

Rapportering over de uitvoering van het

TOEKOMSTVERBOND VOOR BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

15 juni 2017

Inhoud

Inleiding	3
A. Vervoersregio Antwerpen	4
B. Ontwerpopdrachten overkapping	6
C. Oosterweelverbinding	8
1) Plannings- en vergunningsprocedures Infrastructuurproject Linkeroever	8
2) Project-MER Oosterweelverbinding: kanaaltunnels en Oosterweelknoop	9
3) Plannings- en vergunningsprocedures rest Oosterweelverbinding	11
4) Regelgeving tunnelveiligheid	11
D. Haventracé	13
1) Infrastructuuronderzoek verbinding E19 noord – E34 West	14
2) Aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West	15
3) A102	15
4) Plannings- en vergunningsprocedures Haventracé	16
E. Routeplan 2030	17
F. Overleg- en werkfora	17
1) Werkgemeenschap	17
2) Werkplatform	20
3) Taskforce	21
G. Financiering overkapping R1	21
H. Stopzetten juridische procedures	22
Bijlagen:	23

Inleiding

Op 15 maart 2017 sloten de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio.

Het Toekomstverbond bestaat enerzijds uit een aantal reeds gezette stappen die worden bestendig in afwachting van de uitbouw van een nieuwe samenwerkingsstructuur. Anderzijds worden concrete nieuwe stappen ondernomen om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus.

Het Toekomstverbond bestaat uit volgende pijlers:

- Vervoersregio Antwerpen
- Ontwerpopdrachten overkapping
- Oosterweelverbinding
- Haventracé
- Routeplan 2030
- Overleg- en werkfora
- Financiering van de overkapping van de R1

Via een hele reeks workshops met vertegenwoordigers van het team van de intendant, de burgerbewegingen, de stad Antwerpen en de Vlaamse overheid werd gewerkt aan de uitvoering van de in het Toekomstverbond vastgestelde stappen. De ondertekenaars van het Toekomstverbond zaten sinds de ondertekening van het Toekomstverbond zeven maal samen in een zogenaamd Stappenoverleg om de uitvoering van de stappen uit het Toekomstverbond op de voet op te volgen.

Deze stappen vormen de start van een samenwerkingsverband dat de burgerbewegingen toelaat om juridische procedures stop te zetten. Dit betekent concreet dat ze afstand van geding doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State en dat ze geen nieuwe procedures inleiden tegen het GRUP.

In dit rapport geven we een stand van zaken van de in het Toekomstverbond afgesproken stappen. Deze rapportage is gestructureerd rond die bovenvermelde zes pijlers van het Toekomstverbond. Telkens wordt eerst de betreffende stap uit het Toekomstverbond geciteerd. Vervolgens geven we aan wat we als Vlaamse overheid hebben gedaan in uitvoering van deze stap.

Tenslotte zal de Vlaamse Regering aan de politieke fracties in het Vlaams Parlement de steun vragen voor dit Toekomstverbond en dit over de grenzen van alle partijen heen.

A. Vervoersregio Antwerpen

‘De Vlaamse regering keurt in april 2017 een uitvoeringsbesluit goed om de vervoerregio Antwerpen toe te voegen als proefproject waarbinnen een regelluw kader basisbereikbaarheid wordt gecreëerd. MOW start de coördinatie op van de oprichting van een Regioraad die de samenwerking van de stad Antwerpen en gemeenten in het vervoersgebied vorm geeft. Tegen medio 2017 moet de Regioraad een eerste keer samen komen.’

‘De Regioraad krijgt de opdracht om met steun van MOW en de Werkgemeenschap tegen het midden van 2018 een Routeplan 2030 op te maken.’

De Vlaamse Regering zal zo snel mogelijk een uitvoeringsbesluit goedkeuren om de vervoersregio Antwerpen toe te voegen als proefproject waarbinnen een regelluw kader basisbereikbaarheid wordt gecreëerd. Dit uitvoeringsbesluit kan echter pas worden goedgekeurd nadat een evaluatie werd gemaakt van de eerste proefprojecten. De evaluatie van de proefprojecten kan ten vroegste drie maanden na het opstarten van de vervoersregio's worden gemaakt. Daardoor zal dit uitvoeringsbesluit nog deze maand ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. De ontwerp teksten voor het uitvoeringsbesluit zijn evenwel reeds opgesteld en de evaluatie wordt momenteel gemaakt. Concreet betekent dit dat de vervoersregio Antwerpen nog voor het zomerreces officieel van start kan gaan.

Op 31 maart zond de secretaris-generaal van het departement MOW een brief naar het college van burgemeester en schepenen van de gemeenten in de vervoersregio om hen te informeren over de oprichting van de vervoersregio. De eerste bijeenkomst van de vervoersregioraad zal op 6 juli 2017 plaatsvinden. Voorafgaand aan de vervoersregioraad zal ook nog een infovergadering worden georganiseerd waarop het Toekomstverbond in het algemeen en het haventracé in het bijzonder zal worden toegelicht.

De afbakening van de vervoersregio Antwerpen gebeurde in overleg met het beleidsdomein Omgeving. Volgende gemeenten behoren tot de vervoersregio Antwerpen: Essen, Kalmthout, Wuustwezel, Kapellen, Stabroek, Brasschaat, Schoten, Schilde, Zoersel, Zandhoven, Ranst, Boechout, Lint, Kontich, Rumst, Boom, Niel, Schelle, Aartselaar, Kruibeke, Hemiksen, Schelle, Hove, Edegem, Mortsel, Borsbeek, Wommelgem, Wijnegem, Zwijndrecht, Antwerpen.



De gemeenten van de Vervoersregio Antwerpen

Gemeenten die buiten deze contour vallen kunnen op eigen vraag of op vraag van de Regioraad aansluiten na beslissing van de Regioraad. Verder kunnen ze ook worden betrokken bij relevante en specifieke projecten / thema's. Er zal worden nagegaan of de Provincie Antwerpen, net zoals in de vervoersregio Mechelen, kan opgenomen worden in de Regioraad.

Het beleidsdomein MOW zal inhoudelijke en logistieke ondersteuning verlenen aan de Regioraad. Verderop in deze nota wordt nader ingegaan op de ondersteuning die de Werkgemeenschap kan bieden aan de Regioraad.

De Regioraad zal de Vlaamse Regering een advies geven over het voorstel van Routeplan 2030 en de daaruit voortvloeiende Werkprogramma's. De Regioraad zal in het bijzonder – vertrekkende van het concept basisbereikbaarheid – een visie toevoegen aan het Routeplan 2030 over een samenhangend en gelaagd netwerk van collectief vervoer, als ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Het behoort tot de autonomie van de Regioraad om beslissingen te nemen over de wijze waarop de raad zich organiseert.

Op basis van bovenstaande kunnen we concluderen dat alle stappen binnen de pijler 'Vervoersregio Antwerpen' volledig werden uitgevoerd.

B. Ontwerpopdrachten overkapping

‘De prioritering van concrete leefbaarheidsmaatregelen zoals overkappingen wordt bepaald door het politiek stuurcomité. Dat gebeurt op basis van een selectiedossier dat de intendant opmaakt aan de hand van een evaluatie van de ontwerpen voor de overkapping door de jury, die voortspruiten uit de werkopdrachten van de geselecteerde ontwerp bureaus. De prioritering wordt bepaald aan de hand van verschillende criteria waaronder leefbaarheidseffecten, ruimtelijke potentie, timing en complexiteit, fasering, kostprijs en terugverdieneffecten.

- *De Vlaamse overheid zet de procedure voor de opmaak van een ruimtelijke visie voor de overkapping van de volledige Antwerpse Ring door zes ontwerp teams onverminderd voort met het oog op oplevering van een overkappingsproject voor het aan hen toegewezen segment tegen het voorjaar van 2018.’*
- De intendant geeft daarbij in april 2017 inzicht in de methodologie van de multicriteria-analyse die aan de basis ligt van het selectiedossier. Om de maatschappelijke meerwaarde te bepalen van de ontwerpen waarborgt hij hierbij een objectief en neutraal afwegingskader.

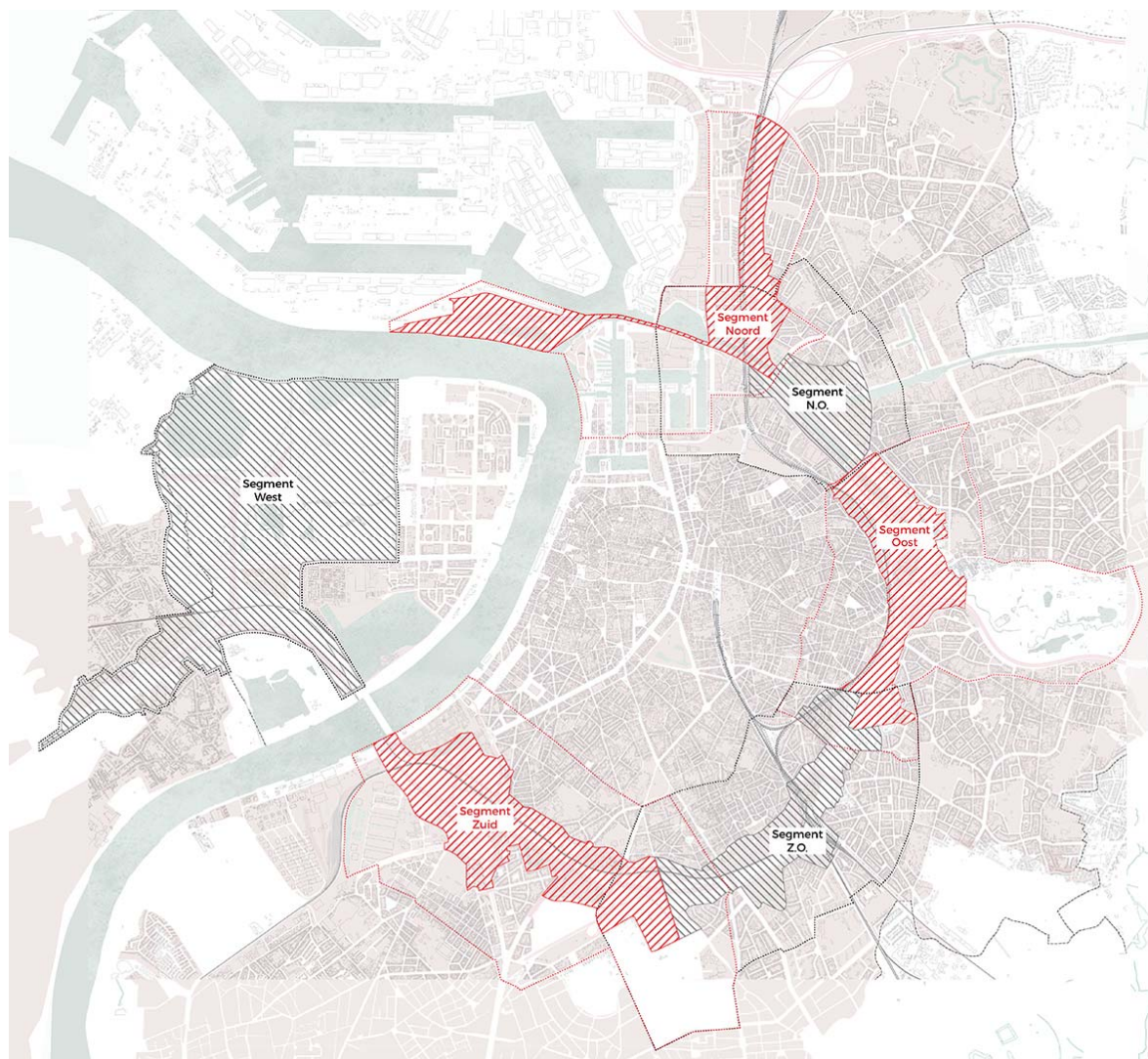
‘De burgerbewegingen worden opgenomen in de jury ter beoordeling van de ontwerpen voor de overkapping op de verschillende deelsegmenten van de Antwerpse Ring teneinde een selectieverslag op te maken dat de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen in staat stelt de nodige keuzes te maken en daar ook de nodige financiële middelen voor vrij te maken.’

Drieëndertig topteams stelden zich kandidaat om overkappingen en leefbaarheidsmaatregelen voor de ringzone te ontwerpen. Een jury met o.a. vertegenwoordigers van de burgerbewegingen beoordeelde deze kandidaturen en maakte een rangschikking op. Op basis van dit juryverslag keurde minister Ben Weyts op 10 mei 2017 de selectiebeslissing goed voor de opdracht Ontwerpen over de RING ‘.

De vijftien meest geschikte teams ontvingen op 10 mei het bestek voor deze opdracht en op 19 mei kregen de teams een uitgebreide toelichting bij dit bestek. Ten laatste op 15 juni moeten deze geselecteerde teams hun offerte indienen. Deze offertes zullen opnieuw beoordeeld worden door een jury van deskundigen. In deze jury zullen niet alleen de eerder vermelde vertegenwoordigers van de burgerbewegingen zetelen maar tevens een vertegenwoordiger van de gemeente Zwijndrecht. Deze jury zal een gunningsvoorstel formuleren aan de Vlaams regering. Ten laatste op 14 juli kan de Vlaamse Regering dan een gunningsbeslissing nemen.

Met deze gunningsbeslissing worden vijf teams geselecteerd die in een eerste fase elk een segment van de R1 toegewezen krijgen. De teams werken hun visie op de overkapping uit tot een strategisch plan voor een segment. De ontwerpopgave betreft in hoofdzaak de bovengrondse inrichting van de overkappingssegmenten, de aangrenzende ruimtes en bijbehorende stadsrand. Een project van dergelijke omvang en complexiteit is per definitie intergenerationeel en vereist een breed draagvlak en een gefaseerde realisatie. Het vraagt een projectaanpak die rekening houdt met verschillende stakeholders en verschillende tijdschalen. Wat het draagvlak betreft, zullen de ontwerp teams in de eerste ontwerp fase een coalitie rond de overkapping van hun segment zoeken, daarin begeleid door de intendant.

Net zoals de vijf geselecteerde ontwerpteams maakt het team van de Intendant een gelijkaardige ontwerp oefening voor het segment Noord-Oost.



De 6 segmenten van ringzone voor de ontwerp opdrachten.

In de periode van 6 t.e.m. 13 september organiseert het team van de Intendant zogenaamde Ringdagen waarbij de ontwerpteams in het aan hen toegewezen ringsegment geïntroduceerd worden. Vanaf de Ringdagen zijn de teams zelf trekker voor de participatie, waarbij een terugkoppeling +/- om de 6 weken plaatsvindt. Per segment wordt door de stad Antwerpen een zogenaamde 'buddy' aangesteld die de teams wegwijs maakt in hun buurt. De burgerbewegingen hebben zich tevens geëngageerd om hun mobilisatiekracht in te zetten en burgers aan te moedigen om in dialoog te gaan met de ontwerpteams. Ook de gemeente Zwijndrecht betoont interesse om zich aan te sluiten bij deze werkwijze.

De ontwerp opdrachten moeten voor elk segment een interne fasering ontwikkelen. Zo kunnen per segment de plekken gedetecteerd worden waar een overkapping de grootste maatschappelijke meerwaarde creëert voor de stad en kan een strategische keuze van pilootprojecten reeds een belangrijke voorafname doen op de kwaliteit die een volledige overkapping op lange termijn zal bieden. Iedere team zal de voor haar segment voorgestelde pilootprojecten binnen de voorgestelde

faserings uitwerken naar een voorontwerpniveau. Deze pilootprojecten omvatten leefbaarheidsmaatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn, als bouwsteen voor wat nog komen gaat.

Op basis van deze ontwerpen (visie + strategisch plan + pilootprojecten) zal een beoordelingscommissie - bestaande uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Overheid, de Stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, het team van de intendant, burgerbewegingen en externe experts - een geïntegreerde evaluatie maken van de ontwerpresultaten.

Op 9 mei 2017 kregen de burgerbewegingen een uitgebreide toelichting bij de evaluatiekaders die voor deze evaluatie worden gebruikt. Zij kregen de mogelijkheid om opmerkingen te formuleren bij deze evaluatiekaders.

De beoordelingscommissie zal op basis van dit evaluatiekader eind mei 2018 een advies over prioritering formuleren. Dit zal worden voorgelegd aan het Vlaams en stedelijk bestuur ter ondersteuning van concrete beleidskeuzes voor overkappingsprojecten.

Op basis van bovenstaande kunnen we concluderen dat alle stappen binnen de pijler 'Ontwerpopdrachten' volledig werden uitgevoerd.

C. Oosterweelverbinding

1) Plannings- en vergunningsprocedures Infrastructuurproject Linkeroever

'Alle partijen zetten zich in voor een vlot en correct verloop van de procedures (project-MER, bouwvergunning, ...) voor het beoogde resultaat, zodat gestart kan worden met de nodige infrastructuurwerken'

'In elk geval geeft de BAM in april '17 aan welke bewarende maatregelen zij neemt om beide pistes (geluidswerende maatregelen versterken of maatregelen uit ontwerpwedstrijd) technisch te faciliteren en ruimtelijk te reserveren en anticipeert de BAM op het selectiedossier door tegen 2018 beide opties - een robuuste geluidswering of het fundament voor een lichte overkapping - verder uit te werken voor de zone van de geplande werken ter hoogte van Zwijndrecht-Burcht zonder dat hierdoor enige voorafname op het verloop van de Ontwerpwedstrijd van de Intendant ontstaat.'

Samen met het gemeentebestuur en actoren van Zwijndrecht heeft BAM verkennend onderzoek gedaan naar de optimalisatie van geluidswerende maatregelen. Met geluidsmodelleringen en expert judgement zijn de effecten verkend van maatregelen zoals overkragingen, absorberende middenbermschermen, geluidsarme wegverharding, snelheidsreductie, e.d.m. Tevens zijn verkennende ramingen uitgevoerd van diverse maatregelen. Deze analyses hebben aangetoond dat met een combinatie van maatregelen belangrijke geluidsreducties ten opzichte van de referentietoestand in de omliggende woongebieden langsheen de E17 haalbaar zijn. Om dit resultaat optimaal op een kostenefficiënte wijze te bereiken, is een zorgvuldige uitwerking van de geluidswerende maatregelen nodig en de toepassing van innovatieve technieken. Het resultaat van dit verkennend onderzoek zal nu worden ingebracht als basis voor ontwerpopdrachten voor leefbaarheidsprojecten onder leiding van de intendant.

BAM heeft, in afwachting van die verdere uitwerking, de volgende innovatieve geluidsmaatregelen opgenomen in het bestek voor de lopende overheidsopdracht voor de Infrastructuurwerken Linkeroever:

- Geluidsarm wegdek
- Absorberende middenbermschermen

2) Project-MER Oosterweelverbinding: kanaaltunnels en Oosterweelknoop

‘BAM zal in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop - van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring’

In het kader van het Toekomstverbond is afgesproken dat BAM in de lopende project-MER-procedure Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laat onderzoeken die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop – van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring.

Het doel hiervan is drieërlei :

- (1) De impact van het Toekomstverbond op de Oosterweelverbinding in beeld brengen op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid;
- (2) De milieueffecten van de ruimtelijke uitvoeringsvarianten die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels op een deskundige en onafhankelijke wijze in kaart brengen en beoordelen.
- (3) Het projectMER voldoende robuust en volledig maken zodat op basis hiervan een omgevingsvergunning kan bekomen worden voor de constructies om de Oosterweelverbinding verder te overkappen.

In april en mei 2017 is op workshops en het Stappenoverleg met de overheid en burgerbewegingen een consensus tot stand gekomen over bijkomend onderzoek in het project-MER Oosterweelverbinding. Er is tevens overleg gepleegd met de dienst MER.

Het bijkomend onderzoek beoogt het beoordelen van de effecten van een bijkomend verkeersscenario “Toekomstverbond” (zie hoofdstuk C.2.a), omdat dit de visie van het Toekomstverbond inzichtelijk maakt op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid (o.m. geluid en luchtkwaliteit). Daarnaast zijn er voortvloeiend uit de afspraken gemaakt in het Toekomstverbond varianten opgesteld die mogelijkheden bieden voor een betere ruimtelijke inpassing en die het project-MER vervolledigen zodat op basis hiervan ook een omgevingsvergunning kan bekomen worden voor de redelijke varianten (zie hoofdstuk C.2.b).

Deze bijkomende uitvoeringsvarianten zullen door de initiatiefnemer BAM formeel bij de dienst MER met het oog op de opmaak van aanvullende richtlijnen neergelegd worden. (zie bijlage 1)

Het verdere verloop van de aanpak en de uitwerking van de onderzoeksvragen in het MER-proces verloopt transparant en met regelmatige terugkoppeling op het Stappenoverleg. Ook hierover werden afspraken gemaakt tussen burgerbewegingen en BAM.

a) Mobiliteitsscenario “Toekomstverbond”

Met het Toekomstverbond is er een algemene consensus bereikt dat een geactualiseerd mobiliteitsplan voor de Antwerpse regio steunt op een robuust netwerk van hoofdwegen, met bijkomende maatregelen om :

- een performant systeem van verkeerssturing in te voeren dat focust op het omleiden van doorgaand verkeer naar het Haventracé en de R1 in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer;
- de alternatieven voor het autoverkeer verregaand te versterken door de uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi, met de ambitie om in de stadsregio Antwerpen¹ een modal shift naar 50/50 (minstens 50% van alle verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer) te bewerkstelligen;
- het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen en het Waasland zoveel mogelijk te ontlasten van sluipverkeer;
- in de stad en de randgemeenten de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te verminderen;

De effecten van het Toekomstverbond op de Oosterweelverbinding worden berekend aan de hand van een nieuw verkeersscenario “Toekomstverbond” dat dit gewenst beleid belichaamt. Dit scenario gaat uit van:

- een ambitieuze modal split (50/50). De ambitieuze modal split geldt voor alle verplaatsingen binnen de stadsregio Antwerpen en op alle verplaatsingen binnen, van en naar de stadsregio.
- het rond maken van de R1 met de Oosterweelverbinding
- sturing van doorgaand verkeer langs het Haventracé met :
 - de aan te leggen A102 als bypass vanaf de E313 naar de haven, Nederland en de Liefkenshoektunnel
 - de versterkte A12Noord en de R2, met ondermeer een nieuwe Tijsmanstunnel,
 - versterkte aansluitingen met de E34West en de E313Oost (tot Ranst)
- ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer op de Zuidelijke en Oostelijke Ring (SRW/DRW²-concept conform de “Wedstrijdvariant” voor ontwerp opdrachten zoals uitgewerkt tijdens de super workshops onder leiding van de Intendant)

Deze onderdelen vormen samen het verkeersscenario die de integrale gewenste toestand van het Toekomstverbond in beeld brengt.

b) Ruimtelijke uitgangspunten en uitvoeringsvarianten

Het mobiliteitsscenario “Toekomstverbond” biedt tevens de mogelijkheid om bijkomende ruimtelijke verbeteringen aan te brengen en hierdoor bijkomende positieve effecten inzake leefbaarheid

¹ Stadsregio Antwerpen= stad Antwerpen (excl. het havengebied en het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo) en de gemeenten Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsel, Edegem en Zwijndrecht (excl. Waaslandhaven).

² SRW/DRW-concept = ontvlechten van verkeer via een Stedelijke Ringweg (SRW) en een Doorgaande Ringweg (DRW)

(luchtkwaliteit, geluid, ruimtelijke impact) te behalen. Zo wordt onderzocht of door de reductie van de capaciteit in de kanaaltunnels van de Oosterweelverbinding ook een aanzienlijk deel van de Oosterweelknoop overkapt kan worden, zoals het meest kritieke oostelijk gedeelte (t.h.v. Hogere Zeevaartschool, dichtst bij het Eilandje). Ook op alle andere plaatsen langs het traject en vooral aan de aansluitings- en op- en afrittencomplexen wordt nagegaan welke ruimtelijke optimalisaties mogelijk zijn.

In het project-MER werd reeds uitgegaan van verschillende scenario's van overkapping, inbegrepen de uitvoeringsvarianten voor de aanleg van de Deurnese Tuinen en de volledige overkapping van de Oosterweelverbinding in de zone van de noordelijke R1.

– zie figuren 2 tot 4.

c) Relatie met andere procedures

Voor de aanpak van de MER-procedures A102, versterking R2 Haventracé, Extra Containercapaciteit Antwerpen, en dergelijke, zal telkens het mobiliteitsscenario Toekomstverbond (zie hoofdstuk A) opgenomen worden.

3) Plannings- en vergunningsprocedures rest Oosterweelverbinding

'Alle partijen zetten zich in voor een vlot en correct verloop van de procedures (project-MER, bouwvergunning, ...) voor het beoogde resultaat, zodat gestart kan worden met de nodige infrastructuurwerken ('

De vergunningsprocedure Oosterweelverbinding ligt op het kritieke pad in de planning voor realisatie. Voor het afwerken en indienen van de omgevingsvergunning Oosterweelverbinding, is eerst een goedgekeurd project-MER nodig. De planning hiervan wordt bepaald door de benodigde doorlooptijd voor de beoordeling van de bijkomende uitvoeringsvarianten zie volgend punt C.3.). Een inschatting van deze doorlooptijd is pas mogelijk op basis van de aanvullende richtlijnen van de dienst MER.

4) Regelgeving tunnelveiligheid

'De Vlaamse Regering overweegt om naar analogie met de praktijk in Nederland het mogelijk te maken om beperkte afwijkingen toe te staan inzake de minimumeisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.'

De Europese tunnelrichtlijn legt minimale eisen op voor tunnels langer dan 500m op het TERN³. De Nederlandse wetgeving gaat verder dan deze minimumeisen van de Tunnelrichtlijn en legt een aantal strengere eisen op. In België⁴ zijn volgens de toenmalige bevoegdheidsverdeling, de minimale

³ TERN: Trans-European road network

⁴ Omzetting tunnelrichtlijn 2004/54/EG van 29 april 2004 in federale en regionale reglementering:

- Wet van 9-5-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet
- KB van 6-11-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet
- Decreet van 1-6-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet

technische veiligheidsnormen van de Tunnelrichtlijn omgezet in federale reglementering en de aan beheer gerelateerde organisatorische en procedurele maatregelen omgezet in gewestelijke regelgeving. In tegenstelling tot in Nederland stelt de Belgische/Vlaamse wetgeving geen strengere minimumeisen, de bepalingen van de Europese Tunnelrichtlijn zijn vrijwel letterlijk overgenomen.

In de tekst van het toekomstverbond wordt verwezen naar de “praktijk” in Nederland om beperkte afwijkingen toe te staan inzake de minimumeisen voor tunnels in het TERN. Aangezien Nederland nog geen gebruik heeft gemaakt van de in de Tunnelrichtlijn voorzien afwijkingsprocedure voor de Europese Commissie, wordt waarschijnlijk bedoeld om bij sommige bepalingen in Vlaanderen naar analogie met Nederland dezelfde interpretatie te hanteren die in de Nederlandse wetgeving of Nederlandse richtlijnen wordt beschreven. Het gaat dan strikt juridisch gezien niet om afwijkingen, maar om toepassingen/interpretaties van de bestaande regelgeving. Het is inherent aan wetgeving dat zij aanleiding geeft tot interpretatie, net daarom is het uitermate belangrijk om steeds de geest van de wet te volgen en te respecteren.

Binnen de huidige Belgisch/Vlaamse wetgeving inzake de minimumeisen voor tunnels in het TERN bestaat nu al de mogelijkheid om waar nodig dezelfde interpretatie te hanteren als in Nederland. In de praktijk werd dit trouwens al zo toegepast. De interpretatie die door het Agentschap Wegen en Verkeer in haar rol van ‘Bestuursorgaan⁵’ wordt gehanteerd bij de toepassing van de zogenaamde ‘10 seconden regel’ is hier een concreet voorbeeld van en steunt op de Nederlandse zienswijze. Zowel de Europese, Belgische als de Nederlandse regelgeving inzake de minimumveiligheidseisen voor tunnels hanteren dezelfde uitgangspunten die het doel van de tekst van art.2.1.3 van Bijlage I van de Tunnelrichtlijn, namelijk om de ongevalskans zo klein mogelijk te houden, respecteren. Het spreekt voor zich dat hiermee voorzichtig moet worden omgegaan en dat er strikte voorwaarden dienen vervuld te worden. Zo moet worden aangetoond dat er geografische omstandigheden zijn die maken dat het respecteren van de 10 seconden afstand niet haalbaar is. Het begrip geografische omstandigheden zijn niet alleen natuurlijke elementen, maar ook door de mens gecreëerde elementen zoals steden, industrie, landbouw, havens, dokken, De tunnelbeheerder moet aantonen dat een tunnel geografisch op die locatie nodig is en er dus geen valabel alternatief mogelijk is. Bovendien moet de Tunnelbeheerder aantonen dat hij aanvullende en/of strengere maatregelen treft om de veiligheid te waarborgen.

Uit een risicoanalyse en veiligheidsstudie moet blijken dat de veiligheid geborgen wordt door extra maatregelen. Deze risicoanalyse houdt hierbij rekening met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, met name verkeerskenmerken, tunnellenlengte, verkeerstype en tunnelgeometrie, evenals het voorspelde aantal vrachtwagens per dag. Bovendien houdt de risicoanalyse rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, evenals met de aard en de omvang van de mogelijke gevolgen.

-
- *BVR van 23-11-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen, de wijze van goedkeuring van het ontwerp, de veiligheidsdocumentatie, de ingebruikstelling, de wijzigingen en periodieke oefeningen m.b.t. de tunnels in het trans-Europese wegnnet*

MB van 22-1-2008 houdende aanwijzing van het bestuursorgaan voor tunnels in het trans-Europese wegnnet

- ⁵ • Het Bestuursorgaan is een administratief orgaan op nationaal, regionaal of lokaal niveau dat toeziet op de naleving van de Tunnelrichtlijn en dat formeel zijn goedkeuring dient te verlenen aan het tunnelontwerp en de ingebruikstelling van een nieuwe tunnel. Voor bestaande tunnels beslist het Bestuursorgaan formeel of de tunnel voldoet aan de veiligheidseisen om al dan niet onder beperkende voorwaarden in exploitatie te blijven.

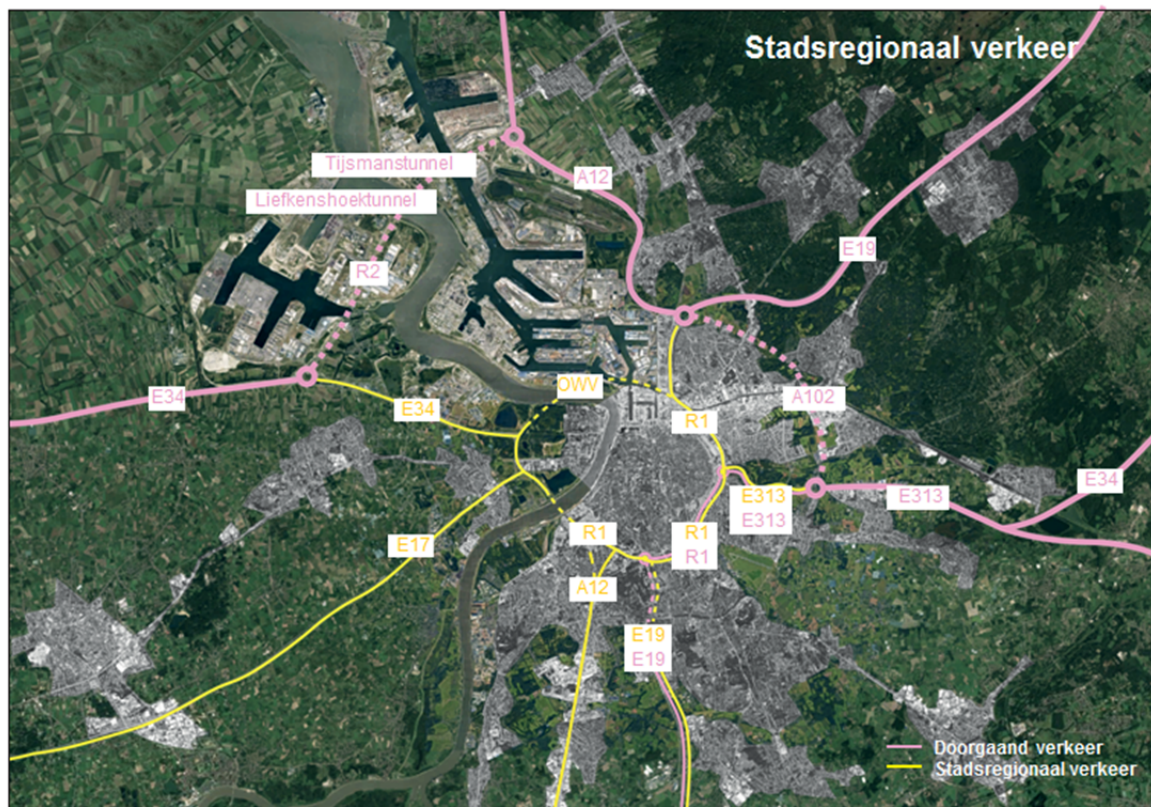
Voor het Bestuursorgaan zijn de resultaten van deze risicoanalyse essentieel in de beoordeling van de veiligheidseisen en de goedkeuring van het tunnelontwerp. Zeker in het kader van de overkapping van de Ring (R1) in al zijn complexiteit zijn veel elementen aanwezig die een bijzonder risico vormen. De Tunnelbeheerder zal met de resultaten van de risicoanalyse aan de slag moeten gaan en waar mogelijk het ontwerp aanpassen om de risico's te verkleinen en/of extra veiligheidsmaatregelen en/of aanvullende voorzieningen nemen om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen en op die wijze alsnog aan de wettelijke minimumeisen te voldoen.

Het Bestuursorgaan (AWV) zal de minimumeisen voor tunnels in het TERN binnen de geest van de Europese Tunnelrichtlijn naar analogie met de praktijk in Nederland toepassen, die mogelijkheid hoeft dus niet te worden gecreëerd want is nu reeds mogelijk binnen de huidige regelgeving en wordt nu ook al toegepast.

De Europese Tunnelrichtlijn voorziet de mogelijkheid om voor een welbepaalde tunnel of tunnelproject onder welomschreven omstandigheden een afwijking van de richtlijn aan te vragen via de Europese Commissie. In deze gevallen gaat het dus niet om interpretaties van wetgeving, maar om échte afwijkingen waaraan een duidelijke procedure voor de Europese Commissie is verbonden. Voor de verschillende tunnelprojecten en overkappingen in de Antwerpse regio zal onderzocht worden of een dergelijke afwijking aangewezen of noodzakelijk is.

D. Haventracé

Het Haventracé is een van de belangrijke investeringsassen van het Toekomstverbond. Het Haventracé is de route E34 West - R2 - A12 - en de aan te leggen A102. Deze route wordt versterkt en verhoogd in capaciteit, onder meer door het wegwerken van bestaande bottlenecks, de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel, de strategische verknoping met de bestaande hoofdwegen en het daarbij inschalen in het Europese TEN-T netwerk.



Het Haventracé kan opgedeeld worden in drie onderdelen:

- de verbinding E19 noord – E34 West,
- de aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West
- de aan te leggen A102 met de aantakking E34/E313 Oost

Deze drie onderdelen van het Haventracé worden hierna meer in detail besproken. Hierbij zal enerzijds ingegaan worden op de infrastructuurprojecten zelf en anderzijds op het te doorlopen plannings- en of vergunningsproces.

Gouverneur Cathy Berx kreeg van de Vlaamse Regering reeds de opdracht om de rol van procesbegeleider op te nemen voor het planningsproces rond de A102-R11bis. Minister Weyts zal aan de Vlaamse regering voorleggen om deze opdracht te actualiseren n.a.v. het Toekomstverbond en ook overleg te organiseren met haar collega van provincie Oost-Vlaanderen en Nederlandse provincie Zuid-Holland die plannen heeft voor verdere versterking A4.

1) Infrastructuuronderzoek verbinding E19 noord – E34 West

‘BAM zal in april 2017 het infrastructuuronderzoek afronden van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2, die de aanpassingen oplijst en begroot om deze route op te waarderen voor doorgaand verkeer. Deze studie geeft input voor het opstellen van het Routeplan 2030.’

BAM deed een infrastructuuronderzoek van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2. Met dit onderzoek werden de aanpassingen opgelijst die nodig zijn om deze route op te

waarderen voor doorgaand verkeer. Hierbij werd vertrokken vanuit een maximale inzet (belasting) van de Liefkenshoektunnel en werden vervolgens de knelpunten op dit traject geïdentificeerd en werden voor deze knelpunten verbetervoorstellen uitgewerkt. Deze verbeteringsvoorstellen moeten er voor zorgen dat de Liefkenshoektunnel op zijn volle capaciteit kan benut worden.

Vervolgens werd vanuit het functioneren van het systeem en de samenhang met andere dossiers, een eerste voorstel van clustering voor de uitvoering van deelprojecten beschreven.

Teneinde een eerste inzicht te verwerven in het potentieel aantal betrokken bewoners bij het dossier van het haventracé, werden een aantal GIS analyses uitgevoerd waarbij bevolkingsdichtheid, -aantal en aantal betrokken adrespunten in beeld werd gebracht ten opzichte van het ganse tracé.

In bijlage 2 kan u het rapport vinden dat in het kader van dit infrastructuuronderzoek werd opgemaakt.

2) Aansluiting R2/E34West en aanpassingen aan de E34 West

‘MOW zal in april 2017 het ontwerp van de tweede havenaansluiting en de aanpassingen aan de E34 West tussen de Waaslandhaven en Vrasene aftoetsen aan de gewijzigde ambitie van de R2 en de E34 West. Het relevante deel van dit project, zijnde de aansluiting R2/E34West en de aanpassingen aan de E34 West, wordt ingeschoven in het Routeplan 2030.’

De tweede havenaansluiting en de uitbreiding van de E34 tussen Vrasene en de aansluiting op de Oosterweelverbinding waren in het verleden reeds voorwerp van een plan-MER-procedure. De resultaten van dit plan-MER zijn vandaag echter onvoldoende actueel om de basis te vormen voor een RUP-procedure. Deze projecten zijn evenwel belangrijk voor de ontsluiting van de Waaslandhaven. Daarom zal deze MER-procedure op korte termijn hernomen worden. Het GRUP en het plan-MER zullen volgens de vernieuwde planningsprocedure conform het decreet van 1 juli 2016 worden opgemaakt. Met dit decreet werd de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen aangepast teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren.

In het Toekomstverbond en meer bepaald met het hierin naar voor geschoven Haventracé werden ambities voor de R2 en de E34 gewijzigd. Zoals eerder aangegeven werd onderzocht welke aanpassingen aan het bestaande wegennet noodzakelijk zijn om het Haventracé te realiseren. Bij de nu op te starten geïntegreerde MER- en RUP- procedure zal uiteraard ook rekening worden gehouden met deze gewijzigde ambities.

3) A102

‘AWV zal in april 2017 een aanpak voorstellen voor het verdere verloop van de plan-MER A102/R11bis, die rekening houdt met de inzichten en resultaten van de workshops zuidelijke Ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost, alsmede de gewijzigde ambitie voor de A102.’

Momenteel loopt een plan-MER-procedure voor de A102 en de R11-bis. De beoogde plandoelstellingen waren hierbij dubbel:

- Het ontlasten van de R1 door het realiseren van verbindingen tussen enerzijds de E19-noord (knooppunt Antwerpen-Noord) en de E313/E34 (t.h.v. knooppunt Wommelgem) en anderzijds tussen de E313/E34 en de E19-zuid in Wilrijk.

- Het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de oostrand van de Antwerpse agglomeratie

Met het Toekomstverbond krijgt de A102 nog veel nadrukkelijker de rol van een snelwegverbinding waarlangs het doorgaand verkeer gestuurd zal worden. De R11bis maakt geen deel uit van het Toekomstverbond. Het doorgaand verkeer tussen de E313/E34 en de E19-zuid maakt gebruik van de R1. Om deze reden wordt het verkeer op dit deel van de R1 ontvlochten, waarbij doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer van elkaar worden gescheiden.

Gezien de gewijzigde scope en doelstellingen zal de huidige plannen en kostenramingen (801 miljoen euro voor basistracé in cut&cover incl. o.a. onteigeningen, bodemsanering, proeven, ...) voor de realisatie van de A102 herbekeken worden. Zo zal bijvoorbeeld moeten worden nagegaan of in de tunnels ADR-verkeer moet worden toegelaten. Daarnaast is het ook aangewezen om te herbekijken of er een synergie mogelijk is tussen de aanleg van de A102 en de 2^e Spoorontsluiting die in dezelfde zone zal worden aangelegd.

4) Plannings- en vergunningsprocedures Haventracé

Voor alle projecten die kaderen binnen het Haventracé werd nagegaan wat de meest aangewezen procedure is voor al deze projecten. Hierbij werd de keuze om verschillende projectonderdelen al dan niet samen te behandelen gemaakt in functie van een zo vlot mogelijk procesverloop. Met een zo vlot mogelijk procesverloop wordt bedoeld:

- Minimale doorlooptijd procedures om waar mogelijk zo snel mogelijk tastbare resultaten te realiseren
- Maximale draagvlakcreatie
- Maximale juridische zekerheid

Op basis van deze analyse wordt er voor geopteerd om voor de A102/R11bis de lopende procedure on hold te zetten. In overleg met Infrabel zal worden nagegaan of er een synergie mogelijk is tussen de aanleg van de A102 en de 2^e Spoorontsluiting. Tevens zal worden nagegaan hoe met kleinere ingrepen de doorstroming en de leefbaarheid op en rond de huidige R11 kan verbeterd worden. Op basis van deze analyses zal dan bepaald worden wat voor deze projecten de meest aangewezen plannings- en vergunningsprocedure is.

Ander onderdelen van het Haventracé zijn minder ingrijpend, vergen geen planningsinitiatief of staan al verder in hun voorbereiding of hebben een kleinere technische of ruimtelijke complexiteit en kunnen daarom wellicht sneller gerealiseerd worden via een kortere procedure.

Voor de 2^e Tijsmanstunnel en de aansluiting van de R2 op de E34 staat het voorbereiden onderzoek al een stuk verder. Voor de Tweede 2^e Tijsmanstunnel is bovendien geen bestemmingswijziging nodig. De 2^e Tijsmanstunnel vormt vandaag reeds een belangrijk knelpunt op de R2. Het project Tijsmanstunnel kan hiervoor een oplossing bieden.

Een verbeterde aansluiting van de R2 op de E34 kan vandaag duidelijk gemotiveerd worden vanuit de nood aan een betere zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven.

Daarom wordt er in functie van een snelle opstart en aanpak op maat van de verschillende projectonderdelen, voor gekozen om voor deze projecten een parallel proces te voeren.

Voor de 2^e Tijsmanstunnel zal een nieuwe project-MER-procedure worden opgestart met het oog op de aanvraag van een omgevingsvergunning. Wegens de hoge prioriteit en de ruimtelijke complexiteit

van de 2^e Tijsmanstunnel zal een technische haalbaarheids- en inplantingsstudie opgestart worden. Zo kan gegarandeerd worden dat enkel technisch haalbare oplossingen worden meegenomen in het verdere procesverloop.

Het ontwerp van de tweede havenontsluiting en de aanpassingen aan de E34 West tussen de Waaslandhaven en Vrasene worden afgetoetst aan de gewijzigde ambitie van de R2 en de E34 West. De aansluiting R2/E34West en de aanpassingen aan de E34 West zullen worden ingeschoven in het Routeplan 2030. Op korte termijn wordt een GRUP en plan-MER, volgens de vernieuwde geïntegreerde planningsproces opgestart.

Ook voor de overige noodzakelijke aanpassingen op de R2 en de aansluiting R2/A102 zal een apart plannings- en/of vergunningsprocedure doorlopen worden.

E. Routeplan 2030

‘MOW maakt in april 2017 een voorstel van canvas op van het Routeplan 2030 voor de Antwerpse vervoersregio en een leidraad voor de opmaak van het plan, de wijze van prioritering, enzovoort’

Op basis van een aantal workshops met burgerbewegingen en de belangrijkste bovenlokale actoren inzake mobiliteit in de vervoersregio Antwerpen werd een canvas opgemaakt voor het ‘Routeplan 2030’. Dit canvas voor het ‘Routeplan 2030’ geeft verduidelijking bij de inhoud en de vorm hiervan en beschrijft het proces dat opgezet wordt met het oog op de realisatie ervan. Vermits dit ‘Routeplan 2030’ verder vorm zal krijgen in de schoot van de ‘Vervoersregio’ (Werkgemeenschap en Regioraad), is dit canvas geen bindende tekst maar een leidraad die de nodige aanzetten geeft. In bijlage 3 kan u de tekst van het canvas raadplegen.

F. Overleg- en werkfora

Het Toekomstverbond vermeldt een aantal overleg- en werkfora. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de rol en taken van deze werkfora. Belangrijk hierbij is dat in de eerste plaats wordt uitgegaan van de nieuwe manier van samenwerken die zijn basis vindt in het Toekomstverbond. De hier voorgestelde rollen, taken en structuren moeten deze nieuwe wijze van samenwerken mogelijk maken. Het is echter belangrijk dat we deze structuren permanent evalueren en waar nodig bijsturen om zo het beoogde resultaat te bereiken. Daarom werd er ook voor geopteerd om deze overleg- en werkfora niet te verankeren in regelgeving of overeenkomsten.

1) Werkgemeenschap

‘De burgerbewegingen worden door middel van de verderzetting van workshops o.l.v. de intendant betrokken bij alle verschillende vraagstukken die rijzen bij de verdere uitwerking van de verschillende onderdelen van dit Toekomstverbond.’

‘De huidige intendant werkt in april 2017 een voorstel van aanpak uit voor het functioneren van de Werkgemeenschap.’

‘Om het draagvlak voor deze maatschappelijk gedragen consensus voor een nieuw Routeplan 2030 te versterken, wordt de samenwerking met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke actoren en stakeholders – dat zijn oorsprong vindt in het overleg met de

intendant - voortgezet in de vorm van een Werkgemeenschap, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle relevante stakeholders: actiegroepen en burgerbewegingen, economische sectororganisaties, enzovoort.'

'De Werkgemeenschap belichaamt de participatieve ondersteuning en beleidsondersteunende functie in de besluitvorming.'

De afgelopen maanden werkten onder leiding van Alexander D'Hooghe de burgerbewegingen, ambtenaren van de stad Antwerpen en Vlaams Gewest en externe experts samen binnen 'superworkshops'. Deze manier van samenwerken willen we verder zetten binnen het kader van de Werkgemeenschap.

Het Toekomstverbond omschrijft een Werkgemeenschap met volgende taken: beleidsvoorbereidend werk, klankbord bij uitvoering, draagvlakmeter voor voorstellen, denktank. De grote missie van de Werkgemeenschap bestaat erin een structuur en synthese te brengen in de debatten en meningsverschillen over mobiliteit en leefbaarheid, om vanuit een algemene beleidsvisie concrete projecten en interventies op te zetten, of nieuwe denkpijlers te ontsluiten. De werking van de Werkgemeenschap is in essentie transdisciplinair en constructief; in die zin is de Werkgemeenschap het hart van de projectwerking, het scharnier tussen diverse geledingen.

De optimale oplossing ontstaat in een iteratief proces waar ieder vanuit zijn expertise bijdragen levert en het product (het ontwerp, het project) steeds verder aanpast, verfijnt, bijstuurt tot er een optimale balans gevonden is. Deze werkwijze is getest gedurende het intendantschap van Alexander D'Hooghe in 'superworkshops'. Ambtenaren, burgers en experts werkten er samen, gaven elkaar huiswerk, bouwden samen kennis op en maakten een denkproces door, waarbij om beurten gerekend, getekend, en verder gewerkt werd. Binnen de Werkgemeenschap willen we het begrip 'superworkshop' herdoopt tot 'werkbank'.

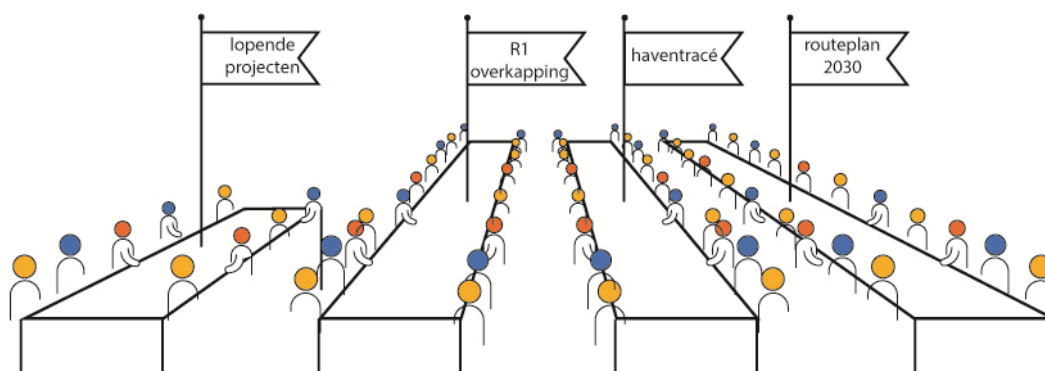
Zoals afgesproken in het Toekomstverbond werkte Alexander D'Hooghe in overleg met de burgerbewegingen en de Vlaamse overheid een voorstel van aanpak uit voor het functioneren van de Werkgemeenschap. In bijlage 4 kan u het integrale plan van aanpak vinden. Hierna worden kort de belangrijkste elementen uit dit plan van aanpak toegelicht.

De belangrijkste voordelen van de Werkgemeenschap zijn als volgt samen te vatten:

- De werkgemeenschap biedt een forum waar we de bij alle actoren aanwezige kennis en vernieuwende ideeën kunnen inschakelen in een oplossingsgericht proces.
- In de Werkgemeenschap kunnen we de sociale terreinkennis ontginnen en deze bruikbaar maken in het ontwerpproces.
- De Werkgemeenschap kan fungeren als een beleidsvoorbereidende entiteit die snel, agiel en geïntegreerd beleidsvoorbereidend studiewerk aankan. Daarbij opereert deze studiedienst op de grens tussen ruimte en gezondheid en mobiliteit. De Werkgemeenschap dient naar best vermogen een voorkeursscenario of een waaier van verdedigbare scenario's te formuleren voor de Regioraad en/of haar bevoegde minister.
- Bij de afweging van beleidsopties kan binnen de Werkgemeenschap een meting van (potentieel) draagvlak vanaf het begin mee in ogenschouw genomen worden.

De Werkgemeenschap wordt begeleid door een intendant, die aangesteld en ondersteund wordt door de Vlaamse overheid. Het gaat hier om een op termijn nieuw aan te stellen intendant die instaat voor het goed functioneren van de Werkgemeenschap. Deze heeft een eigen productief vermogen met onderzoekers, analisten en ontwerpers. Dit team wordt ten dele meegebracht door de intendant, maar dient ook aangevuld te worden vanuit de burgerbewegingen en vanuit de overheidsadministraties op Vlaams en lokaal (provincie en gemeenten) niveau. Zo ontstaat een team van experts uit het team van de intendant, door burgerbewegingen aangebrachte experts, en experts van overheden. Indien nodig kan gericht externe expertise worden ingehuurd. Daartoe zal de Vlaamse overheid ook een studiebudget voorzien, waarmee specifieke analyses kunnen besteld worden, die de intendant definieert met de door hem/haar begeleide Werkgemeenschap, en door hem begeleid worden.

Om de activiteiten binnen de Werkgemeenschap enigszins te structureren worden Werkbanken gecreëerd. Elke werkbank heeft een eigen doelstelling, een agenda. Bijvoorbeeld een afweging van de mogelijke oplossingen voor de A102 bekijken. De Werkbank heeft ook een duidelijke tijdsperiode om deze doelstelling te halen. Na het halen van de doelstelling, wordt de werkbank in principe opgeheven. De Werkgemeenschap wordt op deze wijze de bundeling van een variërende reeks van werkbanken.



In een eerste fase van de uitvoering van het Toekomstverbond zien we alvast Werkbanken rond volgende thema's: Overkapping R1; Haventracé; Routeplan 2030 en Lopende projecten (bouwaanvragen, minder hinder, ...). De Werkbank 'Overkapping R1' zal tot het einde van zijn opdracht door Alexander D'Hooge begeleid worden.

Om een en ander vlot te trekken kan de intendant een team samenstellen waarin vertegenwoordigers uit administraties en actiegroepen een plaats nemen, en dat de werking van de werkbanken coördineert en op elkaar afstemt.

Omdat de Werkgemeenschap vooral uit experts bestaat, biedt ze niet altijd een goede graadmeter voor het draagvlak voor de ontwikkelde ideeën. Daarom kan de Werkgemeenschap 'public review moments' organiseren waarvan work-in-progress, en onvoldragen en kwetsbare ideeën aan een breder publiek worden voorgelegd en toegelicht. Dat biedt aan eenieder de kans om hierop te reageren. Deze formule, die inspiratie haalt bij de 'burgerraad', vervangt de conventionele klankbordgroep-formule. Voor deze 'public reviews' wordt het gebruikelijke middenveld – scholen, cultuursector, sportverenigingen, etc. telkens actief uitgenodigd om mee te lezen en commentaar te leveren.

Het hierboven beschreven werkmodel beoogt een hogere vorm van participatie dan klassieke communicatie en inspraak. Het gaat om co-creatie (samen bedenken) en co-productie (samen maken) die uitmonden in een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het resultaat.

Tegelijk heeft het heeft geen zin om een nieuw, onafhankelijk werkmiddel te creëren dat los staat van door de wetgever voorgeschreven, of andere, bestaande en goed functionerende inspraakprocessen. Elke werkbank dient dus, bij haar oprichting, eerst de bestaande inspraakprocessen rond een vraagstelling in kaart te brengen, en haar eigen werking er vervolgens maximaal mee te integreren en er eventueel ontbrekende componenten aan toe te voegen

De Regioraad wordt een opdrachtgever van de Werkgemeenschap. Concreet is de relatie met de Werkgemeenschap als volgt: De Regioraad is het democratisch bestuur en beslist dus over de toewijzing van de belastingmiddelen, maar bepaalt niet de details. De Werkgemeenschap bepaalt verschillende uitgewerkte opties, maar beslist niet welke gekozen wordt.

Om deze Werkgemeenschap en haar werkbanken te doen slagen engageert de Vlaamse overheid zich om:

- een aantal ambtenaren als experts in te zetten voor de Werkgemeenschap
- een intendant te benoemen die het werkproces begeleidt
- een secretariaat voor de Werkgemeenschap te voorzien
- voor de Werkgemeenschap een studiebudget te voorzien dat door de intendant beheerd wordt

De actiegroepen en burgerbewegingen, en ook de bedrijfswereld hebben een cruciale taak:

- effectief deelnemen aan het proces van co-creatie en co-productie dat plaats vindt binnen de Werkgemeenschap
- het aangeven en mee uitwerken van innovaties die burgers of bedrijven kunnen aanbrengen bij het bedenken van oplossingen
- Het faciliteren van overleg tussen overheid en actiegroepen en burgerbewegingen over de gehele vervoersregio of actiegebied zodat elkeen inspraak krijgt, maar ook de lokaler gerichte actiegroepen bewust maken van de grotere discussies van algemeen belang
- het helpen garanderen van transparantie en kritische evaluatie tijdens de ontwikkeling van beleidsvoorbereidende studies, of project-evaluerende taken

Om bovenvermelde rol te kunnen vervullen is een substantiële verbreding en uitbreiding van de bestaande burgerbewegingen noodzakelijk, ook actievoerders ver buiten de Singel en andere maatschappelijke actoren zoals bedrijven moeten betrokken worden. Ze moeten tevens streven naar een verduurzaming van de samenwerking tussen de actiegroepen en burgerbewegingen.

2) Werkplatform

‘Het Antwerps Werkplatform voor de vervoersregio Antwerpen is een operationeel samenwerkingsplatform (één loket) die bestaat uit MOW, AWW, De Lijn, De Vlaamse Waterweg en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die samen instaan voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse vervoerregio, voortbouwend op de bestaande werking rond het impactmanagement (of Minder Hinder).’

‘Het Antwerps Werkplatform ondersteunt de werking van de Regioraad en de Werkgemeenschap, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde Werkprogramma’s in de vervoersregio Antwerpen.’

De grote uitvoerende overheidsdiensten (lokaal, Vlaams en federaal) worden met het oog op de uitvoering van het Toekomstverbond en later het Routeplan 2030 samengebracht in een Werkplatform. Het Werkplatform moet zorgen voor een geïntegreerde en een gecoördineerde samenwerking op het terrein tussen alle overheidsactoren. Het gaat hier niet alleen over een samenwerking in het kader van infrastructuurwerken maar eveneens inzake verkeerssturing en minder hinder maatregelen tot en met een samenwerking tussen aanbieders van openbaar vervoer.

Het Werkplatform coördineert ook de ondersteuning vanuit de administratie van de werking van de werkgemeenschap en de besluitvorming in de Regioraad door inbreng van de expertise aanwezig bij de eigen diensten. Waar nodig kan het Werkplatform ook studieopdrachten in de markt zetten om de Regioraad en de Werkgemeenschap te ondersteunen.

3) Taskforce

‘Verder worden concrete stappen ondernomen om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus waarop verder gewerkt wordt. Om dit stappenplan op een vlotte en gecoördineerde wijze op het terrein te implementeren, wordt een taskforce opgericht o.l.v. de secretaris-generaal van het departement MOW.’

In het Toekomstverbond werden een reeks stappen opgesteld. Enerzijds ging dit om reeds gezette stappen die in afwachting van de uitbouw van een nieuwe samenwerkingsstructuur werden bestendigd. Anderzijds moesten ook concrete stappen ondernomen worden om vorm te geven aan de verschillende elementen die deel uitmaken van de consensus waarop verder gewerkt wordt. Om dit stappenplan op een vlotte en gecoördineerde wijze op het terrein te implementeren, werd een zogenaamd ‘Stappenoverleg’ opgericht o.l.v. de secretaris-generaal van het departement MOW. In dit overlegorgaan zaten vertegenwoordigers van de ondertekenaars van het Toekomstverbond: de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen.

Nu deze stappen zijn gerealiseerd is het belangrijk dat het Toekomstverbond verder wordt geïmplementeerd. De operationele afstemming zal gebeuren in het hiervoor beschreven Werkplatform. Een ambtelijke Taskforce zal instaan voor de strategische opvolging van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030. Deze Taskforce zal bestaan uit de leidend ambtenaren van de betrokken overheidsdiensten en wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het departement MOW.

G. Financiering overkapping R1

‘In het kader van de eerste grote fase in de overkapping voorzien de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf een bedrag van 1,250 mia EUR dat ingezet wordt op basis van de uitkomst van het selectiedossier van de intendant.’

Bij de door de Vlaamse Regering ingediend aanpassing van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017 wordt een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 - Ring om Antwerpen gecreëerd

In dit rollend fonds zullen de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld worden teneinde dit fonds aan te kunnen wenden in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1. Binnen de perken van de begrotingscontouren kan de minister voor Mobiliteit en Openbare Werken tijdens het begrotingsjaar middelen bij ministeries, DAB's en rechtspersonen herschikken naar de begrotingsruiter voor de overkapping. Zo kunnen de recent sterk verhoogde investeringskredieten van het beleidsdomein MOW ook aangewend worden en niet in de onderbenutting vallen. Als er bij het einde van het begrotingsjaar nog kredieten vrij beschikbaar zijn binnen de ministeriële begroting, dan zullen die door het FFEU worden afgeroomd. Voorgesteld wordt om dit fonds onder te brengen onder het nieuwe begrotingsartikel MB0-1MHF2AH-WT.

In de afgelopen jaren was er regelmatig contact met de Europese Investeringsbank (EIB) over de financiering van het Oosterweelproject. De EIB verstrekt gunstige leningen voor investeringen die aansluiten bij Europese doelstellingen inzake jobcreatie, economische groei en de strijd tegen de klimaatverandering. In september 2016 werd door de Vlaamse regering officieel aan de EIB de vraag gesteld tot medefinanciering van het Oosterweelproject. In oktober 2016 bevestigde de EIB dat zij zich als een natuurlijke partner voor dit project ziet, daar zij al lang actief is bij de financiering van de infrastructuurwerken voor transport, en in het bijzonder voor trans-Europese netwerken, waar de Oosterweelverbinding deel van uitmaakt.

Na onderzoek van de technische en economische aspecten van het dossier heeft de Europese Investeringsbank (EIB) op 3 mei 2017 de aanvraag voor financiering voor het Oosterweelproject aanvaard. De EIB overweegt de Vlaamse overheid 1 miljard euro te lenen voor de realisatie van het Oosterweelproject. De EIB heeft inmiddels de 'due diligence' procedure opgestart, een diepgaand assessment door de ingenieurs en financiële specialisten van de bank.

H. Stopzetten juridische procedures

'Deze stappen vormen de start van een samenwerkingsverband dat de burgerbewegingen toelaat om juridische procedures stop te zetten. Ten laatste eind april 2017 zullen stRaten-generaal en Ademloos afstand van geding doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State en worden geen nieuwe procedures ingeleid tegen het GRUP.'

De ondertekenaars van het Toekomstverbond die een geding aanspanden tegen het GRUP Oosterweelverbinding engageerden zich om afstand van geding te doen in de procedures die aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State indien de in het Toekomstverbond vermelde stappen werden uitgevoerd.

Uit deze rapportering blijkt dat de Vlaamse overheid deze stappen uitvoerde. Het is nu aan de overige ondertekenaars om te oordelen of deze stappen volstaan en of ze dit deel van het Toekomstverbond ook kunnen uitvoeren.

Bijlagen:

1. Aanvullende vragen project-MER Oosterweelverbinding
2. Infrastructuuranalyse versterking R2
3. Canvas Routeplan 2030
4. Nota Werkgemeenschap