alsdan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaams Gewest.

- Districten

3. Timing

2022	goedkeuring visie en synthese voorontwerp
2024	start opmaak definitief ontwerp
2030	oplevering uitvoering (inschatting)

De planning van dit project is nader te bepalen, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.

4. Risicomanagement

Net als bij andere projecten, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Groenendaal

14/03/2024

1. Omschrijving

Het ringpark Groenendaal vormt één van de zeven Ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Dit project is opgedeeld in een gedeelte onderbouw en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een aparte projectfiche opgemaakt.

Voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten werd in 2021 een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour'. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) van de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten, worden sindsdien doorlopend afgestemd tussen stad en Lantis wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten en dit binnen de scope van het gevalideerde voorontwerp. Voor de gezamenlijke opvolging werd een Implementatiestructuur opgericht.

De realisatie van het project Ringpark Groenendaal is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland ofwel samen met de werken van de onderbouw, ofwel aansluitend aan de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt bekeken of deze versneld kunnen uitgevoerd worden. Een deel van de zone Merksemse Tuinen kan zo versneld uitgevoerd worden en het ontwerpteam is hiervoor gestart met de opmaak van het Definitief Ontwerp.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen tussen de huidige op- en afrit, Winterling en de Groenendaallaan, zodat er kwalitatieve en levendige randen ontstaan aan deze zijde van het park. Dit wordt verder opgenomen binnen de hoederentiteit.

In haar beslissing van 13 maart 2020 heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om te werken naar een maximale overkapping. Vlaanderen en de stad Antwerpen hebben opdracht gegeven aan Lantis om de haalbaarheid van de reserveleefbaarheidsprojecten te bepalen, door ze technisch te specificeren en te valideren met een geactualiseerde raming en een inschatting in hoeverre deze nog extra leefbaarheidsbaton kunnen opleveren.

Concreet ging het voor Ringpark Groenendaal over de Kap Groen Hart. Dit is de meest noordelijke overkapping van de R1, ter verbinding van bestaande parken in Merksem en Luchtbal, van 450m lengte, en twee passerelles over treinsporen. De tunnel zorgt voor een aanzienlijke leefbaarheidsbaton: reductie groentekorten op wijkniveau (meer dan 1.000

inwoners) en reductie geluidshinder (6,7ha) en lichte verbetering luchtkwaliteit (8,2ha). De kap heeft een totale kostprijs (onder- en bovenbouw samen) van 305,70 miljoen euro.

De Kap Groen Hart zal samen met de Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Het ontwerpteam zal een ontwerp opmaken voor het landschap op de Kap Groen Hart. Op die manier kan het landschapsontwerp en de bouw van de Kap Groen Hart maximaal op elkaar afgestemd worden. Het voorontwerp voor de kap Groen Hart is een uitbreiding van de projectcontour en dus ook een uitbreiding van de opdracht voor het ontwerpteam.

Voor Ringpark Groenendaal en Lobroekdok ging het ook over de Groene Brug. Het gaat om een permanente parkverbinding over het Albertkanaal tussen Ringparken Groenendaal en Lobroek, zinvol voor fietsers, voetgangers en ecosysteemdiensten. Het futureproof maken van de onderbouw ifv deze verbinding heeft een kostprijs van 5 miljoen euro.

Begin 2023 werd er door Lantis een scopewijziging voorgesteld waarbij het leefbaarheidsproject 'Bermenlandschap langs een verlaagde R1 Noord' wordt gewijzigd door de R1 niet verlaagd aan te leggen. De wijziging is een besparing in bouwkost en sluit een aantal risico's uit als gevolg van het verdiepen van de Ring. De Stuurgroep Over de Ring heeft op 14 juni 2023 zijn voorwaardelijk akkoord gegeven voor de scopewijziging (geen verlaagde R1 Noord): er mocht geen negatief gevolg zijn voor lucht en geluid op park en woonwijk, kwalitatieve parkinrichting Merksemse Tuinen moest mogelijk blijven, herontwerp Merksemse Tuinen en Luchtbal Natuurtuinen en ontwerp Kap Groen Hart wordt cocreatief opgezet. De besparing van de bouwkost dient in beeld te worden gebracht. Daaropvolgend kan de Stuurgroep Implementatie deze besparing optimaal alloceren.

De scopewijziging had een impact op de hoogte van de bermen en schermen langs de zone Merksemse Tuinen en een beperkte impact op de hoogte van de Kap Groen Hart.

Gezien de scopewijziging moest een deel van het Voorontwerp Ringpark Groenendaal herzien worden (zone Merksemse Tuinen) waarbij hogere bermen en schermen en meer grondverzet ingepast moesten worden in een kwalitatieve parkinrichting. Hierbij wordt rekening gehouden met de conclusies van de extra uit te voeren studies rond geluids- en luchtkwaliteit. Deze studies worden uitgevoerd in opdracht van Lantis.

Bijkomend wordt een deel van de zone Luchtbal Natuurtuinen herzien om een optimalisatie voor grondverzet te kunnen doorvoeren waarbij extra grondvolume kan afgezet worden in deze zone.

Op dit moment wordt er een voorontwerp opgemaakt voor het landschap op de kap Groen Hart. Als input voor de invulling van de kap Groen Hart werd er een breed participatief traject gevoerd waarbij meer dan 600 burgers bevestigd werden via verschillende platformen naar hun wensen.

Er werd een impactanalyse uitgevoerd naar de impact van de stadsserre op de Luchtbaltunnel. Er werd vastgesteld dat voor het noordelijke deel van de stadsserre er geen noemenswaardige aanpassingen aan de Luchtbaltunnel nodig zijn om een stadsserre mogelijk te maken waarbij een flexibele invulling mogelijk blijft. Voor de oostelijke zijde wordt er nog een analyse opgemaakt om voldoende garantie te hebben dat de impact op de Luchtbaltunnel beperkt is. Er wordt een overlegtraject opgestart voor de verdere implementatie van de stadsserre.

Voor het zuidelijk deel van het Ringpark (deelzone Metropolitane Green / Parklounge) wordt er een definitief ontwerp opgemaakt, incl. implementatie van die elementen van het Ringpark die onlosmakelijk verbonden zijn met de werken van de onderbouw.

2. Kostprijs en financiering ringpark (exclusief onderbouw)

In het najaar van 2022 werd het financieel kader voor de leefbaarheidsprojecten herijkt. Het taakstellend budget voor het geheel bedraagt nu 1.594,23 miljoen euro (prijspeil 2022). Daar bovenop zal 868 mio euro opgenomen worden in het financieel model voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten. De budgetten worden jaarlijks geïndexeerd met een maximum van 2%. De gerealiseerde (aangewende) bedragen worden uit de jaarlijkse actualisatie gelaten.

2.1 Raming totale kostprijs:

De raming (prijspeil 2022) voor het leefbaarheidsproject uit de eerste fase Ringpark Groenendaal bedraagt 85,4 mio euro. De raming voor de enveloppe (casco) van de stadsserre bedraagt 22,3 mio euro, voor de Kap Groen Hart gaat het om 33,7 mio euro voor de bovenbouw (Ringpark) (naast 272 mio euro voor de onderbouw).

Het totaal van alle ramingen van de leefbaarheidsprojecten overstijgt het beschikbare budget. Het taakstellend budget voor Ringpark Groenendaal wordt als werkhypothese en in functie van doorstart behouden maar het budgettekort wordt aangezuiverd vanuit Infrastructuurbudget, namelijk vanuit de winsten die ontstaan door het niet verdiept te moeten aanleggen van de R1 (zie hierboven). Dit taakstellend budget omvat bouwcost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

2.2 Gegunde opdrachten (anno 31/12/2023)

De stedelijke programmaregisseur De Grote Verbinding rapporteert dit voorjaar de uitgaven aan het college van de stad Antwerpen. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

2.3 opsplitsing kostprijs

- bouwcost
- studiekosten + werfopvolging
 - Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering, ereloon ontwerpteam enerzijds en studieopdracht aannemer anderzijds
 - Technische studies: ofwel in opdracht van stad ofwel in opdracht van Lantis
 - Ereloon en studies worden in totaal voorlopig ingeschat op 10% van de bouwcost
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

2.4 kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud,...

Deze kosten dienen nog begroot te worden na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

2.5 Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de hernieuwde afspraken over de financiering van het eerste en tweede pakket van leefbaarheidsprojecten. Hierbij

dragen stad Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges (voorheen Havenbedrijf Antwerpen)¹ samen 250 miljoen euro bij (pp 2017) en het Vlaams Gewest 1 miljard (pp 2017) via de Overkappingsruiter. Deze bijdrages zijn geïndexeerd conform de evolutie van de bouwkosten en dit wordt doorgezet in de toekomst met een maximum van 2%/jaar. Daarnaast wordt de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten opgenomen in het financieel model van Lantis.

- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid)
 - Ontwerpopdracht ontwerpteam; overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
 - Design & Build-opdracht aannemer Roco volgens NEC4 principe
 - Er werden bijkomende studies voor luchtkwaliteit en geluid uitgevoerd binnen de raamcontracten van de Vlaamse Overheid: Raamovereenkomst voor adviesverlening inzake geluid, bestek 1M2B5C-20-002 en raamovereenkomst voor adviesverlening inzake luchtkwaliteit, bestek 1M2B5C-20-001.

Naast de investering binnen het leefbaarheidsbudget, en dus voor rekening van het Overkappingsfonds, doet de stad ook bijkomende investeringen in Ringpark Groenendaal voor eigen rekening, ter ondersteuning van de leefbaarheidsprojecten. Voor dit Ringpark zijn er nog geen extra kosten gemaakt door de stad.

- Het stedelijk budget voor de realisatie van de fietsostrade (1.500.000 euro) wordt niet langer ingekanteld in het leefbaarheidsproject, omdat de voorkeur uitgaat naar een FOS-verbinding buiten de projectcontour. De stad Antwerpen zal de fietsostrade later realiseren.
- De projectcontour werd gewijzigd op 4 locaties:
 - Werminval: de niet-obstakelvrije zone werd mee in de projectcontour genomen omwille van de noodzaak voor goed parkontwerp en continuïteit van het ringpark. Deze grond is in private eigendom.
 - Groenendaallaan Noord: op deze locatie verkleinde de bebouwbare zone omwille van een aanpassing van de ondergrondse nutsinfrastructuur door Lantis. De onbebouwbare delen werden in de projectcontour opgenomen.
 - De kap Groen Hart werd toegevoegd aan de projectcontour
 - Ook de noordelijke onderdoorgang en extra zuidelijke onderdoorgang ter hoogte van station Luchtbal werden toegevoegd aan de projectcontour.

3. Projectmanagement

¹ Zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding (goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 juni 2018) heeft het Havenbedrijf Antwerpen haar bijdrage van 142,8 mio euro aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Cf. de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen alsdan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaams Gewest.

3.1. projecteigenaar

Stad Antwerpen

Lantis

3.2. Andere betrokkene:

Agentschap wegen en verkeer, Provincie, burgerbewegingen, private actoren, Aquafin, Natuurpunt, ANB, vervoersregio Antwerpen, De Lijn, woonhaven, NMBS, districten

4. Timing

- goedkeuring visie en voorontwerp leefbaarheidsproject fase 1: 2022
- start opmaak definitief ontwerp van delen die met de onderbouw verbonden zijn van leefbaarheidsproject fase 1 en voorontwerp van leefbaarheidsproject fase 2: 2023- 2027
- gedeeltelijke herziening voorontwerp n.a.v. scopewijziging: 2023 - 2025
- opmaak RUP: 2024-2027
- uitvoering: 2030-2032 (inschatting)

De planning van dit project is nader te bepalen, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.

5. Risicomanagement

Net als bij andere projecten, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Projectfiche: Ringpark Lobroekdok

14/03/2024

1. Omschrijving

Het Ringpark Lobroekdok vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Dit project is opgedeeld in een gedeelte onderbouw en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een aparte projectfiche opgemaakt.

Voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour'. Dit werd afgerond in 2021 en het voorontwerp werd doorgelicht, o.a. op technische interferenties met de snelweginfrastructuur. De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) van de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten, worden vanaf nu doorlopend afgestemd tussen stad en Lantis wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten en dit binnen de scope van het gevalideerde voorontwerp. Voor de gezamenlijke opvolging richtten Stad en Lantis een Implementatiestructuur op.

De realisatie van het project Ringpark Lobroekdok is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt gepland ofwel samen met de werken van de onderbouw, ofwel aansluitend aan de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen (bijv. IJzerlaanpark) zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van terreinen in de driehoek sportpaleis om de connectie met de bocht van het Albertkanaal enerzijds en met de wijk Kronenbrug anderzijds, op een goede manier te maken. Deze mogelijkheid van uitbreiding is voorzien in de ontwerpopdracht en in de kostenraming.

In haar beslissing van 13 maart 2020 heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om te werken naar een maximale overkapping. Vlaanderen en de stad Antwerpen hebben opdracht gegeven aan Lantis om de haalbaarheid van de reserveleefbaarheidsprojecten te bepalen, door ze technisch te specificeren en te valideren met een geactualiseerde raming en een inschatting in hoeverre deze nog extra leefbaarheidsbaten kunnen opleveren.

Concreet ging het voor Ringpark Lobroekdok over een verlenging van de Kap Dam (voorheen Deeloverkapping Kap Dam / Slachthuislaan). Het gaat om een verlenging (50m) van de overkapping van de noordwestelijke hoek, die vooral zorgt voor een betere verbinding binnen het park aan beide zijden van de sleuf en waarbij de grootste proximateit van het hele project tussen sleuf en wijk vermindert op een strategisch plek. De kap heeft een totale kostprijs (onder- en bovenbouw samen) van 3,5 miljoen euro.

Daarnaast ging het voor Ringpark Lobroekdok ook over Kap Kalverwei (voorheen Nerf Kalverwei). Het gaat om een 60m brede overbrugging van de ring halverwege de sleuf aan het Lobroekdok, die een netwerk van de routes binnen het park toelaat en verankert de kortste routes tussen binnen- en buitenzijde van ring. De kap heeft een totale kostprijs (onder- en bovenbouw samen) van 33,2 miljoen euro.

Voor beide kappen is het conceptontwerp van de onderbouw en het voorontwerp van de bovenbouw in opmaak, inclusief de bermen en schermen rondom. Beide kappen zijn een uitbreiding van de opdracht van het ontwerpteam.

Voor Ringpark Groenendaal en Lobroekdok ging het ook over de Groene Brug. Het gaat om het eventueel hergebruiken van de tijdelijk bypass-brug snelweg of een nieuwe nog te ontwerpen brug als permanente parkverbinding over het Albertkanaal tussen Ringparken Groenendaal en Lobroek, zinvol voor fietsers, voetgangers en ecosysteemdiensten. Het futureproof maken van de onderbouw ifv deze verbinding heeft een kostprijs van 5 miljoen euro. De impactanalyse van deze brug op de onderbouw is afgerond en de eerste conclusies tonen dat de afsteunen van een groene brug mogelijk is in bepaalde zones. Aangezien de bypass brug niet voorzien is op een lange levensduur, zal de herbruik van deze brug niet mogelijk zijn. De afmetingen van de brug kunnen daardoor vrijer gekozen worden en beter afgestemd worden op de mogelijkheden op de onderbouw. De impact van de aanloophellingen naar de brug zijn nog in verder onderzoek.

In Ringpark Lobroekdok is er een grote interferenties tussen elementen van de bovenbouw en de onderbouw. De Groene Brug is daar maar 1 voorbeeld van. Om deze beter af te stemmen worden implementatiepakketten opgemaakt die of een opdracht formuleren of uitgangspunten vastleggen nadat verder onderzoek heeft plaatsgevonden. Het gaat onder meer over de impact van de fietsbrug IJzerlaan op de onderbouw, aanpassing Lobroekdok en de afstemming fietsbrug Schijnpoot op de onderbouw. Volgende implementatiepakketten die gepland zijn: het zwemdok en de uitbreiding van de contour van het ringpark met de onderdoorgang onder het spoor en de omgeving rondom het dienstbouwwerk Noorderlaan.

Aan het ontwerpteam werd de opdracht gegund om de zone Kap Dam te herwerken tot een Voorontwerp 2.0 gezien de grote wijzigingen in dat gebied: het gaat onder meer om het gat onder het spoor dat wordt dichtgelegd waardoor een betere verbinding met Steenborgerweert mogelijk is en de aanloophelling van de fietsbrug IJzerlaan vraagt een aanpassing naar tracé wat impact heeft op de gehele inrichting van de kap.

De afstemming over de gezamenlijke vergunning onder- en bovenbouw werd opgestart, inclusief de discussie rond bos- en natuurcompensatie.

2. Kostprijs en financiering Ringpark Lobroekdok (excl. onderbouw)

In het najaar van 2022 werd het financieel kader voor de leefbaarheidsprojecten herijkt. Het taakstellend budget voor het geheel bedraagt nu 1.594,23 miljoen euro (prijspeil 2022). Daar bovenop zal 868 mio euro opgenomen worden in het financieel model voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten. De budgetten worden jaarlijks geïndexeerd met een maximum van 2%. De gerealiseerde (aangewende) bedragen worden uit de jaarlijkse actualisatie gelaten.

2.1. raming totale kostprijs:

De raming (prijspeil 2022) voor het leefbaarheidsproject Ringpark Lobroekdok eerste fase bedraagt 106,2 miljoen euro, voor de verlengde Kap Dam gaat het om 0,5 mio euro voor de bovenbouw (Ringpark) (naast 3 mio euro voor de onderbouw), voor de Kap Kalverwei gaat het om 5,2 mio euro voor de bovenbouw (Ringpark) (naast 28 mio euro voor de onderbouw).

Het totaal van alle ramingen van de leefbaarheidsprojecten overstijgt het beschikbare budget. Het taakstellend budget voor Ringpark Lobroekdok wordt als werkhypothese en in functie van doorstart daarom behouden maar er wordt gezocht naar aanzuivering door middel van subsidies voor Het Schijn. Hiervoor bekijken stad en VMM hoe deze samenwerking kan vormgegeven worden. Parallel zijn ook reeds optimalisaties in uitwerking doorgevoerd die kostenbesparend zijn. Tot dusver is het ontwerp bovenbouw nog niet moeten aangepast worden omwille van budgettaire redenen. Dit taakstellend budget omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

2.2. gegunde opdrachten (anno 30/6/2023)

De stedelijke programmaregisseur De Grote Verbinding rapporteert dit najaar de uitgaven aan het college van de stad Antwerpen. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

2.3. opsplitsing kostprijs:

- bouwkost
- studiekosten (reële raming of gehanteerd %bouwkost voor ruwe raming)
 - Erelloon ontwerpers tot en met uitvoering, ereloon ontwerpteam enerzijds en studieopdracht aannemer anderzijds
 - Technische studies: ofwel in opdracht van stad ofwel in opdracht van Lantis
 - Erelloon en studies worden in totaal voorlopig ingeschat op 10% van de bouwkost
- Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp
- BTW 21%

2.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

2.5. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de hernieuwde afspraken over de financiering van het eerste en tweede pakket van leefbaarheidsprojecten. Hierbij dragen stad Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges (voorheen Havenbedrijf Antwerpen)¹ samen 250 miljoen euro bij (pp 2017) en het Vlaams Gewest 1 miljard

¹ Zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding (goedgekeurd door

(pp 2017) via de Overkappingsruiter. Deze bijdrages zijn geïndexeerd conform de evolutie van de bouwkosten en dit wordt doorgezet in de toekomst met een maximum van 2%/jaar. Daarnaast wordt de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten opgenomen in het financieel model van Lantis.

- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht
 - Ontwerpopdracht: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
 - Design en Build-opdracht aannemer (ROCO) volgens NEC4 principe

Een overzicht van de gemaakte investeringen zal dit voorjaar door de programmaregisseur De Grote Verbinding gerapporteerd worden aan het college. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Stad Antwerpen (AG VESPA)

Lantis

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Lantis staat in voor de onderbouw

3.3. andere betrokkenen

- Agentschap Wegen en Verkeer
- VMM
- De Vlaamse Waterweg
- Aquafin
- Kanaalkant
- POM Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Private actoren
- Districten

Vlaamse Regering op 15 juni 2018) heeft het Havenbedrijf Antwerpen haar bijdrage van 142,8 mio euro aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Cf. de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen alsdan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaams Gewest.

4. Timing

September 2023 – Voorjaar 2024	Actualisatie voorontwerp - VO 2.0 Kap Dam
September 2023 – Voorjaar 2024	Voorontwerp tweede fase leefbaarheidsprojecten - VO 2.0 Bijkomende kappen
2027	start opmaak definitief ontwerp eerste fase leefbaarheidsproject en voorontwerp tweede fase leefbaarheidsprojecten
2024-2027	Opmaak RUP
2030-2032	oplevering uitvoering (inschatting)

De planning van dit project is nader te bepalen, rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.

5. Risicomanagement

Net als bij andere projecten, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt.

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Het Schijn (bovenbouw Oosterweelverbinding)

14/03/2024

1. Omschrijving

Ringpark Het Schijn vormt één van de zeven ringparken en is één van de vier ringparken in de projectzone van de Oosterweelverbinding.

Dit project is opgedeeld in een gedeelte onderbouw en bovenbouw. Deze projectfiche gaat in op de bovenbouw of parkinrichting bovenop en rond de Oosterweelverbinding. Voor de onderbouw is een aparte projectfiche opgemaakt.

Voor de eerste fase leefbaarheidsprojecten werd een visienota opgemaakt over het projectgebied en de aangrenzende stadswijken ('het studiegebied'), gelijktijdig werd een voorontwerp opgemaakt voor de 'projectcontour'. Dit werd afgerond in 2021 en het voorontwerp werd doorgelicht, o.a. op technische interferenties met de snelweginfrastructuur.

Het project wordt bij voorkeur uitgebreid door de verwerving van de terreinen ten westen en ten (zuid)oosten van de kap Hof ter Lo zodat een goede aansluiting kan gegarandeerd worden. Deze mogelijkheid van uitbreiding is voorzien in de ontwerpopdracht en in de kostenraming.

De onderbouw (het infrastructuurproject Oosterweelverbinding met alle aanhorigheden) en de bovenbouw (het Ringpark) van de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten, worden vanaf nu doorlopend afgestemd tussen stad en Lantis wat betreft ontwerp en uitvoeringsmodaliteiten en dit binnen de scope van het gevalideerde voorontwerp. Voor de gezamenlijke opvolging richten Stad en Lantis een Implementatiestructuur op.

In 2018 namen stad Antwerpen en Vlaanderen akte van de langetermijnvisie van de **maximale overkapping** en bevelen aan om deze verder uit te werken. In dat kader werden er reserveprojecten aangeduid die ook zeer goed scoorden in de aanbevelingen. Een eventuele realisatie hiervan zou bijvoorbeeld tot een maximale overkapping van de Oosterweelverbinding leiden.

In haar beslissing van 13 maart 2020 heeft de Vlaamse Regering dit engagement om te werken naar een maximale overkapping bevestigd. Vlaanderen en de stad Antwerpen hebben opdracht gegeven aan Lantis om de haalbaarheid van de reserveleefbaarheidsprojecten te bepalen, door ze technisch te specificeren en te valideren met een geactualiseerde raming en een inschatting in hoeverre deze nog extra leefbaarheidsbaten kunnen opleveren.

Concreet ging het voor Ringpark Het Schijn over de kap Schijnvallei (voorheen Deeloverkapping Park Schijn) en de verlengde Kap Hof Ter Lo (voorheen Verbreding Kap Ter Lo). In 2022 werd het onderzoek naar de baten van deze bijkomende overkappingen onderzocht. Hieruit blijkt dat deze extra kapstukken een zeer positieve bijkomende impact

hebben op de leefbaarheid in deze zone en zullen samen met de Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Dit zorgt voor een stabiel en zeker uitvoeringskader van de Oosterweelverbinding. De totale kostprijs van de bijkomende overkappingen (onder- en bovenbouw) werd geraamd op respectievelijk 266 miljoen euro en 65 miljoen euro.

Op basis van bovenstaande zijn stad Antwerpen en Vlaanderen akkoord over de maximale overkapping van de noordelijke ring ter hoogte van de Oosterweelverbinding, met volgende kapstukken en leefbaarheidsprojecten: Kap Groen Hart, Verlengde Kap Dam, Kap Kalverwei, Kap Schijnvallei, Verlengde Kap Hof Ter Lo en het futureproof maken van de onderbouw van de Oosterweelverbinding voor de realisatie van de Groene Brug.

Het ontwerpteam maakt momenteel een voorontwerp voor de bovenbouw van de bijkomende overkappingen, geïntegreerd in het voorontwerp van 2021, tegen maart 2024. Dit ontwerp verloopt parallel aan het ontwerp voor de onderbouw van de bijkomende overkappingen door Lantis via de Implementatiestructuur.

De **realisatie van het project Ringpark Het Schijn** is gekoppeld aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De uitvoering van de delen van het Ringpark die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen wordt gepland ofwel samen met de werken van de onderbouw, ofwel aansluitend aan de werken aan de onderbouw. Voor de delen van het Ringpark die buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen zal bekeken worden of deze versneld kunnen uitgevoerd worden.

Een deel van Ringpark Het Schijn valt buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding en kan versneld uitgevoerd worden, zogenaamde 'Ringpark Het Schijn Fase 1'. In 2023 werd het definitief ontwerp hiervan afgerond en aansluitend de vergunnings- en aanbestedingsprocedure opgestart. Onder voorbehoud van het verkrijgen van een omgevingsvergunning wordt de uitvoering van Fase 1 aangevangen in 2024.

1. Kostprijs en financiering Ringpark (excl. onderbouw)

In het najaar van 2022 werd het financieel kader voor de leefbaarheidsprojecten herijkt. Het taakstellend budget voor het geheel bedraagt nu 1.594,23 miljoen euro (prijspeil 2022). Daar bovenop zal 868 mio euro opgenomen worden in het financieel model voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten. De budgetten worden jaarlijks geïndexeerd met een maximum van 2%. De gerealiseerde (aangewende) bedragen worden uit de jaarlijkse actualisatie gelaten.

1.1. raming totale kostprijs

De raming (prijspeil 2022) voor het leefbaarheidsproject eerste fase Ringpark Het Schijn bedraagt: 51,9 mio euro. Voor de Kap Schijnvallei gaat het om 20 mio euro voor de bovenbouw (Ringpark) (naast 246 mio euro voor de onderbouw) en voor de verlengde Kap Hof Ter Lo gaat het om 8 mio euro voor de bovenbouw (Ringpark) (naast 57 mio euro voor de onderbouw). De raming voor de inrichting van de Schijnpoortweg, geen onderdeel meer van het ringpark, bedraagt 10,4 mio euro (prijspeil 2022).

Het totaal van alle ramingen van de leefbaarheidsprojecten overstijgt het beschikbare budget. Het taakstellend budget voor Ringpark Het Schijn wordt als werkhypothese behouden in functie van de doorstart. In het kader van de wettelijke verplichtingen omtrent de waterlopen bekijken de Vlaamse Milieumaatschappij en de stad een financiële samenwerking om de ambitie van de rivier

Het Schijn in Ringpark Het Schijn en Ringpark Lobroekdok te realiseren.

Dit taakstellend budget omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

1.2. gegunde opdrachten (anno 31/12/2023)

De stedelijke programmaregisseur De Grote Verbinding rapporteert dit voorjaar de uitgaven aan het college. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

1.3. Opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

Studiekosten en werfopvolging:

- Ereloon ontwerpers tot en met uitvoering: ereloon ontwerpteam enerzijds en studieopdracht aannemer anderzijds
- Technische studies: ofwel in opdracht van stad ofwel in opdracht van Lantis
- Ereloon en studies worden in totaal voorlopig ingeschat op 10% van de bouwkost

Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfasen zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp.

BTW 21%

1.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

1.5. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd conform de hernieuwde afspraken over de financiering van het eerste en tweede pakket van leefbaarheidsprojecten. Hierbij dragen stad Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges (voorheen Havenbedrijf Antwerpen)¹ samen 250 miljoen euro bij (pp 2017) en het Vlaams Gewest 1 miljard (pp 2017) via de Overkappingsruiter. Deze bijdrages zijn geïndexeerd conform de evolutie van de bouwkosten en dit wordt doorgezet in de toekomst met een maximum van 2%/jaar. Daarnaast wordt de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten opgenomen in het financieel model van Lantis.
- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.

¹ Zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding (goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 juni 2018) heeft het Havenbedrijf Antwerpen haar bijdrage van 142,8 mio euro aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Cf. de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen alsdan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaams Gewest.

- Financiering onderbouw: Lantis
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid):
 - Ontwerpopdracht — overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399.
 - Technische studies:
 - geluidsstudie
 - i.f.v. realisatie Ringpark Fase 1:
 - waterkwaliteit Schijn
 - topografische opmetingen
 - SOP en MHO
 - bodemonderzoek i.f.v. waterpeil, infiltratie en stabiliteit
 - veiligheidscoördinatie
 - bemalingsstudie
 - Design&Build-opdracht aannemer ROCO volgens NEC4 principe
- Naast de investering binnen het leefbaarheidsbudget, en dus voor rekening van het Overkappingsfonds, doet de stad ook bijkomende investeringen in Ringpark Het Schijn voor eigen rekening, ter ondersteuning van de leefbaarheidsprojecten.
 - Verhuis volkstuinten (i.s.m. Lantis)
 - Fietstunnel Turnhoutsebaan (i.s.m. Lantis)

De programmaregisseur De Grote Verbinding zal deze kosten rapporteren aan het college van de stad Antwerpen. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

2. Projectmanagement

2.1. projecteigenaar

- Stad Antwerpen (AG VESPA)
- Lantis

2.2. andere betrokkenen

- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Agentschap Natuur en Bos (ANB)
- Natuurpunt Schijnvallei
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)
- De Lijn
- Aquafin en Waterlink
- Provincie Antwerpen
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen
- Vervoersregio Antwerpen (MOW)
- Private actoren
- Districten Deurne en Borgerhout

3. Timing

- visienota en voorontwerp leefbaarheidsproject fase 1: 2021-2022
- opmaak RUP: 2023-2026

- definitief ontwerp t.e.m. uitvoering Ringpark Fase 1 (i.e. vooruitgeschoven gedeelte): 2022-2026
- voorontwerp leefbaarheidsproject fase 2 (i.e. bijkomende overkappingen): 2023-2024
- definitief ontwerp t.e.m. uitvoering Ringpark Fase 2 (incl. bijkomende overkappingen): 2028-2032 (inschatting)

De planning van dit project is nader te bepalen rekening houdend met de realisatie van de Oosterweelverbinding.

4. Risicomanagement

Net als bij andere projecten die de stad Antwerpen trekt, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Ringpark Groene Vesten

14/03/2024

1. Omschrijving

Het Ringpark Groene Vesten is één van de zeven ringparken.

De projectcluster Ringpark Groene Vesten is een bundeling van volgende geselecteerde leefbaarheidsprojecten

- Longitudinaal Ringpark
- Bermen van Knoop tot Lemanstraat

De projectcontour bevat de volledige ringruimte van gevel tot gevel tussen de binnen- en de buitenstad. De uiteinden worden begrensd door de Kolonel Silvertopstraat in het westen en het knooppunt Antwerpen-Oost/Tuinwijk Borgerhout (inbegrepen) in het oosten.

Het toekomstbeeld voor de zuidelijke ringweg is een zo volledig mogelijke overkapping met daaronder een gescheiden verkeerssysteem van de E19 tot de E313. Het leefbaarheidsproject 'Ringpark Groene Vesten' heeft de bedoeling om in afwachting daarvan al belangrijke positieve leefbaarheidseffecten te genereren voor de naburige wijken door op de leefbaarheidsmaatregelen voor lucht- en geluid en door op de modal shift met het vernieuwde ringfietspad in te zetten.

Van januari tot augustus 2020 werd het conceptontwerp voor het Ringpark Groene Vesten opgemaakt. In het najaar van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 werd het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) uitgewerkt.

Op 2 juli 2021 keurde het college namens de stad Antwerpen het landschapsontwerp en de selectie van de deelprojecten goed, hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de deelprojecten waarvoor aansluitend een voorontwerp wordt opgemaakt, namelijk Cluster Zuid, Pomppark Zuid, en deelprojecten waarvoor reeds middelen worden gereserveerd en waarvoor nog verder onderzoek nodig was.

Het aanbestedingsdossier voor het deelproject Pomppark Zuid werd afgerond en gepubliceerd. Wat betreft de afstemming met Infrabel m.b.t. toegankelijkheid van het ringspoor, de aansluiting op de stationsomgeving station Zuid met NMBS, de werfafspraken voor de aanleg van de collector en rioleringswerken Balansstraat met Aquafin en de beheeraspecten voor het toekomstige park werden de nodige afspraken gemaakt.

Een testopstelling van de geluidsmuur in Pomppark Zuid wordt gebouwd en getest op zijn akoestische eigenschappen.

Cluster Centraal

Het voorontwerp voor Cluster Centraal is in opmaak. Hierbij wordt een voorontwerp opgesteld voor het maximaal scenario.

De Stuurgroep Over de Ring adviseerde om de geluidsmaatregel Wolvenberg verder uit te werken als uitvoeringsproject binnen Cluster Centraal. Positie en hoogte geluidsscherm wolvenberg werd intussen beslist en wordt gerealiseerd binnen Cluster Centraal.

Cluster Oost

De 'Stuurgroep Over de Ring' adviseerde om het gereserveerde leefbaarheidsbudget voor Cluster Oost te herloceren naar Cluster Centraal. De leefbaarheidsbaten voor Luisbekelaar en Borgerhout intramurus worden verder opgenomen in het lopende proces rond de overkapping van R1 zuid en Knoop Oost met als doel de verbetering van de leefbaarheid van deze zones.

Geluidsmaatregelen Tuinwijk Borgerhout en geluidsmaatregel middenberm

Team Intendant kwam tot de conclusie dat de geluidsmaatregel Tuinwijk Borgerhout - waarbij het recente geluidsscherm verlengd wordt richting Stenenbrug - onvoldoende effect genereert voor de Tuinwijk in relatie tot de investering. De leefbaarheidsbaten voor Tuinwijk worden wel verder opgenomen in het lopende proces rond de overkapping van R1 zuid en Knoop Oost.

Geluidsmaatregelen middenbermen werd na onderzoek en op advies van team intendant vervangen door Next Generation Concrete Surface en aangelegd in het voorjaar van 2024. Het gaat om het deel tussen de K. Silvertopstraat en de knoop E313. Dit is een langer deel dan wat voorzien werd in de geluidsmaatregel middenscherm.

1. Kostprijs en financiering

In het najaar van 2022 werd het financieel kader voor de leefbaarheidsprojecten herijkt. Het taakstellend budget voor het geheel bedraagt nu 1.594,23 miljoen euro (prijspeil 2022). Daar bovenop zal 868 mio euro opgenomen worden in het financieel model voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten. De budgetten worden jaarlijks geïndexeerd met een maximum van 2%. De gerealiseerde (aangewende) bedragen worden uit de jaarlijkse actualisatie gelaten.

Het totaal van alle ramingen van de leefbaarheidsprojecten overstijgt het beschikbare budget. Het taakstellend budget voor Ringpark Groene Vesten wordt als werkhypothese en in functie van doorstart daarom teruggebracht om het beschikbare totale taakstellend budget te handhaven naar 75,18 mio €. Dit taakstellend budget omvat bouwkost studies, provisie onvoorziene kosten en BTW.

1.1. Raming totale kostprijs:

Totaal taakstellend budget van 75,18 miljoen euro (prijspeil 2022).

Deelproject	Taakstellend budget (inclusief bouwkost, studies, onvoorziene kosten en btw)
-------------	--

Overkoepelend studiebudget (landschapsontwerp, technische studies, etc.)	4,08 mio €
Cluster Zuid (Pomppark Zuid)	14,52 mio€
Cluster Centraal	50,26 mio €
Cluster Oost	/
Geluidsmaatregel tuinwijk	/
Next Generation Concrete Surface als vervanging van 'Geluidsmaatregel middenberm'	6,32 mio €
Totaal	75,18 mio €

Door de recente materiaalprijsstijging is het taakstellend budget voor Pomppark Zuid ontoereikend. Om hetzelfde ambitieniveau te kunnen behouden, wordt het taakstellend budget voor Pomppark Zuid door de stad Antwerpen verhoogt met een aanvullend budget van 3,37 mio euro. Dit aanvullend budget wordt bijkomend aangewend voor de bouw van het platform ter hoogte van Station Zuid i.h.k.v. de slimme schakel.

1.2. Gegunde opdrachten (anno 31/12/2023)

De stedelijke programmaregisseur De Grote Verbinding rapporteert de uitgaven in het najaar aan het college van de stad Antwerpen. Deze zullen zo snel mogelijk bezorgd worden.

1.3. Opsplitsing kostprijs:

Bouwkost

Studiekosten en werfopvolging:

- Erelloon ontwerpers tot en met uitvoering: ereloon ontwerpteam enerzijds en studieopdracht aannemer anderzijds
- Technische studies: ofwel in opdracht van stad ofwel in opdracht van Lantis
- Erelloon en studies worden in totaal voorlopig ingeschat op 10% van de bouwkost

Onvoorziene kosten en meerwerken 15% risicoprovisie, tijdens de komende ontwerpfases zal een nieuwe raming gemaakt worden en zal gelijktijdig de risicoprovisie bijgesteld worden in functie van de detailgraad van het ontwerp.

BTW 21%

1.4. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders.

1.5. Wat is de financieringswijze?

Dit project wordt gefinancierd conform de hernieuwde afspraken over de financiering van het eerste en tweede pakket van leefbaarheidsprojecten. Hierbij dragen stad Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges (voorheen Havenbedrijf Antwerpen)¹ samen 250

¹ Zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding (goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 juni 2018) heeft het Havenbedrijf Antwerpen haar bijdrage van 142,8 mio euro aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Cf. de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen alsdan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaams Gewest.

miljoen euro bij (pp 2017) en het Vlaams Gewest 1 miljard (pp 2017) via de Overkappingsruiter. Deze bijdrages zijn geïndexeerd conform de evolutie van de bouwkosten en dit wordt doorgezet in de toekomst met een maximum van 2%/jaar. Daarnaast wordt de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten opgenomen in het financieel model van Lantis.

- Afhankelijk van noodzaak en opportuniteiten en in functie van de voortgang van de leefbaarheidsprojecten zal de stad Antwerpen tijdig middelen vrijmaken uit haar stedelijke begroting om kredietvastleggingen te doen om zo haar engagement te vervullen. Gezien de timing zal een deel van dit engagement in de volgende stedelijke legislatuur (en stedelijke meerjarenplanning) opgenomen worden.
- Type overheidsopdracht (betalingen in de tijd gespreid):
 - Ontwerpopdracht: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdracht (geplaatst door de stad Antwerpen) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
 - Technische studies en onderzoeken: overheidsopdracht voor een aanneming van werken en diensten
 - Terrestrische opmeting: raamovereenkomst landmeterspool;
 - Lucht- en geluid: raamovereenkomst MOW, bestek 1M2B5C-20-001 (lucht) en 1M2B5C-20-002 (geluid)
 - Onderzoeksprogramma water (peilbuizen en infiltratieproeven): in opdracht van Aquafin, raamovereenkomst Aquafin;
 - Inventaris waardevol groen:
 - inventarisatie waardevol groen, werken gegund als Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten
 - inventarisatie flora en fauna van natuurgebied Wolvenberg, werken gegund zonder voorafgaande bekendmaking onder aanvaarde factuur
 - Modelleringshemelwater: werken gegund als Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten;
 - Archeologisch onderzoek: raamovereenkomst pool dienstverleners voor archeologisch vooronderzoek, opmaak archeologienota's en opgravingen.
 - Locatieonderzoek spoorwegtoegang Infrabel (ifv Pomppark Zuid), Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten
 - Overkappingsonderzoek Vestenpark Mastvest-Pomppark Zuid, Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten
 - Onderzoek Geluidsmaatregel Wolvenberg:
 - Ontwerpend onderzoek geluidsmaatregel Wolvenberg, Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten
 - 3D_Modelering geluidsmaatregel Wolvenberg, Voorwaardelijk Gedeelte 15 – bijkomende ondersteuning en onderzoek van bestek Ringpark Groene Vesten

- Bijkomende opmeting Wolvenberg spoor en ring voor onderzoek geluidsmaatregel Wolvenberg, raamovereenkomst landmeterspool;
- Geluidsmodellering verschillende scenario's geluidsmaatregel Wolvenberg
- Pomppark Zuid
 - Archeologisch onderzoek, raamovereenkomst pool dienstverleners voor archeologisch vooronderzoek, opmaak archeologienota's en opgravingen.
 - Lucht- en geluid: modelering geluidsmaatregel Pomppark Zuid, raamovereenkomst MOW, bestek 1M2B5C-20-001 (lucht) en 1M2B5C-20-002 (geluid)
 - Sloopopvolging & milieuhygiënisch onderzoek
 - Grondmechanisch onderzoek
- Veiligheidscoördinatie
- Naast de investering binnen het leefbaarheidsbudget, en dus voor rekening van het Overkappingsfonds, doet de stad ook bijkomende investeringen in Ringpark Groene Vesten voor eigen rekening, ter ondersteuning van de leefbaarheidsprojecten.
 - 3,37 mio euro: behoud ambitieniveau na materiaalprijsstijgingen '22-'23 + bijdrage MOB slimme schakel zuidstation ;
 - 296.692 euro: bijdrage fietspaden Park Brialmont;
 - 323.217 euro: trap voetgangersbrug Park Brialmont;
 - 4,19 mio euro: Park Brialmont, aanleg fase 2;
 - 81.627 euro: Half Maantje > haalbaarheids-, mobiliteits- en locatieonderzoek;
 - Een overzicht van de gemaakte investeringen zal door de programmaregisseur De Grote Verbinding gerapporteerd worden aan het college in het najaar. Na goedkeuring zullen deze nagestuurd worden.

2. Projectmanagement

2.1. Projecteigenaar

Projectregie: stad Antwerpen. (projectleiding: AG Vespa²)

Partner overheid in projectteam: Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen.

Deelproject³ – Park Brialmont Fase 2 – AG Vespa in samenwerking met de stad Antwerpen en district Berchem.

2.2. Andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Aquafin
- Water-link

² autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten (AG Vespa) - stad Antwerpen

³ Het project Park Brialmont fase 2 werd gegund als een Wenselijk Deelproject binnen de ontwerpopdracht Ringpark Groene Vesten, het project wordt gerealiseerd buiten het budget van de leefbaarheidsprojecten, met middelen van de stad Antwerpen en het district Berchem.

- Natuurpunt Antwerpen stad
- Provincie Antwerpen
- Vervoersregio Antwerpen (MOW)
- Burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, StratenGeneraal)
- Infrabel
- NMBS
- Private actoren
- Districten Antwerpen, Berchem, Borgerhout en Deurne

3. Timing

- Pomppark Zuid:
 - Definitief ontwerp: afgerond
 - Uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning: 2023
 - Realisatie: 2024-2026
- Cluster Centraal:
 - Voorontwerp 2024
 - Definitief ontwerp 2025
 - Uitvoeringsontwerp en omgevingsvergunning: 2025
 - Realisatie 2026-2028
 - Verdere planning van dit project is nader te bepalen.

4. Risicomanagement

Net als bij andere projecten, wordt een risicoprovisie voorzien (voor juridische risico's, risico's naar draagvlak, scope, enz.) die wordt aangepast naarmate het project vordert en dus concreter wordt

Onderzoeksfase

Projectfiche: Ringpark Zuid

14/03/2024

1. Omschrijving

1.1 Historiek en besluitvorming

In 2018 werden 18 leefbaarheidsprojecten geselecteerd op de Antwerpse Ring.

De rapportage van het politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 vermeldt onder 'hoofdstuk 2: Aanbevelingen en selectie eerste fase leefbaarheidsprojecten' voor de zuidelijke Ringzone het volgende:

2.2.4. Zuidelijke Ringzone

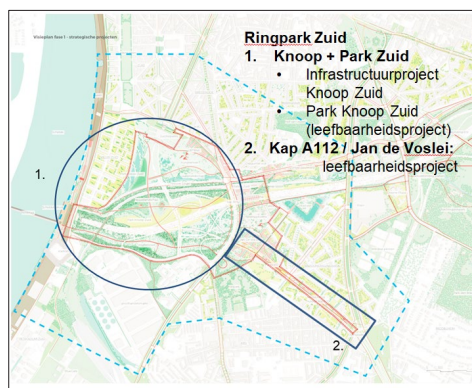
fiche	omschrijving	mln €
Z1	Scheldebalkon	22
Z2	Park knoop Zuid	30
Z4	Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12	145
	Studiewerk voor de andere overkappingskansen en voor de multimodale knopen	10

Prijspeil 2017

Bij het voorstel van beslissing van dezelfde rapportage is het volgende terug te vinden:

Daarnaast zal de bevoegde minister een geïntegreerd planproces laten starten voor knoop zuid en de aansluiting met de A12 waarbij de bouwstenen Park Knoop Zuid (Z2) en de nieuwe kap Jan de Voslei en de verlaging van de A12 (Z4), in totaal 175 mio EUR, prioritair worden meegenomen.

In consensus met stad Antwerpen, team intendant, en de werkbank werd beslist 'om Park Knoop Zuid' en 'Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A112' (Z2 en Z4) te koppelen aan het lopende infrastructuuronderzoek en de geplande werken van Agentschap Wegen en Verkeer in functie van de hertekening van het aansluitingscomplex Antwerpen Zuid (de vroegere Spaghettiknoop, taakstellend budget 118 mio EUR).



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

- AWV project 'Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid'

- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Park knoop Zuid'
- Geselecteerde leefbaarheidsproject 'Nieuwe kap Jan de Voslei'

Beide leefbaarheidsprojecten worden tegelijkertijd met het infrastructuurproject uitgewerkt. Op 16 november 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' goedgekeurd en het planproces formeel gestart.

(<https://beslissingenvlaamse-regering.vlaanderen.be/document-view/5F854ABC0379AD000800003C>)

1.2 Inhoud

Ringpark Zuid is een geïntegreerd project, waar de leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject worden uitgewerkt. Onder dit project valt ook de overkapping van de A112 die aantakt op de knoop.

Ringpark Zuid vormt de verbinding tussen de wijken Zuid, Brederode, Kiel en de Tentoonstellingswijk, en gebieden in ontwikkeling zoals Nieuw Zuid en Blue Gate Antwerp, die op een veilige en efficiënte manier naar het hoofdwegennet moeten worden ontsloten. Het park creëert veilige en toegankelijke wegen voor voetgangers en fietsers, maar laat ook het openbaar vervoer en autoverkeer vlotter passeren. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontwikkelen 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, stelt het de bermen open voor fietsers en voetgangers, en draagt het bij tot de gewenste modal shift.

2. Kostprijs en financiering

Studiekosten:

Studiecontract t.e.m. opmaak aanbestedingsdossiers en opvolging werken

Principe is dat het studiebudget voor de geselecteerde leefbaarheidsprojecten wordt voorzien via de Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT, en het studiebudget voor het infrastructuurproject via het programma AWV (art. MH222).

Inschrijving Team: € 13.633.774,27 (inclusief btw)

Verdeeld over de 2 programma's:

programma AWV (art. MH222): : €6.752.334,62 (inclusief btw)

Overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT): : €6.881.439,65 (inclusief btw)

In functie van de voortgang van dit dossier dienen een aantal vastleggingen nog te gebeuren in de komende jaren.

Alle middelen voor de studie zijn voorzien in de respectievelijke begrotingen (AWV en de overkappingsruiter).

Voor vastleggingen 2020 en 2021 werden de middelen van de overkappingsruiter overgeheveld naar een nieuwe basisallocatie 3MH226 - Uitgaven in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 ring rond Antwerpen. (Deze basisallocatie valt onder het VIF onder het investeringsbegrotingsartikel van AWV MDU- 3MHH2RA-WT.

In 2023 werden 1M euro van de overkappingsruiter en 1Meuro van de reguliere middelen van AWV vastgelegd op de lopende studieopdracht Ringpark Zuid. Deze extra vastleggingen zijn noodzakelijk om de studieopdracht te kunnen afronden:

- *Extra onderzoeksvragen van verschillende actoren*
- *Complexiteit renovatie bestaande Jan Devostunnel ifv de verlenging*

Uitvoering:

Deel leefbaarheid: vastlegging van 210,83 milj EUR (min studiekosten) voorzien in 2026 (uiterlijk 2027) op de overkappingsruiter (prijspeil januari 2022, inclusief btw). Dit taakstellend budget houdt rekening met de begin 2023 besliste besparing van 5,5% per leefbaarheidsproject.

Om binnen het nieuwe taakstellend budget te blijven, stelden de opdrachtgevers en het ontwerpteam een scopewijziging voor. Deze scopewijziging werd niet goedgekeurd door de SG ODR. Het deel van de scopewijziging dat niet werd goedgekeurd betreft een smallere parkbrug (levert een besparing op van 7M euro, waardoor het taakstellend budget gerespecteerd zou blijven). Daarom bekijken Stad Antwerpen en departement MOW of bepaalde projectonderdelen via externe financiering kunnen afgedekt worden. Dit moet leiden tot een definitieve vervolgbeslissing in 2024 (snelle duidelijkheid hieromtrent is noodzakelijk voor de voortgang van het project).

De €7.881.439,65 (inclusief btw) studiebudget leefbaarheid valt binnen dit totale taakstellende budget leefbaarheid, en dient hier van te worden afgetrokken.

Deel infrastructuurproject AWW:

Volgende vastleggingen noodzakelijk in periode 2026 – 2029:

- Vastlegging 120milj euro (heraanleg knoop R1-A112 + nieuw aansluitingscomplexen) AWW onderzoekt of het mogelijk is om vastleggingen over een aantal jaren te spreiden. Eerste vastlegging wordt nu voorzien in 2026.
- Vastlegging 44,1 milj euro (renovatie bestaande JDV-tunnel, noodzakelijk i.f.v. leefbaarheidsproject verlengen JDV-tunnel, maar onafhankelijk hiervan ook noodzakelijk op middellange termijn.

Deel investeringen ten laste van stad Antwerpen

Princiepelijk akkoord van stad Antwerpen om bij te dragen voor o.a. extra projectzones

Deel investeringen i.f.v. openbaar vervoer

Er dienen nog afspraken te worden gemaakt met vervoersmaatschappij de Lijn omtrent medefinanciering. Om dit gesprek een doorstart te geven werd begin dit jaar een collegiale brief verstuurd aan de directie van de Lijn.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Agentschap Wegen en Verkeer (Wegen en Verkeer Antwerpen)

3.2. te betrekken stakeholders

Stad Antwerpen, departement Omgeving, Team intendant, burgerbewegingen, Blue gate Antwerpen (en vertegenwoordigers ander ontwikkelingen omgeving), NMBS, de Lijn

4. Timing/projectplanning

- **2021: Start studie (VO)**
- **2022: Goedkeuring VO / Opstart DO**
 - 08/07/2022: Goedkeuring VO
- **2023: Opmaak DO**
 - 08/03/2023: definitieve vaststelling budget RPZ (-5,5%)
 - 06/10/2023: Voorlopige vaststelling GRUP/Plan-MER
 - 24/10- 22/12/2023: Openbaar onderzoek GRUP/Plan-MER
- **2024:**
 - Maart 2024: Definitieve vaststelling GRUP
 - Juli 2024: Goedkeuring DO
 - Q3/Q4: Opmaak OVA-dossier / Project-MER
- **2025:**
 - Aanbestedingsdossier
 - Q4 2025: Beslissing OVA
- **2026:**
 - Q1 2026: Publicatie + gunningsprocedure
 - Vastlegging
 - Gunning aannemer
- **2027 – 2032: Uitvoering¹**

5. Risicomanagement

Risico's:

- Het procedure- en vergunningstraject houdt bepaalde risico's in , vooral i.f.v. timing. Dit wordt beheersbaar gehouden door een breed participatietraject (reeds lopende) in combinatie met doorgedreven studiewerk ter onderbouwing gemaakte keuzes.
- Uitdaging blijft de financiering van het AWW project 'Herinrichting knoop R1 – A112 en aansluitingen Antwerpen Zuid', meer bepaald het inpassen van de nodige budgetten binnen de begroting van AWW en het spreiden van de vastleggingen i.f.v. fasering en minder hinder.
- Het vinden van externe/alternatieve financiering voor het goedgekeurde voorontwerp (7ME voor de originele parkbrug)

¹ Uitgaande van standaard doorlooptijd procedure en de noodzakelijke duidelijkheid over financiering (tijdig voorzien van de nodige middelen voor realisatie)

-
- De locatie van het projectgebied brengt risico's met zich mee op aanwezigheid van pfas-houdende bodemmaterialen. Eventuele gevolgen hiervan (financieel en naar projectplanning) zullen in de loop van 2024 duidelijk worden.
 - Het tijdig vinden van de nodige gronden voor boscompensatie

Uitwerkingsfase

Projectfiche: Scheldeoeververbinding

14/03/2024

1. Omschrijving

Scheldeoeververbinding (SOV) verenigt twee projecten tot één geïntegreerd project:

- Scheldebrug: Fiets- en voetgangersbrug over de Schelde te Antwerpen, nabij de Kennedytunnel
- Scheldebalkon: verbijzondering van de aanlanding van de brug op rechteroever

Eén van de leefbaarheidsprojecten binnen het Toekomstverbond betreft de realisatie van een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding over de Schelde in Antwerpen.

De aanlandingen van de brug en in het bijzonder de aansluitingen op het ringfietspad en de Scheldekaaien op rechteroever zullen voorzien worden van een comfortabele wachtruimte voor fietsers tijdens een brugopening.

Voorafgaand aan een formele beslissing betreffende de realisatie van het project en de aanbestedingsvorm werd een totaalanalyse gemaakt van de toekomstige recurrente operationele kosten (OPEX) van de brug. Op basis van deze synthese besliste de Vlaamse Regering op 23 december 2022:

1. de voorbereidende studies (geotechnisch onderzoek, monitoring Kennedytunnel, heiproeven,...) verder af te werken (door De Vlaamse Waterweg), en dit met het oog op uitwerking van gunningsprocedure. De resultaten van deze voorbereidende studies zullen deel uitmaken van een volgende rapportering;
2. de voorkeursvariant verder uit te werken met een taakstellend budget van maximaal 254 mio EUR (prijspeil 01/2022);
3. de gunningsprocedure uit te werken volgens de aanbestedingsvorm DBM en De Vlaamse Waterweg NV te gelasten met het voeren van de selectiefase, de onderhandelingsfase en de gunningsfase;
4. dat de operationele kosten maximaal 5,6 mio EUR bedragen volgens de huidige raming, maar worden opnieuw geëvalueerd in 2025. Een beslissing over de wijze van financiering zal gebeuren bij de toewijzing en aanvang van de werken (opmaak begroting 2025).

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs (alle bedragen incl. BTW):

Scheldebrug: 254 miljoen euro incl. BTW (prijspeil 1/2022).

Gebaseerd op een uitgewerkt technisch voorontwerp in het kader van het alternatievenonderzoek, dat de technische haalbaarheid aantoont.

2.2. Wat is de financieringswijze?

De gunningsprocedure wordt uitgewerkt volgens de aanbestedingsvorm DBM, waarvan de investeringskost voor de Scheldebrug wordt gefinancierd vanuit de leefbaarheidsbudgetten.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Vlaamse Waterweg nv

De Vlaamse Waterweg nv en Stad Antwerpen sloten op 25/10/2023 een Realisatieovereenkomst af, m.b.t. de realisatie van de Scheldebrug. Tezamen met de *Scheldebrug* (m.i.b.v. de bouw van de bijhorende noodwachtplaats) worden eveneens de stabilisatie en herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen, alsook het verhogen van de waterkering in een gezamenlijke opdracht aanbesteed, gezien deze ruimtelijk en technisch niet te scheiden zijn. Deze laatste worden via de reguliere middelen (stedelijk middelen en Vlaams GIP) gedragen. Deze Realisatieovereenkomst bevat de nodige afspraken tot het gezamenlijk plaatsen, en uitvoeren van deze opdracht. De Vlaamse Waterweg nv zal optreden als aanbestedende overheid voor de gehele opdracht en als projectleider in de uitvoering van de Scheldebrug, kaaimuurstabilisatie en verhogen van de waterkering, de noodwachtplaats en de uitbreiding van de scheepvaartbegeleiding. Dit laatste maakt geen deel uit van de DBM-overeenkomst. Stad Antwerpen zal optreden als projectleider voor het openbaar domein, de aanlanding op rechteroever en de dynamische fietssturing. Dit laatste maakt evenmin deel uit van de DBM-overeenkomst.

4. Timing

In 2024 worden verschillende voorbereidende studies ter voorbereiding van het aanbestedingsdossier verder uitgevoerd:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------|
| - Heiproeven | afgerond |
| - Monitoringsprogramma Kennedytunnel | lopende |
| - Geotechnisch onderzoek | afgerond |
| - VTS radarstudie | lopende i.s.m. MDK |

Eind december 2023 werd de selectieleidraad voor de aanbesteding van het project via een DBM-formule zowel door De Vlaamse Waterweg als door de stad Antwerpen goedgekeurd. De selectieleidraad werd op 10 januari 2024 Europees gepubliceerd. De openingszitting vindt plaats op 12 maart 2024. De selectiebeslissing m.b.t. het selecteren van 4 bouwteams (combinaties van ontwerpers en aannemers) is voorzien in de eerste jaarhelft 2024.

Parallel wordt verder gewerkt aan de gunningsleidraad, het DBM-contract en de bijhorende besteksdOCUMENTEN. Er wordt gestreefd naar een publicatie van de gunningsleidraad in de zomer van 2024.

Samenvattend ziet de indicatieve vervolgplanning (die al deels gestart is) er als volgt uit.

Planning DBM

	start	einde
Totaal	2022 Q3	2024
Voorafgaande studies	2022 Q3	2024 Q1

Opmaak aanbestedingsdossier (cfr. DBM)	2022 Q4	2024 Q2
Uitvoeren aanbesteding	2024 Q1	2026 Q2
Bouwwerken	2026	2029
Onderhoudsfase	2029	2054

5. Risicomanagement

De beslissing van de Vlaamse Regering (dd. 23/12/2022) creëerde duidelijkheid over de realisatie van het project, en gaf de mogelijkheid om het nog eerder beperkte draagvlak bij de nautische partijen te doen groeien.

Bij de opwaarts gelegen bedrijven leeft nog steeds, bij gebrek aan besluitvorming hieromtrent, de bezorgdheid over de budgettaire en operationele impact van de nautische veiligheidsmaatregelen (extra beloodsing, sleepboten,...) op hun bedrijfsvoering. Uit de gevoerde gesprekken kan worden opgemaakt dat het beperken of wegnemen van de financiële impact de weerstand vanuit deze hoek zou doen afnemen.

Met de mobiliteitsstakeholders (fietsers) werd tijdens de opmaak van de robuustheidsstudie en de alternatieve Scheldekruisingen tot gedragen inzichten gekomen over de potenties van de Scheldebrug voor de ambitieuze modal shift en het opvangen van brugopeningen op systeemniveau, wat zeer belangrijk is bij de verdere uitwerking van het project. Hieruit volgt dat een verbeterde verbinding voor fietsers in het centrum (betrouwbare Sint-Annatunnel en hoogfrequent veer), zowel op korte als lange termijn (met nieuwe verbinding t.h.v. Kennedytunnel en Oosterweeltunnel), én goede realtime en dynamische sturing van het fietsverkeer essentieel is voor de uitbouw van een performant en robuust systeem van Scheldekruisingen voor fietsers. Tijdens de Projectstuurgroep van 24 januari 2024 werden deze punten nogmaals onder de aandacht gebracht.

Uitvoeringsfase

Projectfiche: Ringpark West

14/03/2024

1. Omschrijving

De projectcluster 'Ringpark West' groepeerde 3 leefbaarheidsprojecten op de linkeroever die zowel op het grondgebied van de stad Antwerpen als dat van de gemeente Zwijndrecht gerealiseerd zullen worden:

- Voltooien fietsnetwerk
- Stille Bermen Zwijndrecht
- Stille Bermen Linkeroever

Kort samengevat streven we naar de realisatie van een ambitieus en verbindend grootstedelijk ringpark West dat:

- de geluidshinder en de luchtverontreiniging van de infrastructuur in de ringzone en rond de aansluitende snelwegen in het projectgebied vermindert voor de achterliggende woonwijken en parken door middel van groundbermen, geluidsschermen, vegetatie en andere maatregelen;
- de ring rond en helder leesbaar maakt voor fietsers, in de vorm van een regionale ringfiets snelweg die aansluit op de nieuwe Scheldebrug en Scheldetunnel;
- daarnaast ook andere functionele, veilige en royale fiets- en voetgangersverbindingen biedt in alle richtingen;
- een ecologische verbinding vormt langs, over en onder de snelwegen door – en zo de grote natuurparken die doorsneden en gefragmenteerd worden door infrastructuur terug tot één groot landschap aan elkaar breit, voor mens, dier en natuur.

Volgend op de projectdefinitie voor Ringpark West van november 2019, werd in januari 2020 gestart met de uitwerking van de scope voor het Ringpark West tot voorontwerpniveau. In een parallel spoor wordt onderzocht wel onderdelen van de scope (werkpakketten) geïntegreerd moeten worden in de lopende uitvoering van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

2. Kostprijs en financiering

2.1. raming totale kostprijs:

Het totale taakstellende budget voor deze drie leefbaarheidsprojecten bedraagt 110,5 miljoen € (prijspeil 2017). Bij opmaak van de projectdefinitie bedroeg de totale geraamde kostprijs 124,6 miljoen euro. Deze kostenraming werd opgemaakt conform SSK-systematiek, met een probabilistische P50-waarde, waarbij de directe benoemde bouwkosten werden bepaald op basis van het referentieontwerp bij de projectdefinitie. De SSK-ophoogfactor werd in de projectdefinitie vastgelegd op 2,19 en is samengesteld volgens overzicht in bijlage 1, inclusief risicopercentsages voor 'Niet benoemde objectrisico's bouwkosten' (5%) en 'Niet benoemde objectrisico's overige bijkomende kosten' (1%). Ook de 5% toeslag in de staart is bedoeld als risicoprovisie.

2.2. opsplitsing budget:

Teneinde een eenduidig budgettair kader te scheppen voor de budgetbewaking in de fase 'value engineering' is het budget als volgt uitgesplitst in vaste kosten en plafondbedragen.

Onder de vaste kosten worden verstaan:

- de studiekosten ten laste van het leefbaarheidsbudget, t.t.z. :
 - de opdrachten ten laste van ontwerpteam West i.k.v. de opmaak van het voorontwerp Ringpark West;
 - de opdrachten van UGent in kader van de geluidsmodellering (binnen het raamcontract 'Geluid' van Departement MOW).
- de grondverwervingskosten voor verwerving van de percelen in kader van het bermenlandschap Burcht en de nieuwe lokale fietsbrug over de E17 (= werkpakket E17 zuid).
- de uitvoeringskosten voor reeds toegewezen opdrachten (voor opstart van de voorontwerpfase voor Ringpark West). In voorkomend geval werd het werkpakket E17 Noord (geluidsschermen in uitvoering) reeds contractueel opgenomen in de scope van de opdrachtnemer voor het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

Na aftrek van de vaste kosten wordt het resterende budget onderverdeeld in plafondbedragen voor de nog te realiseren werkpakketten teneinde een eenduidig budgettair kader vast te leggen voor de deelfase 'Value Engineering'.

Tijdens de voorontwerpfase (einddatum: april 2021) werd per werkpakket een nieuwe kostenraming van de direct benoemde bouwkosten gemaakt. Gelijktijdig wordt ook de SSK-ophoogfactor bijgesteld, in functie van de detailgraad van het betreffende werkpakket.

De totale raming per werkpakket werd daarna afgezet tegen het plafondbedrag; pas wanneer de raming onder het plafondbedrag blijft, kan de deelfase 'Value Engineering' voor dat werkpakket afgesloten worden.

In de loop van 2021 werden de werkpakketten verder uitgewerkt tot een ontwerpoplossing waarbij het vooropgestelde ambitieniveau (scope) binnen het vastgestelde plafondbedrag (budget) gerealiseerd kan worden. Daarnaast wordt ook gezocht naar opportuniteiten om deze werkpakketten te integreren in de lopende uitvoering van het Infrastructuurproject Linkeroever, om zodoende de realisatie van het Ringpark West te versnellen (tijd) en zo

kostenefficiënt als mogelijk (budget) te realiseren. Conform de overeenkomst met aannemer Rinkoniën werden een aantal van deze werkpakketten ondertussen toegevoegd aan de scope van het infrastructuurproject Linkeroever. Ook het bijhorende budget werd aan het projectteam toegekend.

De totale kostenopgave voor werkpakketten blijft onder de ter beschikking gestelde target cost. Aldus kan geconcludeerd blijven dat het totale budget van 110,5 miljoen euro (prijsspeil 2017) voor de leefbaarheidsprojecten Linkeroever gehandhaafd blijft – zie onderstaand budgetoverzicht.

Linkeroever Leefbaarheidsproject	
	Budget
Bijkomende opdrachten	5.043.339
<i>Werkpakket Middenvijver</i>	176.762
<i>Werkpakket KAW2 - WP SB13 (definitieve aansluiting Scheldeoeververbinding)</i>	851.192
<i>Kosten ihkv grondverwervingen voor werkpakket E17b</i>	1.500.000
<i>Kosten ihkv verplaatsing Fluxys voor werkpakket E17b</i>	500.000
<i>Studieopdracht 'Voorontwerp Ringpark West'</i>	1.082.855
<i>Studieopdracht 'Ondersteuning OVA en uitvoering Ringpark West'</i>	156.814
<i>Studieopdracht 'Kwaliteitsbewaking in fase DO en uitvoering</i>	150.000
<i>Studieopdracht 'Expert opinion Antea Geluidsstudie Ringpark West'*</i>	1.980
<i>Studieopdracht 'Expert opinion UGent Geluidsstudie Ringpark West'</i>	3.600
<i>Studieopdracht 'Geluidsmodellering UGent Ringpark West'</i>	60.536
<i>Studieopdracht 'Geluidsmodellering UGent Ringpark West - vervoltraject Krijgsbaan'</i>	9.600
<i>Extra kosten in het kader van GAG E34, RPW1, RPW2 en RPW2bis</i>	50.000
<i>Extra kosten onthaalfunctie Ringpark West (Katrinahof)</i>	500.000
VTW's	89.202.721
VTW 9 - Geluidsschermen E17 Noord	17.547.028
VTW 9bis- Geluidsschermen E17 Noord (gewijzigde uitgangspunten)	590.762
VTW 301 + VTW 302 - Werkpakket E34 zuid	8.363.034
VTW303 - Werkpakket E17a (SB04)	8.573.630
VTW304 - Werkpakket KSA1 (VF06/VF07)	7.369.493
VTW305 - Werkpakket KSA2	12.575.105
VTW306 - Werkpakket KAW1 (VF04) incl. omgevingsvergunning RPW1 uitvoerbaar vanaf 17.09.22 ipv 01.04.22	14.986.033
VTW307 - Werkpakket KAW 2	8.485.195
VTW308 - Werkpakket E17b - detailontwerpstudie + uitvoering	10.502.028
VTW202 - Reflectie van geluidsschermen op de E17	210.414
Risico's	16.253.939
<i>Benoemde en onbenoemde risico's</i>	1.696.982
<i>Voorziening ten behoeve van BTW studie- en uitvoeringsopdrachten LFB-projecten</i>	14.556.957
TOTAAL :	110.500.000

2.3. Kosten verbonden aan nieuwe infrastructuur: exploitatie, onderhoud, ...

Deze kosten dienen nog begroot te worden, na toewijzing van de verschillende projectonderdelen aan de respectievelijke beheerders. Daartoe worden beheersplannen

opgemaakt waarin de toestand na realisatie van het Ringpark West afgebakend wordt per beheerder. De gesprekken hieromtrent zijn lopende.

2.4. Wat is de financieringswijze?

- Dit project wordt gefinancierd via een daartoe specifiek opgericht overkappingsfonds binnen het departement MOW cfr. de nota aan de VR n.a.v. de indiening van de omgevingsvergunning door Lantis voor de Oosterweelverbinding met inbegrip van de leefbaarheidsprojecten (VR 2020 1303 doc. 0224/1). Lantis zal jaarlijks een geactualiseerde raming van de noodzakelijke middelen voor de leefbaarheidsprojecten zoals Ringpark West voorleggen bij de begrotingsopmaak.
- In 2023 werd 25.632 kEUR gerealiseerd (VEK), voor 2024 wordt een uitgave van 21.434 kEUR (VEK) verwacht (prijspeilen 2023 en 2024).
- Type overheidsopdrachten 'studies':
 - Ontwerpopdrachten team West: overheidsopdracht voor een aanneming van diensten, deelopdrachten (geplaatst door Lantis) binnen het raamcontract Ontwerpen Over de Ring JD/A/015399
 - Geluidsmodellering UGent: overheidsopdrachten en voor een aanneming van diensten, deelopdrachten (geplaatst door Lantis) binnen het raamcontract voor adviesverlening inzake geluid in het kader van het Toekomstverbond Antwerpen
- Type overheidsopdrachten 'uitvoering':
 - Onderhandelingsprocedure met bekendmaking, ofwel als contractuele wijziging binnen het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' voor werkpakketten die technisch onlosmakelijk verbonden zijn met de hoofdwerken dan wel een afzonderlijke aanbestedingsprocedure voor de werkpakketten die technisch wel afgezonderd kunnen worden.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Lantis

3.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Niet van toepassing

3.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Stad Antwerpen
- Gemeente Zwijndrecht
- Team Intendant
- Departement Omgeving
- Vervoerregio Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Fietsberaad
- Agentschap Wegen en Verkeer (Antwerpen en Oost-Vlaanderen)

- Departement Mobiliteit en Openbare werken
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Ontroerend Erfgoed
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen (Ademloos, stRaten-generaal, Ringland)
- Nutsmaatschappijen (Aquafin, Waterlink, Fluvius, Fluxys, Proximus, Telenet, DOW, Air Liquide)

4. Timing

Algemeen overzicht

Voorjaar 2020-midden 2024	Fiets-, wandel- en ecobrug over de R1 ter hoogte van Sint-Anna knooppunt
Augustus 2021-zomer 2022	Geluidsbermen, -schermen en fietssnelweg langs de E34
Januari 2022-maart 2023	Houten geluidsschermen langs de E17, kant Burcht
Voorjaar 2022-zomer 2023	Parkbrug over de R1 tussen de Kennedytunnel en Antwerpen-West
Najaar 2022-voorjaar 2023	Hondenzwemvijvers op Middenvijver
Najaar 2022-mei 2023	Bouw houten geluidsscherm kant Linkeroever, tussen R1 en Het Rot
Voorjaar 2024	Start voorbereidingen voor het bermenlandschap langs de E17 in Burcht. We voeren archeologisch onderzoek uit en bereiden de werfzone voor. Fluxys verlegt tot de zomer een gasleiding, waarna de bouw van de berm echt van start kan gaan.
Najaar 2025	Ringpark West is klaar

Detail

Fase voorontwerp: januari 2020 t.e.m. april 2021

Fase value engineering: april 2021 t.e.m. september 2021

Vergunningsfase:

- Werkpakket Middenvijver (hondenzwemvijvers): 'OVA Middenvijver' ingediend op 5/05/2021 en verleend op 5/11/2021
- Werkpakket E34 (2021 (geluidsbermen en fietssnelweg F41): 'OVA E34' ingediend in 02/07/2021 en verleend op 15/03/2022.
- Werkpakket KAW1 & KSA1 (recreaduct Burchtse Weel en fietsbruggen knoop Sint-Anna): 'OVA RPW1' is ingediend op 28/01/2022 en verleend op 19/09/2022.
- Werkpakket KAW2, KSA2 en E17 zuid (overige bermenlandschappen en fietspaden): De vergunning Ringpark West 2 is verkregen op 04/09/2023.

Uitvoeringfase:

- Parallel aan het ontwerptraject werd onderzocht op welk moment de technisch onlosmakelijke werkpakketten kunnen geïntegreerd worden in de lopende uitvoering van het project ‘Infrastructuurwerken Linkeroever’. Deze werkpakketten werden in 2021 toegekend aan de scope van Rinkoniën bij wijze van een contractueel ‘verzoek tot wijziging’ of ‘VTW’
- Conform de projectdefinitie wordt er naar gestreefd om alle onderdelen van het Ringpark West gelijktijdig uit te voeren met de uitvoering van het project ‘Infrastructuurwerken Linkeroever’. Uiterlijk in december 2026 moet alle onderdelen van het Ringpark West gerealiseerd zijn.
- Het werkpakket Middenvijver, meer bepaald de realisatie van de hondenzwemvijvers wordt geïntegreerd in een ruimer inrichtingsproject dat door de stad Antwerpen wordt uitgevoerd en gefinancierd. Het werkpakket Middenvijver, meer bepaald de realisatie van de hondenzwemvijvers wordt geïntegreerd in een ruimer inrichtingsproject dat door de stad Antwerpen wordt uitgevoerd. Deze werken zijn afgerond in Q2 2023, de hondenzwemvijvers werden in juni 2023 geopend.
- Conform de geluidsstudie van de universiteit Gent zijn de geluidschermen (houten en glazen) in uitvoering. Het behalen van de resultaten zoals opgenomen in het geluidsproject zullen getoetst worden na oplevering van het project.
- In Q1 van 2022 werd gestart met het realiseren van het bermenlandschap langs de zuidzijde van de E34 (cfr. OVA E34). Op heden dienen hier voornamelijk nog afwerkingen en inrichtingswerken te gebeuren. De fietsostrade F41 is in gebruik vanuit het westen tot aan de grens Zwijndrecht/Antwerpen.
- In Q3 van 2022 werd gestart met het realiseren van het “Recreaduct” over de R1 (cfr OVA RPW1). Verdere afwerking en inrichting zal daarna plaatsvinden samen met de aansluitende bermenlandschappen.
- De grondverwerving en verplaatsing van de Fluxys hogedruk gasleidinging voor de realisatie van de leefbaarheidsbermen werkpakket E17 zal uitgevoerd zijn tegen september 2024.
- De afwerking van bermen (bermen Vlietbos en het Rot, leefbaarheidsberm E17b, berm Katwilgbos) en de fietspaden loopt door in 2024 en 2025. Dit is evenwel onder voorbehoud van het bodemsaneringsproject.

5. Risicomanagement

Ter onderbouwing van de risicopercentsages opgenomen in de SSK-ophoogfactor wordt een risicodossier Ringpark West (inclusief beheersmaatregelen) bijgehouden.

Het domein met de grootste onzekerheid blijft PFAS. Met name:

- De vereiste maatregelen voor de behandeling van met PFAS verontreinigde grond en grondwater voor de bermen tussen complex Kruibeke en Zwijndrecht worden momenteel uitgewerkt i.s.m. de bodemsaneringsdeskundigen.
- Het uitblijven van een goedgekeurd kader voor de noordelijke projectzone (Knoop Sint Anna en Palingbeek) leidt tot vertraging bij de aanleg van de leefbaarheidsbermen en de afwerking van fietspaden in dat gebied.

BIJLAGE 2:
Projectfiche Oosterweelverbinding

Uitvoeringsfase

Projectfiche: OOSTERWHEELVERBINDING

14/03/2024

1. Omschrijving

De Oosterweelverbinding voegt een derde Scheldekruising toe aan het ringsysteem, wat zorgt voor robuustheid van het systeem. Dit geeft verbetering op volgende vlakken: mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze derde Scheldekruising maakt het ringsysteem robuuster,

De bouw van de Oosterweelverbinding maakt de ring rond door bouw van een extra Scheldekruising en zorgt zo voor een betere bereikbaarheid van stad, haven en de brede regio rond Antwerpen. Door het vlotter trekken van het hoofdwegennet vermindert de verkeersdruk en het sluipverkeer op het lokaal weggenet. Ook zijn er voordelen voor fiets (nieuwe fietspaden en fietsverbindingen), openbaar vervoer (verbeterde doorstroming en overstappen via P+R's) en transport over water (renovatie Royerssluis).

Met de bouw van de Oosterweelverbinding zal het bovenliggend wegennet verbeterd worden waardoor de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet sterk toeneemt. De zuidelijke ring en Kennedytunnel worden ontlast, sluipverkeer wordt verminderd en op verschillende plaatsen worden gevaarlijke punten weggewerkt.

De leefbaarheid voor de omgeving rond de ringzone wordt sterk verbeterd, door de positieve effecten (op geluid en lucht) die rechtstreeks gelinkt zijn aan de Oosterweelverbinding, en door de realisatie van een groot pakket overkappings- en leefbaarheidsprojecten die toegevoegd zijn aan de Oosterweelwerken.

1) Linkeroever

Binnen de scope van de werken op Linkeroever wordt gewerkt aan een veilig wegennet, een uitgebreid fietsnetwerk, de koppeling van natuurgebieden en het leefbaarheidsproject Ringpark West.

- Veilig wegennet: de op- en afrittencomplexen/knooppunten worden geoptimaliseerd en vervolledigd. Ook de aansluitingen op het lokaal wegennet worden verbeterd;
- Op Linkeroever is een P+R gebouwd voor 1.500 wagens en meer dan 150 (deel)fietsen;
- Verschillende (on)gelijkvloerse fietsverbindingen fietsnetwerk vervolledigen het fietsnetwerk en maken dit veiliger en comfortabeler;
- De nieuwe weginfrastructuur wordt aangelegd met respect voor de omgeving. Het Sint-Annabos, het Rot, Middenvijver, Blokkersdijk en het Vlietbos worden met elkaar verbonden via ecoducten en -onderdoorgangen. Ook komt er meer ruimte voor groen door het compacter aanleggen van knooppunten.
- Ringpark West:
Zie eigen projectfiche.

2. Scheldetunnel

De Scheldetunnel gaat op de linkeroever onder de grond tussen Blokkersdijk en het Sint-Annabos, en komt op de rechteroever boven aan het Noordkasteel. De tunnel is 1,8 kilometer lang en heeft drie rijstroken in elke richting. Fietzers kunnen dankzij een afzonderlijke fietskoker van zes meter breed in de Scheldetunnel veilig en vlot via hellingen dezelfde verplaatsing maken. De tunnelementen worden gebouwd in een droogdok in Zeebrugge.

3. Rechteroever

- Oosterweelknooppunt: Ter hoogte van het kerkje van Oosterweel komt het Oosterweelknooppunt dat aansluiting geeft naar de haven en het noorden van de stad. Hier zijn op- en afritten richting Scheldetunnel en richting R1. De infrastructuur ligt verzonken in het landschap en verbindt de Scheldetunnel met de kanaaltunnels die aansluiten op de Antwerpse Ring. Het ontwerp van deze knoop beperkt de ruimtelijke impact en is deels overkapt.
- Royerssluis: de Royerssluis wordt gerenoveerd en omgebouwd tot een performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen en kleinere schepen snel kan versassen.
- Kanaaltunnels: De kanaaltunnels verbinden het Oosterweelknooppunt met de R1. De twee onderste kokers vormen de verbinding (beide rijrichtingen) richting R1-Noord (A12/E19-noord – Nederland, Bergen-op-Zoom) en de twee bovenste kokers sluiten aan op de zuidelijke R1 (richting E313, E34, E17 Gent, E19/A12-Brussel). De tunnels starten aan het Amerikadok en lopen onder het Albertkanaal.
- Aansluiting op R1: Om de kanaaltunnels aan te sluiten op de Antwerpse Ring, verdwijnt het viaduct van Merksem. Om het doorgaan van het verkeer tijdens de werken te garanderen, wordt het verkeer op een tijdelijk viaduct gezet, waarna het bestaande viaduct van Merksem wordt afgebroken. De noordelijke Ring wordt maximaal overkapt en voorzien van Ringparken, zie eigen projectfiches. De op- en afritten aan Schijnpoort worden verlegd en vervolledigd met een aansluiting naar het noorden.

Zie voor details en beelden website Oosterweelverbinding.be

Kostprijs en financiering

Inleiding “het financieel kader”

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft BAM van het Vlaamse gewest een taakstellend budget toegewezen gekregen van 3.691.000.000 Euro (prijsspeil¹ januari 2019 – met jaarlijkse indexatie). Dit budget moet alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringsuitgaven dekken (studiekosten aannemer, voorbereidende werken,

¹ Prijspeil : Jaarlijks worden de bedragen van het taakstellend budget geïndexeerd volgens de vereenvoudigde indexatie formule om de conjunctuur te volgen

nutsleidingen, grondverwervingen, bouwkosten, projectrisico's aannemer, faseringskosten, instandhoudingskosten,...).

De operationele kosten van Lantis tijdens de voorbereidings-en bouwfase (projectmanagement, ontwerp en technische werf opvolging, werkingskosten (huisvesting, communicatie, salariskosten,), risico's (projectgebonden, risico's vreemd aan het project, scopewijzigingen) en minder hinder buiten het projectgebied maken geen deel uit van het taakstellend budget.

Voor de financiering van de investering (CAPEX) van de Oosterweelverbinding en de operationele kosten (OPEX) maakt BAM gebruik van het kapitaal van de vennootschap, de retributieontvangsten van de NV Tunnel Liefkenshoek (tol inkomsten Liefkenshoektunnel) en een lening en achtergestelde lening van het Vlaams Gewest, conform de kaderovereenkomst financiering (en addendum). De investering in de Oosterweelverbinding zal zich in de toekomst terugverdienen door middel van tolinkomsten over de Scheldekrusingen. Deze opbrengsten zullen aangewend worden om de lening die werd aangegaan met Vlaanderen terug te betalen. Hiertoe werd een financieel model gebouwd en goedgekeurd en dat minstens jaarlijks wordt gecontroleerd op zijn robuustheid ingevolge evoluties in het project en de markt.

Op het Politiek Stuurcomité van 25 juni 2018 werden een aantal leefbaarheidsprojecten geïdentificeerd die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding. Met akkoord van alle partijen werd hiervoor een tweede taakstellend budget bepaald ten belope van 915,5 miljoen Euro. Deze kosten behoren tot het budget van 1,25 miljard Euro voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten.

Op het Politiek Stuurcomité dd. 18.12.2019 werd het taakstellend budget Oosterweelverbinding samengevoegd met het onlosmakelijk verbonden budget voor de realisatie van de bouwkundige werken (ondergrond) van de leefbaarheidsprojecten op rechteroever. Het samengevoegde taakstellend budget bedraagt 4,391 miljard Euro (prijspeil januari 2019). Dit engagement werd bekrachtigd in de nota VR van 13 maart 2020. Een herziening van het taakstellend budget volgens de werkelijke evolutie van de bouwkosten², met een stijging van 24% tussen januari 2019 en januari 2022, brengt het samengevoegde taakstellend budget (inclusief onderbouw leefbaarheid Rechteroever) op 5.369 miljoen euro (prijspeil 01/01/2022).

Het Politiek Stuurcomité heeft op 17 oktober 2022 beslist om de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten Rechteroever, die onlosmakelijk verbonden is met de Oosterweelverbinding, te financieren met het verruimde financieel model op basis van tolheffing. (1 miljard euro hetzij : 868 mln euro CAPEX + 90 mln EUR werkingskosten 1e fase

² 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%.

In de berekening van Taakstellend Budget prijsspeil 1/1/2022 werden de reeds gerealiseerde kosten logischerwijze slechts geïndexeerd tot op moment van realisatie, en werd de indexatie van 24% slechts toegepast op het niet-opgenomen gedeelte van het volledige taakstellend budget.

+ 42 mln werkingskosten maximale overkapping). Met de vrijgekomen ruimte binnen het overkappingsfonds werden bijkomende overkappingen geselecteerd op de noordelijke ring, dewelke toegevoegd worden aan de scope van het project Oosterweelverbinding.

Het Politiek Stuurcomité heeft ook aan Lantis gevraagd om de meerkosten in het kader van PFAS (voorziening van 300 miljoen euro) op te nemen binnen het financieel model, voor zoverre deze niet ten laste kunnen worden gelegd bij, of gedragen worden door, de vervuiler als saneringsplichtige conform de afgesloten saneringsovereenkomst.

Wat dit laatste betreft, is 3M krachtens de saneringsovereenkomst met Vlaams Gewest in juli 2022 aangeduid als saneringsplichtige en heeft het zich verbonden om alle saneringskosten te dragen. Hierover lopen de gesprekken met 3M.

3.1. raming totale kostprijs:

Fig 1 – Overzichtstabel

LANTIS
MEERJARENBEGROTING-PLANNING
PROJECTIE-PERIODE 2017-2032

kC	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Begroting 2024	Projectie 2025	Projectie 2026	Projectie 2027	Projectie 2028-32
Hoofdwerken	2.900	4.699	33.904	116.312	229.759	284.517	448.462	563.816	680.063	534.072	535.407	1.981.989
Oosterweelverbinding												
Projectmanagement, Verzekering, Compensaties & Voorbereidende Werken	58.030	55.873	75.044	45.872	36.964	57.958	47.074	70.065	55.822	59.049	36.857	125.775
OWV-verbonden Projecten (Leefbaarheid, PFAS...)	294	9.529	4.194	54.445	46.991	85.600	119.068	213.105	58.415	75.200	106.670	721.382
Minder Hinder, Modal Shift & Toekomstverbond	1.923	3.125	11.387	38.350	29.103	15.797	16.362	18.273	17.699	9.549	0	0
TOTAAL PROJECTEN	63.146	73.226	124.530	254.980	342.816	443.871	630.966	865.259	811.999	677.870	678.934	2.829.146

3.2. Wat is de financieringswijze?

Het financieel model (tolheffing) en dekt alle noodzakelijke kosten voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. De kosten voor minder hinder buiten het projectgebied en de leefbaarheidsprojecten (overkappingsfonds) zijn apart te financieren door de Vlaamse Overheid en eventueel betrokken derden.

Voor de financiering van de kosten voor opgetreden risico's vreemd aan het project (risico categorie 4 in de tabel) worden afspraken gemaakt met de Vlaamse overheid.

De financieringswijze is opgenomen in de Kaderovereenkomst Financiering (2018), waaraan in 2023 een addendum werd goedgekeurd. Dit addendum regelt de afspraken ten gevolge van de bijkomend toegewezen scope (zie hoger) en verhoogt het leningsplafond (via projectbonds) en voegt een achtergestelde lening toe. De lening wordt verstrekt door het Vlaams Gewest, en omvat ook een financiering vanwege de Europese Investeringsbank ten bedrage van 1 miljard euro.

4. Projectmanagement

4.1. projecteigenaar

Lantis

4.2. verantwoordelijke deelprojecten (waar relevant)

Royerssluis: Afdeling Maritieme Toegang

4.3. andere betrokkenen (vb. Aquafin, Infrabel, ...)

- Stad Antwerpen
- Gemeente Zwijndrecht
- Team Intendant en ontwerpteams
- Vervoerregio Antwerpen
- Provincie Antwerpen
- Agentschap wegen en verkeer (Antwerpen en Oost-Vlaanderen)
- De Lijn
- NMBS
- Infrabel
- Havenbedrijf Antwerpen
- Afdeling Maritieme Toegang
- Departement mobiliteit en openbare werken
- Departement Omgeving
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Ontroerend Erfgoed
- Natuurpunt
- Burgerbewegingen
- Nutsmaatschappijen (Aquafin, Waterlink, Fluvius, Fluxys, Proximus, Telenet, DOW, Air Liquide)
- ...

5. Timing

5.1. start en einde der werken

Onderdeel	Uitvoeringstermijn
Linkeroever & Zwijndrecht	2018-2025
Scheldetunnel	2020-2030
Oosterweelknoop en renovatie Royerssluis	2021-2030
Kanaaltunnels en R1 Noord (inclusief afwerking bijkomende leefbaarheidsprojecten)	2022-2032

Verkeers- en tunneltechnische installaties	2020-2032
--	-----------

6. Risicomanagement

1. Projectgebonden risico's

Voor de belangrijkste projectgebonden risico's worden de beheersmaatregelen systematisch in uitvoering gebracht en opgevolgd op hun effectiviteit. Daardoor zijn de projectgebonden risico's onder controle.

Daarnaast wordt steeds op basis van de risico-evaluaties een trade-off gemaakt om risico's met een hoge waarschijnlijkheid van optreden (> 50 %) en aanzienlijke mogelijke gevolgen al dan niet om te zetten naar scope (transfert van risico naar scope).

De belangrijkste projectgerelateerde risico's zijn onder controle, hiervoor worden de nodige beheersmaatregelen genomen:

- Veiligheid en bereikbaarheid op het water en op de weg garanderen via Vessel Traffic Service systeem en Bypass
- Onvoorzienbare schadegevallen dekken via specifieke projectverzekering
- Project beheersen door middel van een doorgedreven digitalisatie van het bouwproces en omgevingsmonitoring
- Draagvlak intact houden door onder meer uitrol van programma werfburen
- Financiële beheersing en toekomstbestendig bouwen dankzij NEC4 processen

2. Risico's vreemd aan het project

- **PFAS/PFOS verontreiniging:** Er was al langer duidelijk dat de projecten "Infrastructuurwerken Linkeroever" (LO) en "Scheldetunnel" (ST) geconfronteerd werden met PFOS-vervuilde gronden. Voor het project Scheldetunnel werd PFOS-vervuiling aangetroffen op linkeroever, een beperkte vervuiling (max 8µg/kg ds) op rechteroever en in de Schelde werd weliswaar PFAS aangetroffen maar niet boven de gehanteerde normen.
Ook op Rechteroever is PFAS aangetroffen: op projectzone 3A (Oosterweelknoop) valt de verontreiniging binnen de perimeter van de 3M-site; op projectzone van 3B gaat het over een verspreide PFAS-verontreiniging en de verontreiniging in het Lobroekdok. Voor het Lobroekdok loopt reeds een BSP, voor de projectzone 3B op Rechteroever worden onderzoeken uitgevoerd in het kader van een BBO en werden al maatregelen getroffen (o.a. waterzuiveringsinstallaties).
De (directe en indirecte) kosten ten gevolge van PFAS kennen momenteel volgende financieringsbronnen: toelage VFLD-fonds, toelage relancemiddelen, saneringsplichtige 3M conform de saneringsovereenkomst en het financieel model van Lantis.
- **Covid 19:** Het uitbreken van de pandemie (de eerste golf) was een eerste test voor het samenwerkingsmodel op de werf, en de wendbaarheid. Het resultaat mag gezien worden, op de werf Linkeroever zijn we erin geslaagd om stilstand te

voorkomen en hebben we zelfs de werken versneld. Om de impact van de volgende golven te beperken werden de nodige voorzorgsmaatregelen genomen (werken in bubbels, aangepast materieel , ...), deze kan niet volledig beheerst worden gezien de uitval van verschillende ploegen door ziekte of quarantaine.

- **Regelgeving, richtlijnen adviesinstanties:** De toepassing en wijziging van regelgeving, de voorwaarden uit de vergunningen, de wijziging van richtlijnen van de verschillende administraties over de jaren heen genereren risico's. Ettelijke honderden miljoenen werden reeds verwerkt in de raming en zijn dus ten laste genomen van het taakstellend budget. De beheersing van deze risico's tijdens de bouwperiode is een absolute must. Het gebrek aan rechtszekerheid vertaalt zich in vertragingen/weggewerkte marges in de planning en bijkomende kosten.
- **Vergunningenkader:** Het vergunningenkader is van essentieel belang. Het GRUP, de hoofdvergunning en de in voorbereiding hiervan goedgekeurde plan- en projectmilieueffectenrapporten dienen beschouwd te worden als de basisstructuur waarbinnen de Oosterweelverbinding dient gerealiseerd te worden. Een basisstructuur die tot stand is gekomen met maximale inspraak- en rechtsbeschermingsmogelijkheden voor alle betrokken stakeholders waaronder de adviserende instanties en het grote publiek. Het Omgevingsvergunningsdecreet laat toe om aansluitend vergunningsaanvragen in te dienen tijdens de uitvoeringsfase van het project. Deze vergunningsaanvragen vergen een gecoördineerde en snelle voorbereiding door Lantis en dito besluitvorming door het departement Omgeving en de betrokken adviesinstanties. Zowel complexe totstandkoming van vergunningen, de lange doorlooptijd van vergunningsaanvragen, als de rechtsonzekerheid na het verkrijgen van vergunningen leidt tot vertragingen en bijkomende kosten.
- **Strategisch en structureel kader voor modal shift:** De Minder Hindermaatregelen die rechtstreeks voortspruiten uit de hinderinschatting maken deel uit van het mobiliteitsplan "Routeplan 2030" van de Vervoerregio Antwerpen. Dit strategisch plan geeft invulling aan de doelstelling van een ambitieuze modal split van 50/50 AMS. Het is van belang dat het strategisch en structureel kader voor realisatie van de modal shift geïmplementeerd wordt door de partijen (NMBS, De Lijn, AWV, stad en gemeenten...) die instaan voor uitvoering van de door het Routeplan benoemde projecten.
- **Draagvlak:** Breed draagvlak bij de ruime omgeving en specifiek bij de burgerbewegingen als partners van het Toekomstverbond is van belang voor de voortgang van de Oosterweelverbinding, ook als deze volledig in werf is. Om dit draagvlak te behouden, zal er naast de Oosterweelverbinding ook ingezet moeten worden op voortgang van de andere pijlers van het Toekomstverbond. Op de pijler leefbaarheid werd met de beslissing tot integratie van de maximale overkapping op de noordelijke ring het engagement ingevuld.

Voor de exogene of overmachtsrisico's was het zaak om in 2023 de nodige beheersmaatregelen te treffen om de impact op de projectkaders (scope, tijd, geld) onder

controle te houden. Op een aantal risico's werd binnen het project gewerkt, voor anderen buiten controle van het project zien we dat er zich toch risico's hebben gematerialiseerd.

- 1) De impact van de rechtsonzekerheid op de nog af te sluiten target cost voor de projecten op Rechteroever

Zoals hierboven beschreven, lopen de onderhandelingen voor de NEC-contracten voor Oosterweelknoop en R1 en Kanaalzone voor het vastleggen van de doelkost of target cost, en dit binnen het afgesproken kader. Het risico van rechtsonzekerheid heeft hier een impact op, met name dat de aannemers deze risico's (financieel) willen integreren in de target cost.

- 2) De precieze impact van de bijkomende overkappingen op de timing

Na de beslissing over de integratie van de maximale overkapping van de noordelijke ring, zijn de projectteams volop aan de slag gegaan samen met de stad Antwerpen en team intendant om deze overkappingen te verwerken in het ontwerp en de planning van de uitvoering. Dit betekende deels een herontwerp, waarvan de wijziging van alignement aan kap Groen Hart een voorbeeld is, maar zeker ook een afstemming van de timing van vergunningen en aansluitend uitvoering en het afsluiten van de target cost. De uitvoering van deze bijkomende overkappingen betekent vanzelfsprekend een langere bouwopgave (+3 jaar); de verdere impact is precair maar onder controle.

- 3) Uitrol Routeplan PFAS en impact van hangende rechtsgedingen

Het Saneringsverbond en voortvloeiende routeplan PFAS bood zich aan als belangrijke stap in de beheersing van PFAS. De afgelopen maanden bleek dat de uitgestippelde werkwijze niet (geheel) kan gevolgd worden, ten gevolge van onder meer juridische procedures en de behandeling van grondverzet. In het Saneringsverbond mochten gronden tussen de 3 en de 47 µg/kg, mits strikte voorwaarden, binnen de projectzone worden toegepast. Vandaag moet Lantis beslissen om alle gronden met waarden boven de 3 µg/kg af te voeren, met alle moeilijkheden, vertragingen en kosten die daarmee gepaard gaan. De behandeling van PFAS blijft aldus een risico.

- 4) De continuïteit van de werf omwille van verstoringen (rechtszekerheid vergunningen, oververhitting van de markt, inflatie, oorlog Oekraïne...)

De inflatie en de bijkomende investeringen hebben genoopt tot beheersmaatregelen, zoals vertaald in het addendum bij de Kaderovereenkomst Financiering (zie hoger). De gestegen rentelasten zijn via de constructie van de achtergestelde lening voor Lantis en rendement op de financiering omgezet in een inkomst voor de overheid op het einde van de rit. Ook de markt lijkt voorlopig gestabiliseerd; de continuïteit van de werf inclusief timing en budget – onder meer door de rechtsonzekerheid – blijft evenwel sterk afhangen van deze risico's.

BIJLAGE 3:
Projectfiches Haventracé

Onderzoeksfase

Projectfiche: Uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel

14/03/2024

1. Omschrijving

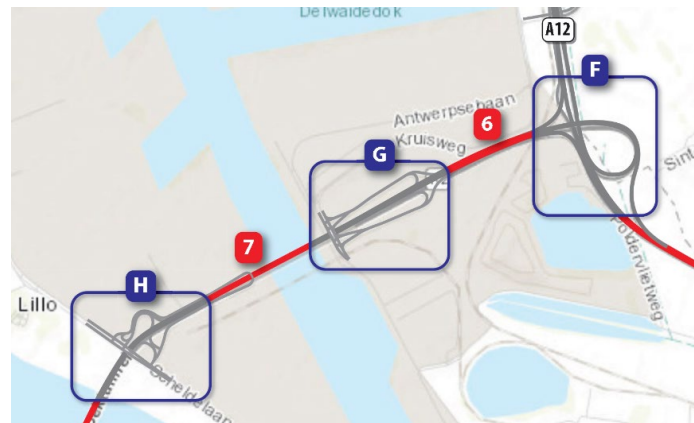
De bestaande Frans Tijsmanstunnel, in gebruik genomen in 1967, is gelegen op de autosnelweg R2 ten noorden van de Liefkenshoektunnel. De tunnel is 820 m lang en heeft 2 rijstroken (zonder vluchtstrook) in beide rijrichtingen. De Tijsmanstunnel maakt deel uit van de R2, welke is aangeduid als hoofdweg met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau. De Tijsmanstunnel, gelegen onder het Kanaaldok dat de haven op Rechteroever verdeelt, wordt ook druk gebruikt als lokale verbinding tussen beide kanaaloevers (Noorderlaan en Scheldelaan).

Dit project vindt haar oorsprong in de lokale verkeersafwikkeling. Onmiddellijk aansluitend op de Tijsmanstunnel zijn aan beide zijden van de tunnel op- en afritten aanwezig. De configuratie van deze op- en afritten is verre van ideaal. Vooral ter hoogte van de Scheldelaan is de verkeersafwikkeling niet optimaal, met frequente files tot gevolg. De capaciteit in de bestaande Frans Tijsmanstunnel wordt hierdoor beperkt. En ondanks het feit dat de tunnel net zoals de Liefkenshoektunnel 2x2 rijstroken telt, vormt de Tijsmanstunnel een trechter op de R2-verbinding. De rechtse rijstroken worden immers niet gebruikt als hoofdweg maar als lokale verbinding tussen beide oevers van het Kanaaldok. De snelheidsverschillen, weefbewegingen en karakteristieken van de voertuigen zorgen daarbij, vandaag de dag, voor een negatief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarbij is ook nog gebleken dat het veiligheidsniveau van de Tijsmanstunnel verhoogd dient te worden om te kunnen voldoen aan de uitdagingen van de toekomst (ADR). Een renovatie, met een upgrade van de tunnelveiligheidsinstallaties en herstellingen aan de tunnelconstructie zelf is dan ook vereist.

De uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel is dus vooral nodig ter verbetering van de verkeerssituatie in de bestaande toestand. Daarbij moet opgemerkt worden dat louter een capaciteitsuitbreiding van de Tijsmanstunnel met de aanleg van een 2de Tijsmanstunnel (2TMT) niet volstaat. De nieuwe tunnel dient immers aan de beide uiteinden aan te sluiten op bestaande infrastructuur.

Het project staat in relatie tot diverse andere projecten, waaronder Oosterweelverbinding en Extra Containerbehandelings Capaciteit Antwerpen (ECA). Het project tweede Tijsmanstunnel zorgt voor een vlotte en veilige verkeersstroom tussen de beide dok-oevers en een verhoogde capaciteit zodat de Liefkenshoektunnel ten volle kan benut worden. De tweede Tijsmanstunnel is dus meebepalend voor de verkeersintensiteiten van het ganse

ringsysteem (R1-R2) en de realisatie ervan zit zowel bij OWV als bij ECA als uitgangspunt in het ontwerp en de gevoerde processen.



Het project omvat dan ook:

- Het complex Lillo (knoop H) aan de zuidzijde van het Kanaaldok B1/B2, tussen de Liefkenshoektunnel en de Tijsmanstunnel
- Een 2de Tijsmanstunnel (segment 7)
- Het complex R2 - Kanaaldok B1/B2 (Knoop G) aan de noordzijde van het Kanaaldok B1/B2, tussen de Tijsmanstunnel en de aansluiting op de A12 / Havenweg.
- Het segment 6

Het project 2^e Tijsmanstunnel is compatibel met de bredere ambitie, uitgetekend in het Toekomstverbond waarbij een groter aandeel aan doorgaand verkeer via de R2 en de Tijsmanstunnel wordt gestuurd. Vandaag wordt die doorgaande capaciteit niet ten volle benut door de lokale knelpunten die de afwikkeling van het haveninterne en bestemmingsverkeer met zich meebrengen.

Volgende projectdoelstellingen worden geformuleerd;

- Het verbeteren en versterken van de R2 als verbinding voor zowel het lokaal als doorgaand kruisend verkeer
- Een betere ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- Het verhogen van de verkeersveiligheid rondom de bestaande Tijsmanstunnel en 2de Tijsmanstunnel door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de op- en afritten;
- Het verhogen van de leefbaarheid in de omliggende woonkernen;
- Het aanleggen van een kwalitatieve fietsverbinding kruisend met het Kanaaldok B1/B2;
- Een financieel haalbaar project.

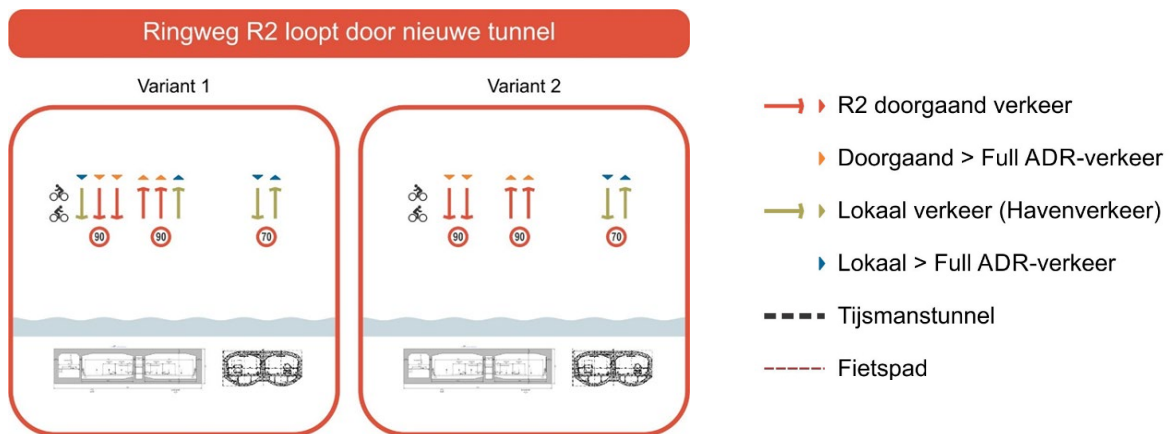
2. Kostprijs en financiering

Kostprijs

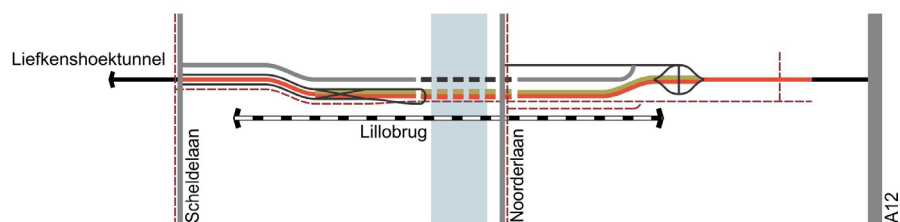
Hoewel er eind 2019 uit een haalbaarheidsstudie een tunnelvariant als oplossing naar voren kwam, werd er in verder tussentijds onderzoek voor geopteerd om de oplossingsrichtingen ruimer te benaderen. Naast tunnelvarianten werden daarom ook kansrijke brugvarianten onderzocht. Op deze manier wordt er gestreefd naar volledigheid om later in het ontwerpproces de uitsluiting van bepaalde oplossingen te kunnen beargumenteren. Deze aanpak biedt ook een antwoord op huidige en toekomstige vragen vanwege alle belanghebbenden. Vier kansrijke varianten voor de kanaaldokkruising worden gedefinieerd en gegroepeerd volgens de hoofdfunctie die ze vervullen.

Varianten waarbij er nieuwe infrastructuur wordt gebouwd voor de hoofdweg (R2):

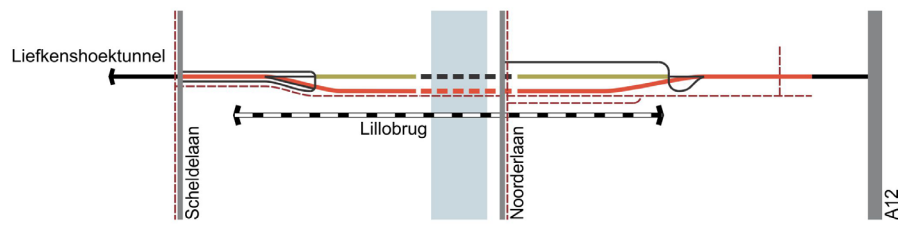
- Variant 1: een nieuwe tunnel voor doorgaand en lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijksmantunnel voor tevens lokaal verkeer;
- Variant 2: een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer met behoud van de bestaande Tijksmantunnel enkel voor lokaal verkeer;



Variant 1: Nieuwe tunnel voor lokaal en doorgaand verkeer



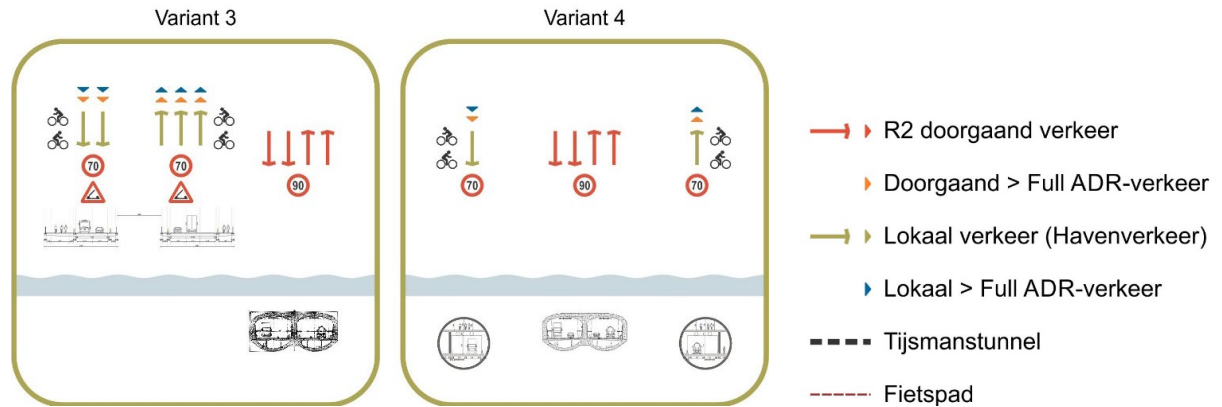
Variant 2: Nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer



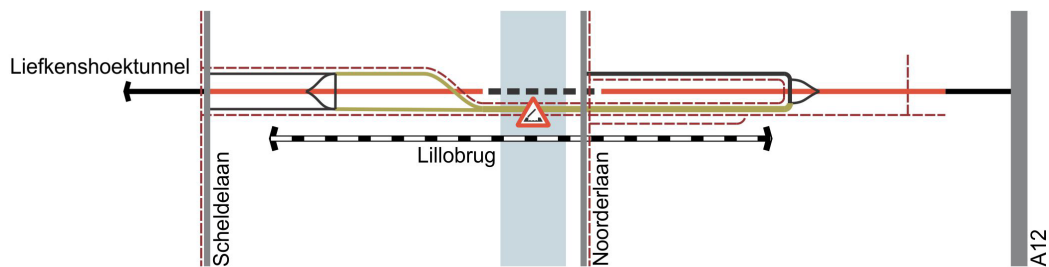
Varianten waarbij er nieuwe infrastructuur wordt gebouwd voor de lokale ontsluiting:

- Variant 3: een nieuwe beweegbare brug voor lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijsmanstunnel voor doorgaand verkeer;
- Variant 4: twee nieuwe kleinere tunnels door middel van boring onder het dok voor lokaal verkeer met behoud van de bestaande Tijsmanstunnel voor doorgaand verkeer.

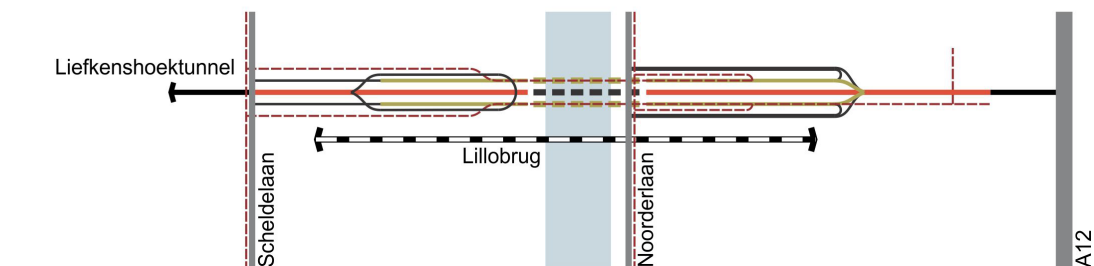
Ringweg R2 loopt door gerenoveerde Tijsmanstunnel



Variant 3: Nieuwe brug voor lokaal verkeer



Variant 4: Nieuwe tunnels voor lokaal verkeer



Vanuit het onderzoek komt variant 2, d.i. realisatie van een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer (autoweg R2) met renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel voor lokaal verkeer, naar voor als een logische basisvariant waarbij aan alle beoordelingscriteria een gebalanceerde invulling gegeven kan worden.

De nieuwe kanaaldokkruising realiseren met een tunnel vormt de meest gedragen oplossing zowel naar invulling van de functionele criteria als in waardebeoordeling door de belanghebbenden. Vanuit mobiliteit en omgeving werden er immers talloze bezorgdheden geopperd over de verkeersafwikkeling van de brugoplossing, zowel met betrekking tot voertuigen als scheepvaart.

Voorts kan voldaan worden aan de huidige normen en richtlijnen omtrent weginfrastructuur, veiligheid, ...

Door bij de verkeersafwikkeling via vereenvoudigde aansluitingscomplexen met Noorderlaan en Scheldelaan te werken ontstaat bovendien een voordeel op verkeersveiligheid, uitvoerbaarheid en kostprijs. Tevens zal een kanaaldokkruisende fietstunnel voorzien worden die aansluit op het aanwezige en toekomstige fietsnetwerk.

De bestaande Tijsmanstunnel vormt daarbij wel een noodzakelijk onderdeel van het mobiliteitssysteem voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Een gedegen renovatie is dan ook noodzakelijk.

De variant 2 vormt aldus een optimalisatie van het ganse systeem “Tijsmanstunnel”, een herwaardering van de bestaande Tijsmanstunnel als drager voor het lokale verkeer, een vereenvoudiging van de op- en afritcomplexen op beide dokoeveren ter bevordering van de verkeersveiligheid en de bouw van een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer die volledig kan worden ingericht in overeenstemming met de huidige normen.

De investeringskost voor de bouw van de nieuwe Tijsmanstunnel (volgens de voorkeursvariant) bedraagt 1 miljard Euro, geraamd met de SSK-methodiek en een probabiliteit van 50% (P50) en een prijspeil 01/01/2019. De renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel wordt geraamd op 200 miljoen Euro.

De engineeringskosten zijn inbegrepen in dit bedrag. De studiekosten (4%) en projectmanagement en werkingskosten (15%) zijn niet inbegrepen.

Financiering

De optimale financierings- en contractvorm moet verder onderzocht worden. Uit de toepassing van de screeningstool van het Kenniscentrum PPS kwam naar voor dat diverse uitvoeringsvormen mogelijk zijn. Een vorm die engineering en bouw integreert scoort daarbij voorlopig iets hoger dan de andere vormen al worden meer geïntegreerde PPS-vormen zeker niet uitgesloten. Dat het project PPS-waardig is bleek ook uit de studie “Rangschikking en prioritering van grote infrastructuurprojecten van de Vlaamse Overheid in functie van PPS-geschiktheid”. Het project blijkt daarbij globaal goed te scoren maar er wordt opgeroepen verder studiewerk te doen. Parallel aan de verdere technische studie van het project zal ook een uitwerking van de financierings- en aanbestedingsstrategie dus noodzakelijk zijn.

In 2023 werd vooral verder gewerkt aan de pistes over de aanbestedings- en financieringswijze van dit project. Samenvattend kan gesteld worden dat de huidige context impliceert dat het contract met grote waarschijnlijkheid een DBFM moet worden, waarbij

moet worden beslist of een regulier DBFM contract wordt gehanteerd dan wel een Vlaamse NEC4-versie van een DBFM op punt wordt gesteld. Bij dat laatste zal in de aanbesteding voldoende aandacht moeten gaan naar een commercieel-educatief traject over risicoverdeling met aannemers én banken.

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Lantis zal als bouwheer optreden als trekker in het ontwerp- en bouwproces. Lantis zal daarnaast ook het vergunningstraject leiden en zal optreden als aanbestedende overheid voor zowel de ontwerpstudie als voor de aanbestedingsdossiers voor de uitvoering van 2TMT.

In maart 2020 werd ElisAnt (Tijdelijke Maatschap tussen Arcadis en Tractebel) als studiebureau aangewezen. De huidige studie 2TMT bouwt verder op de verschillende voorafgaande studies van 2017 tot en met 2019.

3.2. te betrekken stakeholders

- Ambtelijke stakeholders; (AWV, Havenbedrijf Antwerpen, Departement MOW, TOV, Departement Omgeving)
- Politieke stakeholders; (Stad Antwerpen, Stabroek, districten Zandvliet, Berendrecht, Lillo,...)
- Gebiedsspecifieke stakeholders; (Fluxys, NMP, Elia)
- Maatschappelijke stakeholders:
- De bedrijven in de omgeving, Evonik en Covestro,
- Organisaties zoals Voka, Febetra, TLV (Transport en Logistiek Vlaanderen), Alfaport, ... en via hen hun leden, I-bus, SIWHA... ;
- Burgerbewegingen zoals Lenora, Ringland, NixNx ...;

4. Timing

De eerste stap – namelijk het haalbaarheidsonderzoek – werd afgerond.

Gedurende de studiefase wordt de wijze van aanbesteding en de projectfinanciering bestudeerd. Dit moet leiden tot één of meer 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. Pas na de beslissing van de Vlaamse Regering over o.a. het financieringsmodel zullen ontwerpstudies worden opgevoerd, worden de vergunningsprocedures doorlopen en wordt de aannemingsopdracht in de markt gezet. Het vergunningstraject voor het project Tweede Tijsmanstunnel bestaat uit drie onderscheiden maar onderling gekoppelde processen, waarvan de timing onderling wordt afgestemd en geïntegreerd in de globale projectplanning.

1. De vaststelling van het project als project van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact door de projectvergadering;
2. Het project-MER traject vóór omgevingsvergunningsaanvraag;
3. De procedure voor omgevingsvergunningsaanvraag met geïntegreerd project-MER.

Het volledige project is in overeenstemming met het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Antwerpen” enkel ter hoogte van de effectieve kanaaldokkruising wijkt het project af van de stedenbouwkundige voorschriften. Uit het project MER en de projectvergadering zal moeten blijken of toepassing van artikel 4.4.7, §2 VCRO mogelijk is en een planningsinitiatief niet noodzakelijk is.

5. Risicomanagement

Hiervoor wordt verwezen naar de algemene risicomanagementmethodologie van Lantis.

Onderzoeksfase

Projectfiche: De Nieuwe Rand (voorheen Oostelijke Verbinding)

14/03/2024

1. Omschrijving

Het Toekomstverbond voorziet een noordelijk alternatief rond de stad, dat doorgaand en haven gerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden in een Haventracé. Het Haventracé is de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en de noordelijke hoofdroute voor het doorgaand verkeer. Het bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en is een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten:

- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2) – De uitbreiding van de capaciteit, met een tweede Tijsmanstunnel, en het verbeteren van de R2 tussen de Liefkenshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12.
- De optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx
- Een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19 Noord
- De verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)

Het Oostelijk Haventracé bundelt deze 3 laatste onderdelen van het Haventracé:

- De optimalisatie van de A12 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 Haventracé maakt deel uit een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Met verkeerssturing (gedifferentieerde tol) en met de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 kan het verkeer evenwichtig gespreid worden over de drie Scheldekruisingen. Daarbij gebruikt het doorgaande verkeer en het havenverkeer zoveel mogelijk de route van het Haventracé, terwijl de R1 (Oosterweelverbinding) een meer stadsregionale verkeersfunctie krijgt.

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 'De Nieuwe Rand' (voorheen 'Oostelijke Verbinding') heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te onderzoeken en via voorkeurs- en projectbesluiten tot realisatie van de meest wenselijke oplossing(en) te komen. Deze moeten in functie staan van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en het afleiden van het doorgaand verkeer via de noordelijke hoofdweg rond de stad.

De startbeslissing (<https://beslissingenvlaamse regering.vlaanderen.be/document/view/5FCF4CF120B6670008000355>), goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11/12/2020) geeft aan deze doelstelling (betreffende snelweginfrastructuur) te linken aan een reeks andere maar evenwaardige doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid) zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving pro-actief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan aangepakt worden (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan). De

uitwerking van deze opgave is bovendien gevat door een aantal ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi (de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313).



Figuur 1:

Projectgebied De Nieuwe Rand -

Infrastructuurzone Figuur 2: Projectgebied De Nieuwe Rand - Zone klimaatgordel

2. Kostprijs en financiering

Studiekosten onderzoeksfase complex project: € 5.555.819,06 (vastgelegd 2022).

De studiekosten voor de verdere uitwerking worden voorlopig geraamd op en zijn momenteel zo voorzien op het GIP TKV:

- € 3.000.000 (2024) voor uitbreiding van de onderzoeksfase (gewijzigd plan van aanpak voor HT ifv trechtering en Nx omwille van de vele inspraak op de AON)
- € 3.000.000 (2025)
- € 3.000.000 (2026)
- € 3.000.000 (2027)
- € 3.000.000 (2028)

Deze raming is zeer indicatief en kan slechts op punt worden gesteld bij het nemen van een voorkeursbesluit.

De raming voor de uitvoering is zeer afhankelijk van de gekozen scenario's. Pas bij het toewerken naar het voorkeursbesluit zal er naar een stabiele raming kunnen worden toegewerkt.

Er werd goedkeuring gegeven voor de uitwerking van enkele Quick Wins, de budgetten hiervoor zullen deels worden opgenomen op het GIP voor AWW (€ 100.000 bijdrage voor keerlus te Berendrecht, €430.000 voor aanpassing kruispunt Ekersesteenweg N114 - voorzien op GIP 2024, aanpassing kruispunt Makro via het budget voor PCV).

Deze en andere goedgekeurde quick wins worden ook deels financieel gedragen door andere partners of via subsidiekanalen (gebiedsdeal droogte, oproep levend water).

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

Agentschap Wegen en Verkeer, in nauwe samenwerking met Departement

Omgeving 3.2. te betrekken stakeholders

Gouverneur Cathy Berx als procesbegeleider

Vlaams niveau

- Departement Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Departement MOW, afdeling Beleid
- Departement MOW, afdeling Maritieme Toegang
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
- Team Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- De Vlaamse Waterweg (Scheepvaart + Waterwegen en Zeekanaal)
- Toerisme Vlaanderen
- VITO
- Lantis

Infrastructuurbeheerders en aanbieders van bovenlokale openbare diensten

- Infrabel
- Elia
- De Lijn
- NMBS
- Aquafin
- Pidpa, De Watergroep
- Fluxys
- Fluvius
- Haven van Antwerpen

Lokaal en Provinciaal Niveau

- Vervoerregioraad Antwerpen
 - Provinciebestuur Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
 - Stadsbestuur Antwerpen en districtsbesturen. Gemeentebesturen Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Ranst en Wommelgem
- Polders en Wateringen: Polder van Stabroek, Polder van Ettenhoven en Muisbroek, Polder van Noordland

Grensoverschrijdend

- Provincie Noord-Brabant (Nederland)
- Rijkswaterstaat (wegbeheerder A4)

Burgerbewegingen

Fietzersbond (Kapellen, ...), Voetgangersbeweging, Bond van TreinTramBusgebruikers, Natuurpunt Antwerpen Noord, Antwerpen Stad, Schijnvallei), Boerenbond, Red de Voorkempen, stRaten generaal, Ringland, Lenora (Burgerinitiatief leefbare Noordrand), Gruunrant, Werkgroep Snelweg, vzw Vooruitkenschelde, Wijkvereniging De List, Comité site Ruggeveld, Bolse en Consensusgroep, Ademloos, Bewonersgroep HagelbergKapel, Bewonersgroep Muggelei, Bewonersgroep Rond Punt, Actiecomité Red de Keer, Wijkvereniging De List, Werkgroep Park Groot Schijn, Actiegroep Rivierenhof, Werkgroep Leef-Omgeving Rivierenhof, Transitie Ekeren, nx Infogroep, NixNx, Merksem Leefbaar, VOKA en Alfaport, UNIZO, Boerenbond,, Nijverheidskring Merksem-Deurne-Schoten, Koepel Organisatie Bedrijven Antwerpen Noord (KOBRA), Luithaven vzw.

4. Timing

goedkeuring startbeslissing: 11/12/2020

Beoogde timing voorkeursbesluit: Q4 2025

De timing werd aangepast omwille van het invoegen van een trechteringsfase met tussennota waarbij niet redelijke alternatieven niet verder worden meegenomen en bepaalde beslissingen die meer detail onderzoek vergen pas zullen worden genomen in de uitwerkingsfase. Dit om het complexe onderzoek te vereenvoudigen waar mogelijk en overzichtelijk te houden.

De baten van het project worden pas (volledig) gegenereerd na optimalisaties R2 (waaronder 2^e Tijlmanstunnel), realisatie van het RP2030 en de sturing van het verkeer d.m.v. gedifferentieerde tol. Inzichten in prioritering/fasering binnen De Nieuwe Rand zullen blijken uit de studies binnen de procedure van het complex project.

5. Risicomanagement

Op strategisch niveau:

- Functioneren van het HT is sterk afhankelijk van gekozen verkeerssturing (gedifferentieerde tol over de verschillende Scheldekruisingen).
beheersmaatregel: steeds duidelijk rapporteren over gehanteerde uitgangspunten
- Onduidelijkheid over het projectonderdeel E313 (vooral tussen Wommelgem en R1) wat betreft uitvoeringsvarianten (bovengronds, ondergronds)
beheersmaatregel: Onderzoek naar de varianten zal gebeuren binnen de onderzoeksfase van het complex project
- Grote investeringskost:
beheersmaatregel: Constante monitoring van maatschappelijke kosten en baten - Grote ruimtelijke impact in bepaalde zones van het projectgebied
beheersmaatregel: Ruimtelijk onderzoek integreren van bij de start van het complex project, en tijdig overwegen om indien nodig deelgebieden rond de nieuwe infrastructuur te herbestemmen als onderdeel van een ruimer planproces.
- Veelheid aan soms (als dan niet schijnbaar) tegengestelde doelstellingen
beheersmaatregel: Constante monitoring van maatschappelijke kosten en baten in functie van de verschillende doelstellingen
- de mate waarin de A102 kan worden uitgevoerd in tunnel is afhankelijk van de ADR-categorie (cat A of C) en de functie die de weg uitoefent (doorgaand of met een aansluitingscomplex)
beheersmaatregel: Er wordt vanaf de beginfase grote aandacht aan het onderzoek naar tunnelveiligheid besteed. Tunnelveiligheidsbeambten en hulpdiensten zullen al betrokken worden in de onderzoeksfase van het project.

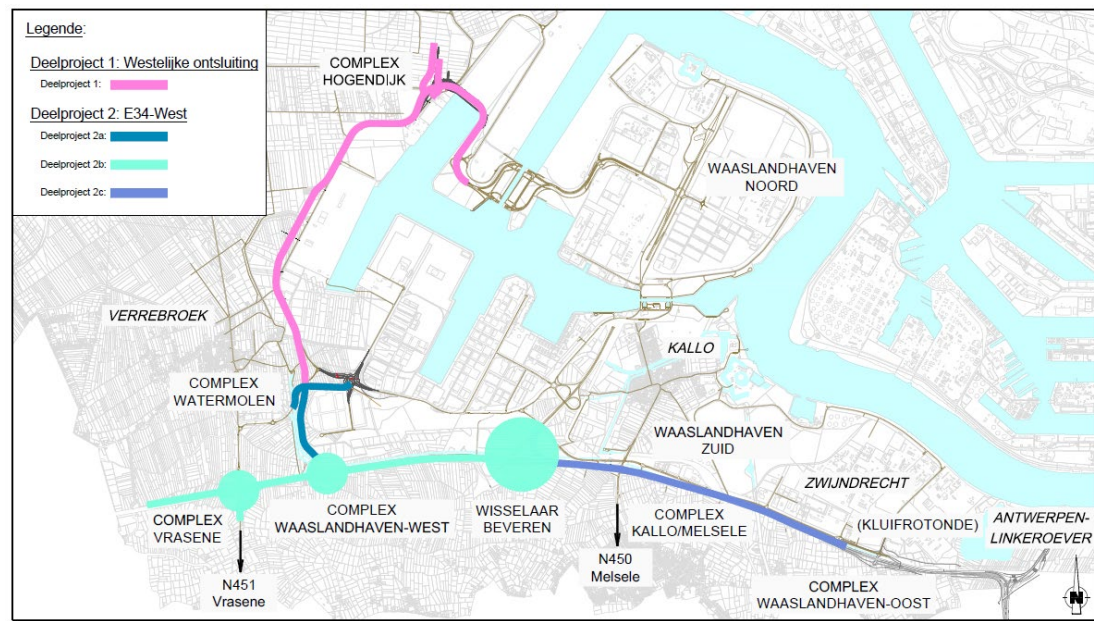
Onderzoeksfase

Projectfiche: Optimalisatie E34 ter hoogte van de Waaslandhaven inclusief complex Beveren

14/03/2024

1. Omschrijving

Het oorspronkelijke project van de zuid-westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven had als hoofddoel om de Waaslandhaven een volwaardige wegaansluiting te geven op het hoofdwegenet. Het project was in volgende deelprojecten opgedeeld, zoals ook opgenomen in onderstaande figuur:



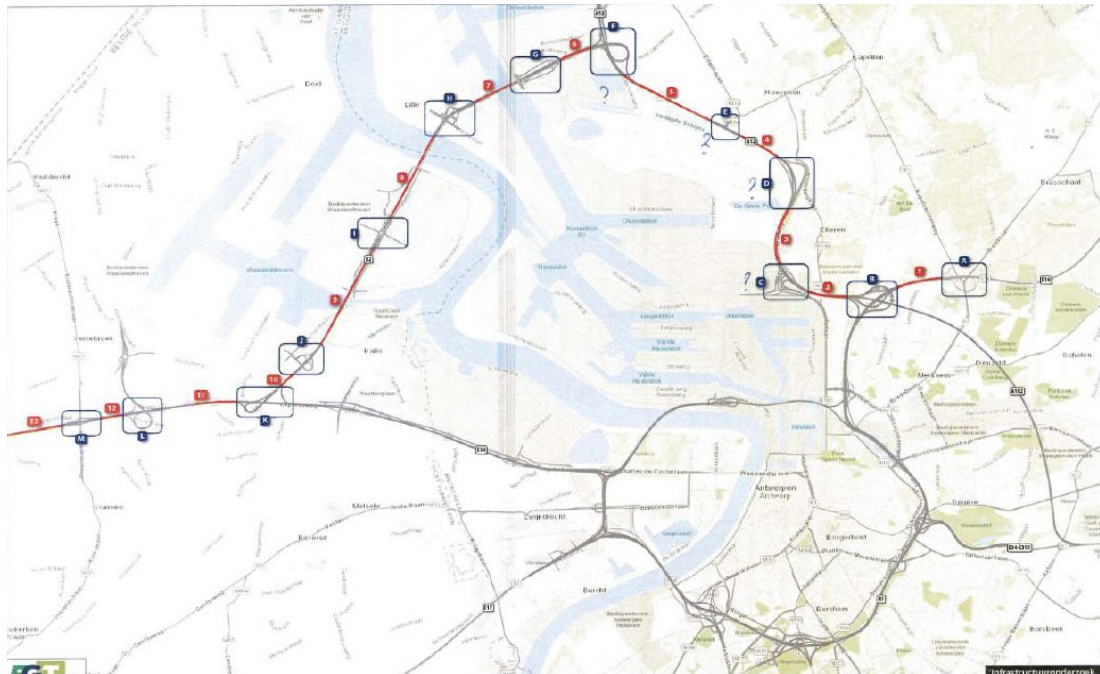
Deelproject 1: westelijke ontsluitingsweg (roze). Deze weg maakt onderdeel uit van het complex project ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen)

Deelproject 2: E34-West (blauw+groen)

Het projectgebied omvat de E34 en omgeving, het start in het westen net voor het bestaande op- en afrittencomplex Vrasene-Verrebroek en sluit in het oosten aan op het projectgebied van Lantis waarbinnen het complex Waaslandhaven-Oost reeds gerealiseerd is. Het betreft een traject van ongeveer 10 km hoofdweg. Ook een deel van de westelijke ontsluitingsweg en de aansluiting op de lokale havenwegen in het zuid-westen van de haven maken deel uit van dit project. Uit verkeersonderzoek bleek dat aanpassingen aan de E34 nodig waren om een bijkomend op- en afrittencomplex te kunnen voorzien en de E34 de nodige capaciteitsuitbreiding te geven.

Door het afsluiten van het toekomstverbond in maart 2017 kreeg het project een bijkomende doelstelling:

De as E34-R2 moet zo uitgebouwd worden dat zij in de toekomst een belangrijkere rol kan spelen in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen (Haventracé zie onderstaande figuur), een goede doorstroming op het hoofdwegenet is hierbij noodzakelijk.



Er zijn twee redenen waarom het project van de E34-West moet gerealiseerd worden:

- Uit eerste verkeersmodelleringen van het haventracé bleek dat de huidige verkeerswisselaar E34/R2 geen voldoende capaciteit meer zal hebben wanneer het haventracé actief wordt.
- De aansluiting van de westelijke ontsluiting op het hoofdwegenet is noodzakelijk omwille van deze capaciteitsuitbreiding van de containercapaciteit in de Waaslandhaven. Ook in de huidige situatie is een aansluiting op het hoofdwegenet in het zuidwesten van de Waaslandhaven gewenst.

Momenteel bevindt het project zich nog in de studiefase.

Het project wordt niet langer opgevat als een zuiver verhaal van infrastructuuruitbreiding, maar als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed,... worden meegenomen. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke opportuniteiten in de nabije omgeving inclusief het fietsnetwerk. Momenteel wordt het dwarsprofiel van de E34 ook zeer ruim bekeken, inclusief naastliggende leidingenstrook, fietsostrade,... . De heraanleg van het ganse dwarsprofiel is meegenomen in de raming.

Tussen het huidige complex Melsele-Kallo en Waaslandhaven-Oost dient er geen capaciteitsuitbreiding te gebeuren van de hoofdweg. Op dit segment wordt er nog wel de landschappelijke inpassing en buffering voorzien waar nodig, inclusief de aanleg van een fietssnelweg. De huidige hoofdweg voldoet niet meer aan de huidige ontwerprichtlijnen

voor een hoofdweg. Het project voorziet hier geen aanpassing naar de huidige normen. Bij het ontwerp zal er wel rekening gehouden worden dat een dergelijke heraanleg niet gehypothekeerd wordt.

Op 16 juli 2021 werd de startnota in kader van de opmaak van het geïntegreerd planproces goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Op 13 oktober 2023 kwam het voorkeursalternatief in de vorm van een mededeling op de Vlaamse Regering.

2. Kostprijs en financiering

Onderstaande raming is gebaseerd op het voorkeursalternatief dat via een mededeling is geweest op de Vlaamse Regering op 13 oktober 2023 . Op basis van dit voorkeursalternatief is er een nieuwe raming opgemaakt.

Onderstaande bedragen zijn met prijspeil 2024 en zijn dus niet geïndexeerd aan de jaren waarin ze zijn opgenomen op het GIP

Volgende VAK (vastleggingskrediet) bedragen zijn nodig. Het geheel van ca. 350 miljoen EURO is een significante investering die een analyse rond financiering noodzakelijk maakt.

- 2027:154 miljoen EURO incl. BTW (waarvan fietsbudget: 9,5 miljoen EURO incl. BTW)
- 2028: 200 miljoen EURO incl. BTW (waarvan fietsbudget: 15,5 miljoen EURO incl. BTW)
-

In het voorstel GIP van 2024 waarin een doorkijk mee is in opgenomen tot en met 2028, zijn bovenvermelde bedragen mee opgenomen op het reserve GIP van het beleidsdomein MOW.

Voor de nieuwe verkeerswisselaar Beveren wordt er uitgegaan van een compacter ontwerp. Hierdoor wordt de impact op het landbouwgebied veel kleiner. Bovendien zijn de gronden voor de grotere variant van het complex interessant gebleken als fourageergebied voor de Bruine Kiekendief. De bouwtijd zal echter langer zijn. In plaats van gebruik te maken van de huidige bruggen over de E34 wordt er een gans nieuw complex gebouwd op dezelfde locatie. Ook de wegenis van de E34 zelf zal moeten verlegd worden ter hoogte van het complex.

Er is ook beslist om de E34 te heraanleggen tussen Melsele en Waaslandhaven-Oost inclusief de landschappelijke inpassing en de aanlegging van de fietssnelweg. Dit impliceert een extra uitgave van 44,5 miljoen EURO (in 2028).

In de raming is nu ook alle fietsinfrastructuur opgenomen over en in de nabije omgeving van de E34 en de ontsluitingsweg van de Waaslandhaven tot aan het complex Watermolen.

Daarnaast zijn de prijzen ook geïndexeerd van 2022 naar 2024 met een gemiddelde stijging van 15%.

Of en hoe er zal bijgedragen worden in de nutsleidingen is vandaag nog niet gekend. Voorlopig wordt de impact hiervan geschat op een bijkomende 10 miljoen EURO (prijspeil 2020).

Het project bevindt zich in de nabije omgeving van de 3M-fabriek in Zwijndrecht. Momenteel is er nog geen onderzoek gedaan naar PFAS verontreiniging. Mogelijke saneringen zijn dan ook nog niet opgenomen in de raming.

De verdere studies zullen uitgevoerd worden op de begroting van de afdeling Maritieme Toegang.

Studiekosten

- Het landbouweffectenrapport: uitgevoerd
- Opmaak initiatienota: uitgevoerd
- Het ontwerp complex Watermolen: 120.000 EURO excl. BTW (lopende)
- het geïntegreerd planproces: 660.000 EURO excl. BTW (lopende)
- bouwtechnische studies ter ondersteuning van het geïntegreerd planproces van de E34: 285 000 EURO excl. BTW (lopende)
- Nog niet geraamd of vastgelegd:
- opmaak projectnota en evaluatienota in kader van een infrastructuurproject
- opmaak MKBA
- opmaak risico-analyse
- uitwerking ontwerp kunstwerken + technisch gedeelte bestek + ontwerp wegenis + opmaak omgevingsvergunning:
- opmaak project-MER E34
- opmaak archeologienota
- communicatiekost

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

afdeling Maritieme Toegang (MOW)

3.2. te betrekken stakeholders

- departement Omgeving
- AWW
- Gemeente Beveren
- Gemeente Zwijndrecht
- De vervoersregio Antwerpen
- Port of Antwerp
- Maatschappij Linkerscheldeover
- De Polder Land van Waas
- VMM
- De provincie Oost-Vlaanderen
- Het departement erfgoed
- De afdeling Natuur en Bos
- Infrabel
- Nutsmaatschappijen (Fluxys, Air Liquide, Elia , Dow, Fluvius, de Watergroep, Telenet, Proximus,...

- Maatschappelijke stakeholders: bedrijven in de omgeving , Voka, fietsersbond, natuurlandpunt,...

Er worden werkbanken ingericht die openstaan voor iedereen.

4. Timing

Goedkeuring Vlaamse Regering van de startnota van het GRUP E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven: 16 juli 2021

Mededeling op de Vlaamse Regering van het voorkeursalternatief: 23 oktober 2023.

Definitieve vaststelling GRUP E34 West ter hoogte van de Waaslandhaven door Vlaamse Regering: oktober 2024

Geplande start werken: 2027

Bouwtijd zeer afhankelijk van het te kiezen alternatief, het verloop van de nodige onteigeningen, plaatsingsprocedure en het verplaatsen van de nutsleidingen.

Momenteel staat het project volledig losgekoppeld van andere projecten.

Binnen het complex project CCL wordt er vanuit gegaan dat de E34 gerealiseerd is. In hun onderzoek wordt er geen rekening gehouden met een scenario zonder de uitvoering van de heraanleg van Vrasene/Verrebroek, de aansluiting van de westelijke ontsluitingsweg op het hoofdwegennet en de heraanleg van Melsele/Kallo. Er wordt dat ook verwacht dat er het definitief projectbesluit van ECA (extra containercapaciteit Antwerpen) gehinderd kan worden, als er geen definitief goedgekeurd GRUP is van de E34.

5. Risicomanagement

Aandachtspunt: afstemming op andere projecten

BIJLAGE 4:
Projectfiches Routeplan 2030

Voortgangsrapportage Toekomstverbond

Projectfiches Modal Shift – voorjaar 2024

Om het Vlaams Parlement een transparante doch overzichtelijke doorkijk te geven op het programma aan projecten die kaderen binnen de modal shift beleidsdoelstelling van de Vervoerregio Antwerpen, omvat de lijst van projectfiches volgende informatie:

- Beschrijving van het project
- Kostprijs en financiering
- Projectmanagement
- Timing
- Fase 1 2022-2026: belangrijkste knelpunten wegwerken
- Fase 2 2027-2031: overige routes aanpakken
- Risicomanagement

De projectfiches beperken zich tot modal shift projecten waar de Vlaamse Overheid een (mede) financieel engagement en/of verantwoordelijkheid in draagt.

Sommige van de modal shift projecten worden louter *pro memorie* in het overzicht opgenomen, omdat ze reeds in de andere onderdelen van de TKV voortgangsrapportage aan bod komen.

Inhoud

A.	Fietsverbinding over de Schelde	130
B.	Fietstunnel Oosterweel.....	130
C.	Fietsbruggen over de E34 west.....	130
D.	Port of Antwerp-Bruges Masterplan Fietsinfrastructuur	130
E.	Uitrol e-deelfietsensysteem in de Vervoerregio.....	131
F.	Fietsprojecten Modal Shift Lantis	131
a.	Fietsverbinding Beveren fase 1 (N450 en Steenlandlaan).....	131
b.	Hoboken – Missing links Sint-Bernardusroute	131
c.	Fietssnelweg Hoboken-Hemiksem.....	132
d.	Ondertunneling fietspad Turnhoutsebaan	134
e.	Fietsverbinding Ter Borch.....	134
f.	Fietsverbinding Vaartkaai – Groenendaallaan (Winterling / Lambrechtshoekenlaan) ...	134
g.	Fietsverbinding F14-Noorderlaanbrug (Columbiastraat/Noorderlaan/Vosseschijnstraat) ...	134
h.	Verbeteren fietsverbinding Hoogboom - Kapellen.....	134
i.	Fietsconnectie Kleine Bareel tot F14	134
j.	Verbeteren fietsconnectie Kleine Bareel – Park Brasschaat.....	134
k.	Fietssnelweg F107 (Wijnegem – Antwerpen)	135
l.	Verbreden fietssnelweg F12 Bergen op Zoom - Antwerpen	136
m.	Fietspad Draaiboornstraat - Ternesselei	137
n.	Verbeteren kwaliteit fietspaden Laaglandlaan/E. Waghemansbrug.....	137
o.	Fietstraject Borsbeek – Antwerpen	138
p.	Verbeteren kwaliteit fietspaden Gildestraat	139
q.	Fietsverbinding Verbieststraat Ekeren.....	139
r.	Missing link Fietssnelweg F13 Niel-Schelle-Hemiksem.....	140
s.	P+R Sint-Job.....	141
t.	Fietsenstalling P+R Wommelgem	141
u.	P+R Massenhoven.....	142
v.	P+R Zoersel.....	144
w.	P+R Oelegem.....	144
x.	P+R Stabroek en snelbushaltes Stabroek	146
y.	P+R Kontich en P+R Rumst.....	146
G.	In dienstname premetrokker Pothoekstraat-Kerkstraat	147

H. Tram op Bisschoppenhoflaan	149
I. Tramverlenging UZA	151
J. Tramverlenging Districtentram.....	152
K. Stelplaatsen (cluster)	153
L. Vervolg OV-projecten (na 3 prioritaire tramprojecten).....	154
M. Uitbouw OV-netwerk (bus) langs Brialmont tangent	155
N. Aankoop nieuwe tramstellen (cluster)	157
O. Uitbouw Ringspoor & 4 multimodale knopen Antwerpen.....	159
P. Fietstunnel onder kanaaldok	159
Q. Uitrol van Vervoer op Maat	159
R. Veerverbindingen.....	159

A. Fietsverbinding over de Schelde

Pro memorie: de toelichting omtrent dit project maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Over De Ring.

B. Fietstunnel Oosterweel

Pro memorie: de toelichting omtrent dit project maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Oosterweelverbinding.

C. Fietsbruggen over de E34 west

Pro memorie: de toelichting hieromtrent maakt deel uit van de rapportage bij de TKV pijler Haventracé.

D. Port of Antwerp-Bruges Masterplan Fietsinfrastructuur

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

Het Masterplan Fietsinfrastructuur van Port of Antwerp-Bruges is een uitgebreid investeringsprogramma dat tot doel heeft om de komende 10 jaar de fietsinfrastructuur op het platform Antwerpen naar een hoger niveau te tillen. Essentieel daarbij is het vervullen van het netwerk door elk bedrijf bereikbaar te maken via een vrij liggend fietspad in asfalt. Afhankelijk van de huidige situatie zal er een nieuw fietspad aangelegd worden, het bestaande fietspad wordt verbreed of geasfalteerd of er wordt bijkomende verlichting geplaatst. In totaal zal er 26 kilometer aan nieuwe fietspaden gerealiseerd worden.

Stand van zaken:

Het investeringsprogramma werd eind mei 2021 goedgekeurd. Tijdens de zomermaanden werd het programma verder in detail uitgewerkt. In het najaar werden de eerste projecten uitgevoerd (o.a. Zomerweg, omgeving MPET).

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 44 mio

2.2. Opsplitsing kostprijs:

€ 40 mio voor fietsinfrastructuur (fietspaden, kruispunten, ongelijkvloerse kruisingen en verlichting) verdeeld over 115 projecten gedurende 10 jaar (2022-2031)

€ 4 mio voor studiekosten

De huidige uitgaven bedragen € 2.961 mio.

2.3. Wat is de financieringswijze?

De investeringen zullen gebeuren door Port of Antwerp-Bruges. Waar van toepassing zal beroep worden gedaan op financiële ondersteuning vanuit het Fietsfonds. Een deel van de projecten ondersteund worden door het Relanceplan.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Port of Antwerp-Bruges

3.2. Betrokken partner(s)

Infrabel, AWV, Provincie Antwerpen, Stad Antwerpen (en Slim naar Antwerpen), Gemeente Beveren, Gemeente Zwijndrecht, Vervoerregio Antwerpen, Lantis, VOKA/Alfaport, concessionarissen

4. Timing

Fase 1 2022-2026: belangrijkste knelpunten wegwerken

Fase 2 2027-2031: overige routes aanpakken

5. Risicomanagement

- Voldoende interne resources voorzien (want verviervoudiging van bestaande investeringen in fietsinfrastructuur)
- Intense dialoog met Infrabel in functie van spoorkruisingen op trajecten nieuw aan te leggen of verbrede fietspaden
- Voldoende tijd nemen voor (voor)ontwerp om een gedragen en haalbaar ontwerp te vinden binnen de beperkingen van de bestaande context (bedrijfsgebouwen, breedte rijbaan, enz.)

E. Uitrol e-deelfietsensysteem in de Vervoerregio

Zie voorgaande rapportage. Systeem is operationeel.

F. Fietsprojecten Modal Shift Lantis

a. Fietsverbinding Beveren fase 1 (N450 en Steenlandlaan)

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

b. Hoboken – Missing links Sint-Bernardusroute

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

De Fodderiestraat is reeds omgevormd tot fietsstraat, de Van Laethemstraat, du Boislaan en Zaatlaan zullen volgen. Op de Landrelaan wordt langs beide zijden een enkelrichting fietspad aangelegd en de Salesianenelaan wordt ook ingericht als fietsstraat. Door deze lokale missing links weg te werken, ondersteunen en versterken we de fietsroutes en de regio ten zuiden van Antwerpen.

Stand van zaken

In uitvoering

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 1.157.460,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

Beheersvergoeding Lantis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis, district Hoboken

4. Timing

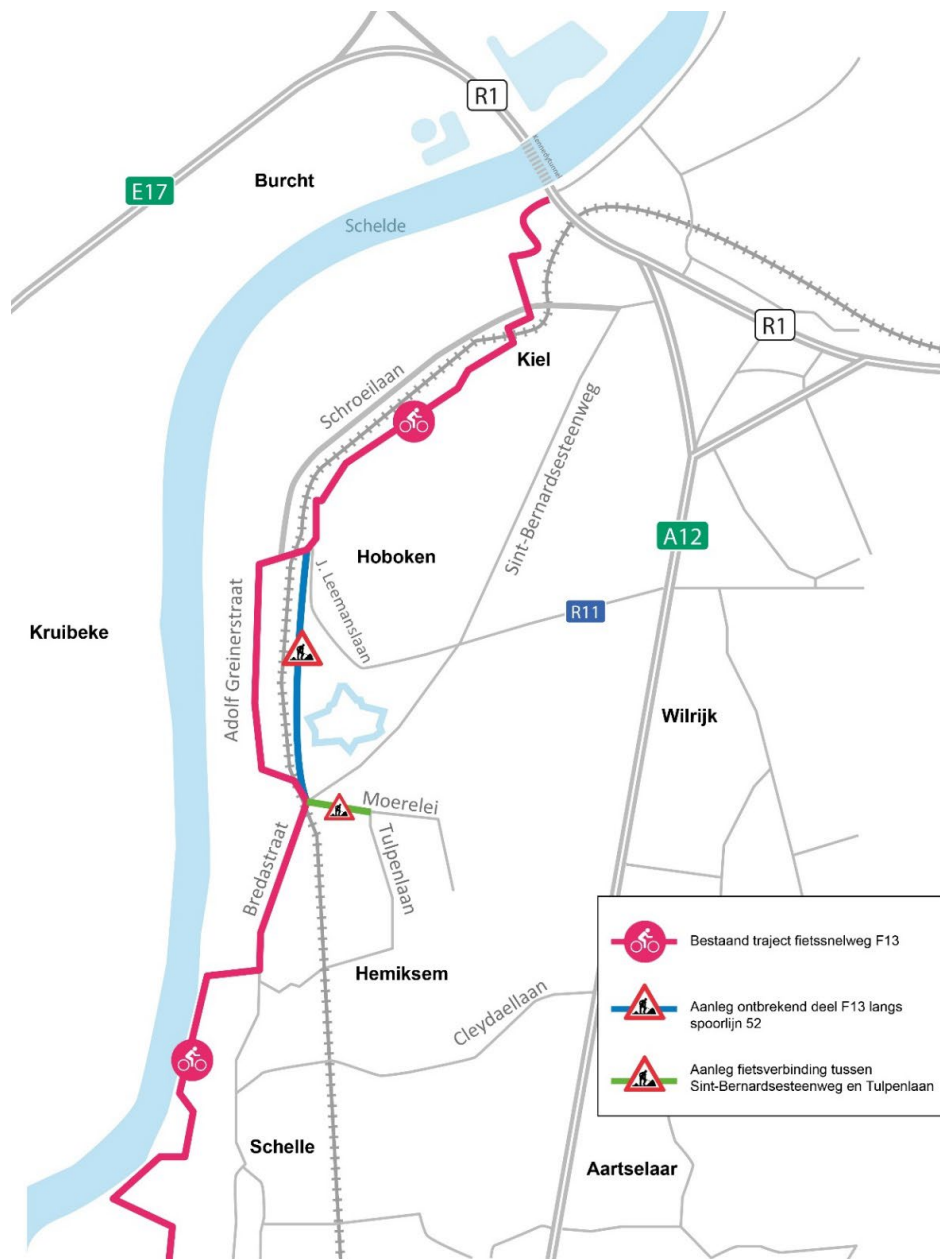
De fietsstraten in de Cd. Van Laethemstraat, Karel Du Boislaan en Zaatlaan zijn gestart in 2023 en worden verder afgewerkt in 2024. De uitvoering van de fietsstraat in de Salesianenelaan is opgestart eind 2023 en zal klaar zijn eind 2024. De aanleg van de fietspaden in de L. de Landrelaan is gepland in het voorjaar 2024.

c. Fietssnelweg Hoboken-Hemiksem

Referentiedatum 26/02/2024

1. Beschrijving project

De fietssnelweg Hoboken – Hemiksem is onderdeel van de Sint Bernardusroute en betreft de aanleg van een fietspad langsheen spoorweg 52 tussen de St. Bernardststeenweg en de Kapelstraat (aansluiting op de J. Leemanslaan) te Hoboken. Aan de kant Hemiksem wordt op de Moerelei naast de bestaande wegenis het nieuwe fietspad aangesloten op de Tulpenlaan. De totale lengte bedraagt ca. 2,1 km.



Stand van zaken

Uitgevoerd

Het fietspad is in gebruik genomen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 1.613.683,51 excl. meerwerken tgv asbestvervuiling en aanpassingen gangpad/kabelgoot (nog te becijferen)

2.2. Wat is de financieringswijze?

Beheersvergoeding Lantis

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, gemeente Hemiksem, Infrabel

4. Timing

- Uitgevoerd

d. Ondertunneling fietspad Turnhoutsebaan

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

e. Fietsverbinding Ter Borcht

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

f. Fietsverbinding Vaartkaai – Groenendaallaan (Winterling / Lambrechtshoekenlaan)

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

g. Fietsverbinding F14-Noorderlaanbrug (Columbiastraat/Noorderlaan/Vosseschijnstraat)

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

h. Verbeteren fietsverbinding Hoogboom - Kapellen

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

i. Fietsconnectie Kleine Bareel tot F14

Zie voorgaande rapportages. Project is uitgevoerd.

j. Verbeteren fietsconnectie Kleine Bareel – Park Brasschaat

Referentiedatum: 26/02/2023

1. Beschrijving project

We vernieuwen het fietspad in de Zwaantjeslei in Brasschaat tussen de Bredabaan en de Ternincklei voor een betere verbinding tussen het Park van Brasschaat en de verbinding met de F14 vanaf Kleine Bareel.

Stand van zaken

De riolering bleek hier in slechte staat te zijn en wordt, in samenwerking met Pidpa, vervangen. Het ontwerp dient hieraan te worden aangepast, vooraleer de omgevingsvergunning kan aangevraagd worden. Ten gevolge van de invloed van de aanleg van de riolering op het natuurbeschermingsgebied mogen de werken enkel uitgevoerd worden in de wintermaanden.

Vergunningsaanvraag is nog niet in orde, de werken zijn nog niet gestart.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 267.324 (aandeel fietspad)

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Brasschaat, Pidpa

4. Timing

- Start uitvoering: 01/10/2024
- Einde uitvoering: 31/03/2025

k. Fiets snelweg F107 (Wijnegem – Antwerpen)

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Heraanleg en verbreding van een deel van de F107 Wijnegem-Antwerpen tussen rondpunt Wommelgem en Hoogveld.

Stand van zaken

OVA is bekomen. Het project kan uitgevoerd worden via het raamcontact van Lantis. Startdatum nog te bepalen, voorjaar 2024.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 367.727

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Wommelgem, Stad Antwerpen

4. Timing

- Start uitvoering: 18maart 2024
- Einde uitvoering: 18 april 2024

I. Verbreden fietssnelweg F12 Bergen op Zoom - Antwerpen

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Op de fietssnelweg F12 worden langs de Noorderlaan een viertal segmenten aangepakt waarbij de fietspaden in de mate van het mogelijke verbreed worden tot 4m en hierbij verkeersveiliger en comfortabeler worden gemaakt. Het betreft de segmenten t.h.v het vormingsstation Infrabel op de Noorderlaan, t.h.v de Ordamstraat, tussen de Moerstraat en de Blauwhoefstraat en boven de Tijsmanstunnel.

Stand van zaken

De werken aan segment 3 en 4 zijn uitgevoerd. De werken aan segment 1 is gestart, segment 2 wordt uitgevoerd na segment 1.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€1.617.337

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Port of Antwerp-Bruges

4. Timing

- Start uitvoering: 01/02/2023
- Einde uitvoering: 31/03/2024

m. Fietspad Draaiboomstraat - Ternesselei

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Fietspad langs de Draaiboomstraat en Ternesselei tot aan de R11.

Stand van zaken

Onderhandelingen grondverwervingen, ontwerp klaar. Klaar voor uitvoering.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 718.040

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Wommelgem

4. Timing

- Start uitvoering: 13/03/2024
- Einde uitvoering: 30/08/2024

n. Verbeteren kwaliteit fietspaden Laaglandlaan/E. Waghemensbrug

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Optimaliseren van de fietspaden tussen het Laar in Ekeren en de Michiel de Swaenstraat in Merksem.

Stand van zaken

De werken zijn uitgevoerd.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 965.022

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen

4. Timing

Uitgevoerd

o. Fietstraject Borsbeek – Antwerpen

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Tussen de R11 (De Robianostraat) tot de Grensstraat in Borsbeek en de Boekenberglei in Borgerhout verbeteren we de bestaande fietspaden op de Borsbeeksesteenweg en de Drakenhoflaan. De aansluiting van de fietstunnel onder de R11 in de Lindenboomstraat wordt geoptimaliseerd.

Stand van zaken

Werken in Borsbeek zijn uitgevoerd. De werken op grondgebied Deurne zijn gestart op 27 november 2023.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 2.270.466

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, gemeente Borsbeek

4. Timing

- Start uitvoering: 01/02/2023
- Einde uitvoering: medio 2025

p. Verbeteren kwaliteit fietspaden Gildestraat

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Verbetering fietspaden op de Gildestraat, tussen de Groenendaallaan en de Nieuwdreef in Merksem.

Stand van zaken

De cofinanciering vanuit de stad Antwerpen (district Merksem) is (nog) niet voorzien; uitvoering voor dit project wordt in functie daarvan geëvalueerd.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 138.000

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis

4. Timing

Uitvoering nog niet bekend

q. Fietsverbinding Verbieststraat Ekeren

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Fietsverbinding tussen F12 en Ekeren.

Stand van zaken

Voorontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 330.000,00

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Stad Antwerpen, Waterlink

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis, district Ekeren

4. Timing

Vooropgestelde startdatum is 27/07/2024

r. Missing link Fietssnelweg F13 Niel-Schelle-Hemiksem

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Verbetering van de snelle fietsverbinding vanuit Niel – Schelle naar Antwerpen met een functionele korte verbinding door het centrum van de gemeenten. Het aandeel Lantis is beperkt tot de financiering van een veilige oversteek van de Provinciale Steenweg thv de Vliet en de verbreding van fietspaden tot aan de Fabiolalaan. De overige delen worden door de gemeenten zelf uitgevoerd.

Stand van zaken

Ontwerp

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€470.000

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance 2022

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Gemeente Schelle

3.2. Betrokken partner(s)

Lantis

4. Timing

- Gunning: 2023
- Start uitvoering: 2024

s. P+R Sint-Job

Referentiedatum: 14/09/2022 – geen update (on hold)

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling.

Stand van zaken

On-hold. Omgevingsvergunningsaanvraag ingetrokken omwille van vergunningsissues met de huidige carpoolparking, wat het optimaliseren van de parking (vergroenen, betere indeling, toevoegen fietsenstalling en Fastned laadstation) verhindert.

2. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

€ 464.840

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV

4. Timing

- Start uitvoering: nog te bepalen
-

t. Fietsenstalling P+R Wommelgem

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling en betere bereikbaarheid zachte weggebruikers.

Stand van zaken

De werken zijn uitgevoerd.

2. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

€ 536.428

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Wommelgem

4. Timing

- in gebruik genomen december 2023.

u. P+R Massenhoven

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Op de Park and Ride van Massenhoven zijn er overdekte, parkeerplaatsen voor fietsers voorzien. 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 Park and Ride van Massenhoven was 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 AWV aangelegde Park and Ride 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 420 Antwerpen - Herentals, waarmee de reizigers van hieruit op 21 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 buslijn 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, laadvoorzieningen voor elektrische wagens... 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 (fiets snelweg 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 krijgen hier een plaats. Op die manier kan je ook kiezen om met de deelfiets naar de Park and Ride te komen of die net voor je vervoltraject te gebruiken.

Dit type fietsenstalling zal de komende maanden/jaren nog op enkele andere plaatsen in de Vervoerregio opduiken (o.a. P+R Wommelgem, Zoersel, Rumst, ...). Lantis wil immers ook ter hoogte van andere belangrijke Hoppinpunten 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.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Parking en halte-infrastructuur

Fietsenstalling: 420.000 €

2.2. Wat is de financieringswijze?

Parking en halte-infrastructuur

Fietsenstalling: relancemiddelen

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

AWV, Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

De Lijn

4. Timing

in gebruik genomen in december 2023

5. Risicomanagement

v. P+R Zoersel

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Fase 1: Overdekte fietsenstalling.

Stand van zaken

De werken zijn uitgevoerd.

2. Kostprijs en financiering**2.1. Raming totale kostprijs:**

€ 528.936

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance 2021

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV, Gemeente Zoersel

4. Timing

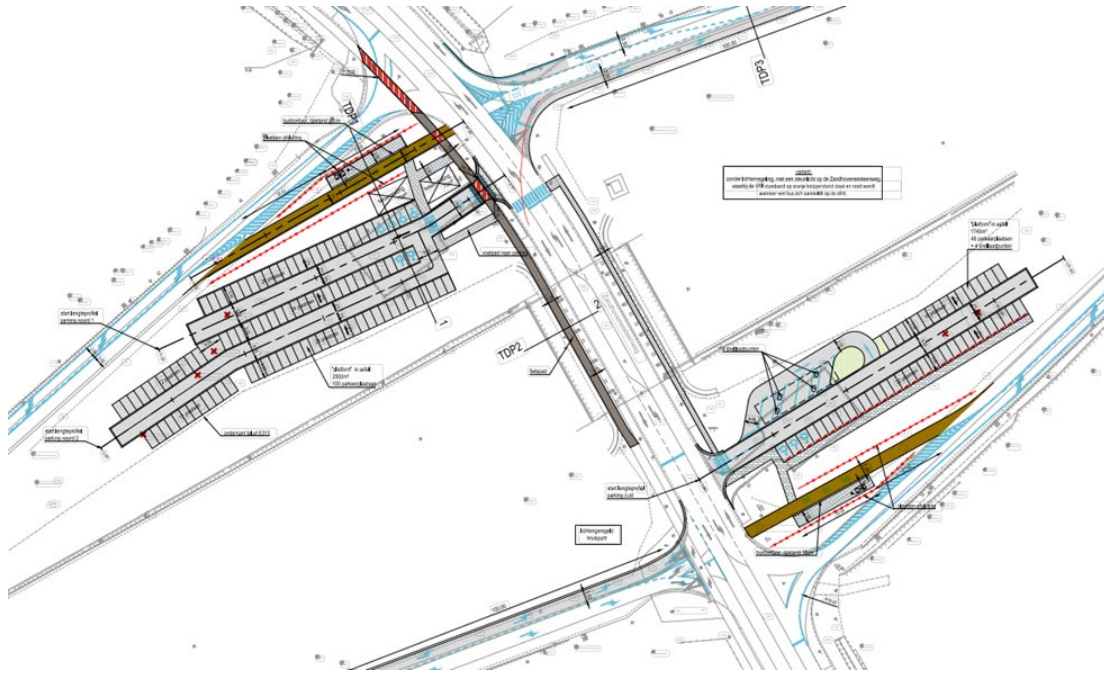
In gebruik genomen in december 2023

w. P+R Oelegem

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

In dit project zullen er beneden op de huidige P+R toegankelijke bushaltes worden aangelegd in combinatie met uitbreiding van de parkeerplaatsen en voldoende veilige voetgangers/fietsinfrastructuur (incl overdekte fietsstallingen door LANTIS).



Stand van zaken

De OVA is in aanvraag.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Totaalbedrag:

- Eur 1.049.000 excl. BTW
- Eur 1.269.290 incl. BTW

Indicatie verdeling stakeholders (excl. BTW):

- AWV: Eur 732. 850
- 'Gemeente: Eur 156.150
- 'Lantis: Eur 375.705

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance voorstel 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

AWV/Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

AWV

4. Timing

- Start uitvoering: 2024
- Einde uitvoering 2024

x. P+R Stabroek en snelbushaltes Stabroek

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Bijkomende overdekte fietsenstallingen aan enerzijds snelbushalte Kasteeldreef en aan de toekomstige P+R. Aan twee andere snelbushaltes op grondgebied Stabroek zullen enkel een aantal fietsbeugels bijgeplaatst worden oww de beperkte ruimte.

Stand van zaken

Fietsenstalling Kasteeldreef: er wordt een nieuw OVA aangevraagd tgv gewijzigde inplanting van de luifels, fietsenstalling aan P+R Stabroek wordt geïntegreerd in het ontwerp van de P+R.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 626.175 (overdekte fietsenstallingen)

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/reliance voorstel 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Stabroek

4. Timing

- Uitvoering fietsenstalling Kasteeldreef: zomer 2024
- Uitvoering fietsenstalling en P+R Stabroek: najaar 2024

y. P+R Kontich en P+R Rumst

Referentiedatum: 26/02/2024

1. Beschrijving project

Overdekte fietsenstalling

Stand van zaken

P+R Rumst: omgevingsvergunning bekomen

P+R Kontich On-hold, er kon geen consensus bereikt worden tussen de stakeholders. Deze fietsenstalling zal niet uitgevoerd worden

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

€ 790.833

2.2. Wat is de financieringswijze?

GIP/relance voorstel 2022

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

Lantis

3.2. Betrokken partner(s)

Gemeente Kontich, AWV, Gemeente Rumst

4. Timing

- Uitvoering fietsenstalling P+R Rumst: 2024
- Uitvoering fietsenstalling P+R Kontich: On-hold

G. In dienstname premetrokker Pothoekstraat-Kerkstraat

Referentiedatum: 3/3/2023

1. Beschrijving project

Een performant openbaar vervoernetwerk is een hoeksteen van de mobiliteitsvisie in het Routeplan 2030, dat wordt gekenmerkt door sterke kwaliteitseisen. Dit ambitieuze openbaar-vervoernet zal niet van de ene dag op de andere worden uitgebouwd; een gefaseerde aanpak van weloverwogen maatregelen is aangewezen.

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 metrokokers vormen het hart van het Antwerpse tramnet. Zij brengen de tramreiziger op een heel snelle manier tot in het hart van de stad, en zorgen ervoor dat de grote attractiepolen in het stadscentrum voor iedereen makkelijk te bereiken zijn, zonder voor overlast te zorgen op het bovengrondse wegennet. Dat zorgt ook voor het grote succes van deze premetro-tramlijnen, waardoor er nu in verschillende kokers elke 2 minuten een tram passeert. Dat is meteen ook de maximale grens om een vlotte doorstroming in de metrokokers te garanderen.

Deze kokers zijn gegraven eind jaren 1970, begin jaren 1980 en de afgelopen decennia stelselmatig afgewerkt en in gebruik genomen. Op dit moment is er nog één koker (onder de Pothoekstraat – Kerkstraat met 2 stations (Stuivenberg en Willibrordus)) niet afgewerkt.

Het afgelopen jaar is bestudeerd hoe deze laatste metrokoker, en ook de metrostations Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven voltooid kunnen worden. Daarbij werd ook bestudeerd hoe de toegangen vanop straatniveau kunnen afgewerkt worden (of in het geval van Morckhoven, gebouwd kunnen worden). Dit jaar volgt er een studie om het referentie-ontwerp te maken.

Na de afwerking van de metrokoker Kerkstraat – Pothoekstraat (en stations Stuivenberg en Willibrordus) zal een tramlijn hierdoor rijden.

Daarnaast houdt dit project dus ook de opening in van stations Drink en Morckhoven. Er is een zeer dense bewoning rond deze stations, maar ze zijn dus nu nog in ruwbouw, en kunnen enkel gebruikt worden als evacuatiemogelijkheid bij calamiteiten. Aangezien er al één of twee tramlijnen voorbijrijden (zonder te stoppen), is enkel de afwerking van de stations nodig om de omliggende wijken een snelle verbinding te geven met tal van attractiepolen in Antwerpen.

Stand van zaken:

Het afgelopen jaar is het referentieontwerp en het DBFM_bestek afgewerkt. De aanbesteding is opgestart. De Eerste Offertes worden verwacht in maart 2024 waarna de onderhandelingen met de kandidaat-aannemers worden verdergezet om zo tot BAFO te komen. Dit jaar wordt de vergunningsaanvraag verder afgewerkt en ingediend.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Geraamd op 72,05 miljoen euro.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Bouwkost : ca. 66,3 miljoen euro (d.i. het PPS-dossier)

Sein- en beveiligingssysteem : 5 miljoen euro (klassieke investering)

Aanpassingen aan project Livan : 625.000 euro (klassieke investering)

Verplaatsingen nutsleidingen : 125.000 euro (klassieke investering)

Kunstintegratie in de stations : 300.000 euro (klassieke investering)

Studiekost (reeds gegunde en lopende opdracht) : ca. 2,3 miljoen euro.

Operationele kosten (zoals onderhoud) :.

Voor de exploitatiekost wordt heden rekening gehouden met een bijkomende jaarlijkse kost van 438 k€ (op basis van de bijkomende tramlijn in de tunnel, enerschikking van andere tram- en buslijnen).

Onderhoud van de infra zit mee in de beschikbaarheidsvergoedingen PPS

De totale bijkomende jaarlijkse onderhoudskost wordt geraamd op € 375 k€. Dit omvat het onderhoud van het sein- en beveiligingssysteem, en de klassieke dagelijkse reiniging van de nieuwe stations.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Grotendeels alternatieve financieringswijze via PPS. Bepaalde onderdelen via klassieke investering.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen (er is geen samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor dit project).

4. Timing

Deze timing is in grote lijnen als volgt, indien er vlot kan verder gewerkt worden :

Vergunningsaanvraag : 1e helft 2023

Aanbestedingsprocedure: tot najaar 2024

Uitvoering werken: vanaf begin 2025 tot einde 2026

5. Risicomanagement

/

H. [Tram op Bisschoppenhoflaan](#)

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

De dichtbevolkte wijk Deurne-Noord, inclusief het Bosuil-stadion, kent op heden nog geen openbaar vervoer op A-netniveau en vraagt een betere regionale ontsluiting en verbinding met de binnenstad en internationale knoop Antwerpen-centraal via een sneltramverbinding.

Daarenboven kan een P&R aan de Houtlaan, met eventuele connectie naar de toekomstige A102, reizigers uit het noord-oosten van de Vervoerregio Antwerpen overtuigen om over te stappen op een hoogwaardige tramverbinding. Aan de Houtlaan is reeds een tramstelplaats actief, waar ruimte voor uitbreiding beschikbaar is.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De sneltram naar de Houtlaan en verbinding met de P+R werd bestendigd als prioritair project op het Politiek Stuurcomité van het Toekomstverbond dd. 24 januari 2024.

De eerste doorrekeningen door middel van het strategisch verkeersmodel en de MOSH-tool van team Intendant/ORG zijn gebeurd en beschikbaar.

De eerstvolgende stap is de opmaak van de technische haalbaarheidsstudie van dit project. De projectdefinitie is in opmaak om eind maart in een bestek te verwerken die tot een technische haalbaarheidsstudie moet leiden. Er wordt gestreefd om najaar 2024 de technische haalbaarheidsstudie af te werken die tot een tracékeuze zal leiden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De totale kostprijs van dit project is sterk afhankelijk van hoe de tram zal aansluiten op de metrokoker die van Schijnpoort naar het centrum van de stad loopt en of hij onder of bovengronds zal aangelegd worden aan de Bisschoppenhoflaan. Hierdoor zitten de huidige ruwe kostenramingen binnen een brede vork van 200 mio. tot 700 mio. euro.

Men zal een nieuwe aftakking ondergronds moeten maken, het metrostation Sport uitbreiden met twee perrons (één naar en één vanuit de Bisschoppenhoflaan) en vlak daarachter vermoedelijk een open helling bouwen tot op het maaiveld. Ook moet men rekening houden met een tramdoortrekking over de Bisschoppenhoflaan tot aan de P+R Houtlaan en bovengrondse trajecten.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

De eerst volgende stap is een haalbaarheidsstudie specifiek over het traject op de Bisschoppenhoflaan. De kostprijs hiervan hangt sterk af van de lengte van het traject. Ruwe inschatting: 150.000 €.

De daaropvolgende stap is een technische studie,. Ook dat is een eerste, rudimentaire inschatting.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Studies binnen flankerend beleid Lantis, uitvoering vermoedelijk een PPS.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, Lantis

4. Timing

Zie stavaza – technische haalbaarheidsstudie tegen Q4 2024.

5. Risicomanagement

/

I. Tramverlenging UZA

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

Het gebied rond het UZA (Edegem) vormt samen met de Wilrijkse topsportterreinen en de Universiteitscampus een gebied met een grote regionale ontwikkelpotentie. Dit gebied kent op heden nog geen openbaar vervoer op A-netniveau en vraagt een betere regionale ontsluiting en verbinding met de binnenstad en internationale knoop Antwerpen-centraal via een sneltramverbinding langs de A12 naar UZA. Langs de A12 kan op deze as zowel een stelplaats als P+R uitgebouwd worden (zie ook beslissingen Politiek Stuurcomité 24/01/2024). De doortrekking van de tram naar de zuidrand met als eindpunt UZA scoort uit alle doorrekeningen hoog in impact op modal shift en haalbaarheid.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De tramverlenging naar Wilrijk en UZA werd bestendigd als prioritair project op het Politiek Stuurcomité van het Toekomstverbond dd. 24 januari 2024.

De eerste doorrekeningen door middel van het strategisch verkeersmodel en de MOSH-tool van team Intendant/ORG zijn gebeurd en beschikbaar.

De eerstvolgende stap is de opmaak van de technische haalbaarheidsstudie van dit project. De projectdefinitie is in opmaak om eind maart in een bestek te verwerken die tot een technische haalbaarheidsstudie moet leiden. Er wordt gestreefd om najaar 2024 de technische haalbaarheidsstudie af te werken die tot een tracékeuze zal leiden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie(s) moeten de verdere stappen worden bepaald.

2.2. Wat is de financieringswijze?

Studies binnen flankerend beleid Lantis, uitvoering vermoedelijk een PPS.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, Lantis

4. Timing

Zie stavaza – technische haalbaarheidsstudie tegen Q4 2024.

5. Risicomanagement

/

J. Tramverlenging Districtentram

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

Tussen de districten van stad Antwerpen worden directe tramverbindingen geboden met de nieuwe districtentram. Die heeft uitlopers tot Hoboken (in het zuiden) en P+R Luchtbal (in het noorden). Een tangentiële tramverbinding voorkomt dat onnodig heen en weer gereisd hoeft te worden en geeft daarmee een aanzienlijk snellere en directere verbinding tussen aangrenzende districten. Belangrijk om levensvatbaar te zijn is dat op deze lijn voldoende hoge snelheid en frequentie kan worden geboden en de verknoppingen gewaarborgd kunnen worden. De districtentram is daarom een onderdeel van het A-netwerk. Waar nodig moet die hier en daar ondergronds gaan.

Stand van zaken:

Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De Districtentram werd bestendigd als prioritair project op het Politiek Stuurcomité van het Toekomstverbond dd. 24 januari 2024.

De eerste doorrekeningen door middel van het strategisch verkeersmodel en de MOSH-tool van team Intendant/ORG zijn gebeurd en beschikbaar.

De eerstvolgende stap is de opmaak van de technische haalbaarheidsstudie van dit project. De projectdefinitie is in opmaak om eind maart in een bestek te verwerken die tot een technische haalbaarheidsstudie moet leiden. Er wordt gestreefd om najaar 2024 de technische haalbaarheidsstudie af te werken die tot een tracékeuze zal leiden.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Wordt onderzocht in haalbaarheidsstudie.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Op basis van haalbaarheidsstudie(s) moeten de verdere stappen worden bepaald.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog geen duidelijkheid.

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

Stad Antwerpen, Lantis

4. Timing

Zie stavaza – technische haalbaarheidsstudie tegen Q4 2024.

5. Risicomanagement

/

K. Stelplaatsen (cluster)

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

Beschrijving van project toevoegen

Naast de beschikbaarheid aan trams (zie project N) is er een andere, zeer belangrijke barrière die in de weg staat om enerzijds de tramcapaciteit op te drijven in het kader van de Oosterweelwerken, en anderzijds om op middellange termijn werk te maken van de 50/50-modal shift. Het gaat dan om de huidige stallingscapaciteit voor de trams. De huidige tramstelplaatsen staan volledig volzet.

Extra stallingsmogelijkheden voor trams is dus een cruciale voorwaarde om enerzijds meer reizigers per tram te vervoeren (noodzakelijk als Minder Hindermaatregel bij de Oosterweelwerken), en anderzijds om ook de beoogde modal shift te realiseren en om de bijkomende 35 CAF-trams te stallen.

Er zijn gesprekken lopende om mogelijke uitbreidingen te bekijken (bv. uitbreiding van de tramstelplaats Deurne en in het zuiden van Antwerpen op Blue Gate en Rijkswachtkazerne A12).

Stand van zaken project

Het politiek stuurcomité Toekomstverbond nam dd. 24/01/2024 volgende beslissing:

- Het politiek stuurcomité vraagt de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken om de volgende concrete acties uit te zetten: Samen met VVM De Lijn en het lokale bestuur prioritair concrete engagementen nemen richting realisatie van de nodige stelplaatscapaciteit, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar stelplaatsen Oost en Zuid;

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

De bouw van een niet overdekte stelplaats “Deurne Uitbreiding” wordt geraamd op ca. 37 miljoen euro (excl. aankoop grond en studies). Hier zouden ca. 80 voertuigen kunnen gestald worden. Recent heeft een aankoop van de achterliggende terreinen plaatsgevonden en werd zo een eerste concrete engagement uitgevoerd

De bouw van een overdekte stelplaats in het Zuiden (bijv. Blue Gate) wordt geraamd op ca. 83 miljoen euro (excl. aankoop grond en studies). De kostprijs voor de aansluiting op het bestaande tramnet is hierbij eveneens niet opgenomen gezien dit afhankelijk is van de finale ligging van de stelplaats en het gekozen aansluitingstracé.

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Zie 2.1.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Nog in te passen maar vermoedelijk via alternatieve financiering (PPS)

3. Projectmanagement

3.1. Projecteigenaar

De Lijn

3.2. Betrokken partner(s)

N.v.t.

4. Timing

Onzeker.

5. Risicomanagement

/

L. Vervolg OV-projecten (na 3 prioritaire tramprojecten)

Volgende OV-projecten hebben een lagere prioriteit gekregen binnen de programmagroep Modal Shift van het Toekomstverbond en worden bijgevolg later ingevuld. De timing en opportuniteit van deze projecten zal later volgen voor:

- Tram op Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan
- Tramtunnel onder N12 Deurne (Leeuwplantstraat - Cogelsplein)
- Tramtunnel tussen Mercatorstraat en Berchem Station
- Sneltram P+R Ranst (extensie)
- Tramverlenging Emiel Vloerstraat
- Tramtunnel Centraal station - Groenplaats - Zuid

M. Uitbouw OV-netwerk (bus) langs Brialmont tangent

Referentiedatum: 24/02/2024

1. Beschrijving project

Aanleiding

Vandaag is de Rooseveltplaats en haar omgeving het belangrijkste OV-knooppunt in de regio. Een groot deel van de regionale buslijnen, stadslijnen en het tram- en premetronet verknopen hier. De leefbaarheid rond en op de aanrijroutes komt echter steeds meer in het gedrang. Het is dan ook niet wenselijk om de bijkomende groei van het OV-netwerk, alsook de bijkomende benodigde capaciteit, volledig op te vangen op de Rooseveltplaats.

Recent onderzoek in kader van 'LABO XX' door de stad Antwerpen wijst uit dat de verdere groei van de stad, zowel qua woongelegenheden als functies niet uitsluitend in het centrum van de stad, binnen de ring, kan worden voorzien. Nieuwe plekken in de 20ste eeuwse gordel zullen worden aangesneden. Hier bevinden zich vandaag ook al meerdere historische, dicht bebouwde stadswijken, locaties met veel werkgelegenheid en (boven)regionale functies, maar ook een aantal grote lopende ontwikkelingen zoals 'Nieuw Zuid' en 'Eilandje'. De omgeving van de Antwerpse Ring en Singel (de vroegere Brialmontomwalling) komt hierdoor nog centraler in het verstedelijkte gebied te liggen.

Doel project

In het ontwerp regionaal mobiliteitsplan (plannota versie april 2020) wordt binnen het lange-termijn-OV-netwerk het concept "Brialmonttangent" naar voren geschoven. De Brialmonttangent wordt in eerste instantie gevormd door een bundeling van meerdere regionale buslijnen die (voor delen) parallel zullen rijden in de omgeving van R1 en Singel.

Langsheen de corridor worden 4 interregionale knooppunten (stations Antwerpen Zuid, Antwerpen Berchem, omgeving Schijnpoort en Antwerpen Luchtbal) voorzien. De toekomstige lijnen verknopen in minstens twee van deze knooppunten. Hierdoor wordt het aantal noodzakelijke overstappen binnen één verplaatsing beperkt en kan de Brialmonttangent de regionale ontsluiting faciliteren, als tegenhanger voor de meer stedelijke ontsluiting t.h.v. de Rooseveltplaats en de omgeving van het Centraal Station.

Koppelkansen andere projecten

De huidige en mogelijk te ontwikkelen treinstations/multimodale hubs op en rond de Brialmonttangent bieden opportuniteiten voor de uitbouw van dit verknoopt OV-netwerk. Deze locaties kwamen ook al in beeld i.k.v. de overkapping van de R1. Daarnaast kan worden bekeken of tussenliggende snijpunten met M-tramlijnen mee kunnen worden ingeschakeld.

Een eventuele latere exploitatie op de parallelle (trein)spoorinfrastructuur (o.a. het 'Ringspoor') of een gedeeltelijke vertramming van regionale lijnen kan dit OV-concept bijkomend versterken.

Alternatieven

Momenteel lijken verder gelegen concentrische lijnen zoals doorheen de centra van de districten 'extramuros' of een 'fortengordel' t.h.v. R11/Krijgsbaan minder in aanmerking te komen op korte termijn. De gevolgen van de hoge kwaliteitseisen zijn een uitdaging in de vaak dens bebouwde (en te versterken) centra van de districten, de 'fortengordel' ligt dan weer op een (te) grote afstand en perifeer t.o.v. het verstedelijkte centrum.

Stand van zaken:

Er was nood aan een meer diepgaande evaluatie van dit concept en de uitgangspunten. "Zijn deze haalbaar in combinatie met de beschikbare ruimte en huidige verkeersdruk?"

Dergelijke evaluatie moest leiden tot een bijsturing en verdere verfijning van het Brialmonttangent toekomstbeeld. De lijnvoering en knooppunten kunnen op basis daarvan verder worden uitgewerkt en er moet worden gezocht naar synergiën met bestaande infrastructuren en toekomstige ontwikkelingen.

Daarom werd in 2020-2021 een eerste verkennende studie 'OV-assen' uitgevoerd naar de consequenties van dergelijk concept op de infrastructuur in de hele 20ste eeuwse gordel van de stad. In dit gebied concentreren alle OV-assen zich op een beperkt aantal radiale en tangentiële infrastructuren. A.d.h. van een 50tal locaties werden de haalbaarheid en de eventuele oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Uit eerste resultaten blijkt dat de knelpunten eerder op de tangentiële structuur van de Brialmonttangent zelf zitten (R1 en Singel) en minder op de radiale assen rondom de stad die naar de Brialmonttangent leiden. Hoewel hier in een aantal gevallen wel doorstromingsmaatregelen voor OV noodzakelijk zullen zijn. Op de Brialmonttangent zelf zal specifieke OV-infrastructuur nodig zijn om de nodige kwaliteit en capaciteit te kunnen voorzien of moet worden onderzocht of een locatiealternatief mogelijk is.

Het verkennend studietraject werd in het najaar 2021 verder uitgewerkt en met de betrokken stakeholders besproken. Op basis van de conclusies en aannames, werden in het voorjaar 2022 afspraken gemaakt over mogelijke vervolgacties.

In september 2022 is een vervolgstudie opgestart. Deze studie had 3 stappen:

- Stap 1: Vertaling van de onderzoekshypothese naar een heldere lijnvoering;
- Stap 2: Onderzoek knopen en haltes op het traject Singel
- Stap 3: Onderzoek wegvakken en kruispunten (in relatie met stap 2)

Ondertussen zijn de resultaten van de studie bekend. Om een aanvaardbare doorstroming op de Singel te voorzien voor de extra bussen vanuit het noorden en/of oosten naar het station van Berchem zijn minstens gedeeltelijke busbanen nodig tussen de kruispunten. De inpassing hiervan in combinatie met de huidige intensiteiten qua autoverkeer vereist inname van parkeerstroken en/of groenzones, afhankelijk van het gekozen snelheidsregime. Daarnaast werd de haltering en buffering van de extra bussen aan het station van Berchem bestudeerd. Hier zijn de uitbreidingsmogelijkheden beperkt door de beperkte beschikbare ruimte in combinatie met de aanwezigheid van een ondergrondse parking waarvan het dak niet voorzien is op vlak van draagkracht voor het gewicht van bussen. Hierdoor is het op korte termijn niet mogelijk om alle gewenste bussen af te leiden naar het station van Berchem.

2. Kostprijs en financiering

--

2.1. Raming totale kostprijs:

Sterk afhankelijk van latere invulling concept, daardoor nog verder te bepalen voor de vervolgstudie(s).

2.2. Opsplitsing kostprijs:

1^e verkennende studie OV-assen i.o.v. DMOW en Stad Antwerpen: € 98.725,90 excl. BTW (50% DMOW + 50% Stad Antwerpen)

Vervolgstudie i.o.v. Stad Antwerpen en DMOW: €79.386,65 (excl. Btw) (50% Stad Antwerpen + 50% DMOW)

Laatste schijf om studie af te werken en op te leveren: € 18.035,12 BTW incl. (nog niet bevestigd).

2.3. Wat is de financieringswijze?

Zie boven.

3. Projectmanagement**3.1. Projecteigenaar**

DMOW en stad Antwerpen

3.2. Betrokken partner(s)

De Lijn en AWW

Er moet ook afstemming worden gezocht met het proces van de overkapping R1 ('De Grote Verbinding') voor o.a. de 4 multimodale knopen in de ringzone waarvoor specifiek onderzoek loopt binnen dit proces.

4. Timing

Oplevering op korte termijn, na goedkeuring van laatste schijf.

5. Risicomanagement

Nog verder te bepalen.

N. Aankoop nieuwe tramstellen (cluster)

Referentiedatum: 16/02/2024

1. Beschrijving project

In de spitsuren worden alle beschikbare trams in Antwerpen ingezet, en dan nog kampen we op bijna alle tramlijnen met capaciteitsproblemen. Met het nieuwe tramnet basisbereikbaarheid worden de trams nog efficiënter ingezet, maar de beoogde

frequentieverhoging op de M-lijnen lukt niet op alle lijnen, net omdat er te weinig trams beschikbaar zijn.

In de loop van 2022 werden nieuwe trams geleverd die in eerste orde bedoeld zijn om de PCC-trams te vervangen. Deze PCC-trams zijn ondertussen al meer dan 50 jaar oud en sommige zelfs meer dan 60, en dus dringend aan vervanging toe.

Dit houdt in dat er voor 2025 geen netto-uitbreiding van de tramvloot c.q. frequentieverhoging is, wel een verhoging van de betrouwbaarheid van de toestellen. Rekening houdend met de noodzakelijke versterking van de bestaande hoogwaardige tramlijnen (tramlijnen die vanuit de rand en de P+R's een snelle verbinding maken met het stadscentrum, en daar in de metrotunnels rijden) en dat er door de Oosterweelwerken nog meer reizigers de tram zullen willen nemen, is een netto-uitbreiding van de tramvloot de komende jaren noodzakelijk. Ook voor de bediening van de toekomstige lijnuitbreidingen in het Routeplan zal een verdere uitbouw van de tramvloot noodzakelijk zijn.

Er dienen dus bijkomende CAF-trams te worden bestellen bovenop de vervangbestelling van 58 CAF-trams.

Stand van zaken project

Op het politiek stuurcomité Toekomstverbond dd. 24/01/2024 werd volgende beslist:

- Het Politiek Stuurcomité neemt akte van de voorgestelde prioritering binnen het uitvoeringsprogramma en vraagt de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken om de volgende concrete acties uit te zetten:
 - Samen met VVM De Lijn en het lokale bestuur prioritair concrete engagementen nemen richting realisatie van de nodige stelplaatscapaciteit, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar stelplaatsen Oost en Zuid;
 - VVM De Lijn verzoeken om nog dit jaar het huidige raamcontract voor de aankoop van trams uit te putten (dit wordt mee opgenomen in een annex aan het lopende ODC);

Het is belangrijk dat deze trams ook gestald kunnen worden. Dit project hangt dus nauw samen met het project K. Stelplaatsen.

2. Kostprijs en financiering

2.1. Raming totale kostprijs:

Grootte-orde 110 miljoen

2.2. Opsplitsing kostprijs:

Gemiddelde kostprijs per nieuwe tram: circa 3.000.000 € per tram.

2.3. Wat is de financieringswijze?

Op te vangen binnen het GIP. Er wordt nog gezocht naar een financieringswijze die de benutting van het lopende raamcontract kan versnellen.

--

O. Uitbouw Ringspoor & 4 multimodale knopen Antwerpen

Pro memorie: de toelichting omtrent de ontwikkeling van het Ringspoor maakt deel uit van de rapportage bij de Toekomstverbond pijler Over De Ring.

P. Fietstunnel onder kanaaldok

Pro memorie: dit maakt deel uit van het project rond de 2^e Tijsmanstunnel. De rapportage hieromtrent maakt deel uit van de Toekomstverbond pijler Haventracé.

Q. Uitrol van Vervoer op Maat

Pro memorie: de rapportage omtrent vorderingen in Vlaanderen m.b.t. de uitrol van Vervoer op Maat (en in het bijzonder flex(plus)vervoer in de Antwerpse Vervoerregio) maakt deel uit van de commissie Mobiliteit waar de uitrol van Basisbereikbaarheid wordt opgevolgd.

R. Veerverbindingen

Referentiedatum: 14/03/2024

1. Beschrijving project

Veerdienst Sint-Anna (dwarsverbinding over de Schelde tussen het ponton Steenplein op Rechteroever en de staatssteiger op Linkeroever)

In het strategisch actieplan van de vervoerregio Antwerpen is ook nog opgenomen dat wordt onderzocht hoe ander veerdiensten en de waterbus kunnen geoptimaliseerd of uitgebreid worden.

2. Kostprijs en financiering

- Raming totale kostprijs: 3.130.000 euro op jaarbasis in 2024
- Opsplitsing kostprijs:
 - Reguliere veerdienst: 1.330.000 euro/jaar
 - Uitbreiding veerdienst: 1.800.000 euro/jaar

- Financieringswijze?

De reguliere veerdienst wordt gefinancierd vanuit de dotatie van DAB Vloot. Voor 2024 werd 1,8 miljoen euro extra vrijgemaakt door de Vlaamse Regering om de bestaande dienstverlening van het Sint-Annaveer uit te breiden (dubbel en langer

--

varen). Eerder werd dit ook al gedaan van 1 april 2022 t.e.m. 31 maart 2023 n.a.v. werken aan de Sint-Anna voetgangerstunnel.

3. Projectmanagement

- Projecteigenaar
MDK - DAB Vloot
- Betrokken partner(s)
MOW/Stad Antwerpen/Vervoerregio Antwerpen

4. Timing

De reguliere veerdienst is een permanente dienstverlening. De uitbreiding is nu terug voorzien voor 2024. Nadien moet de nieuwe Vlaamse Regering zich buigen over de financiering voor de verlenging van deze maatregel.

5. Risico's

Voldoende varende personeel vinden met de nodige certificaten om de veerdienst te blijven bemannen.