

Vragen uit de raadscommissie van de stad Antwerpen op donderdag 2 juli 2015

- *Als het BAM-tracé aangelegd wordt, is er dan een mogelijkheid om het St. Annabos en het bos aan het Noordkasteel te sparen? Concreet: niet eerst 'gebruiken' en daarna deels terug aanleggen, in plaats van daarna te "herontwikkelen". Vraag is om het te "behouden"?*

Neen. Tijdens de bouw van de Scheldetunnel verdwijnt tijdelijk een groot deel van het Sint-Annabos om plaats te maken voor de werf. Een strook van het bos blijft steeds behouden als groene buffer tussen de werfzone en de omgeving. Daarnaast blijft ook een strook met pioniersvegetatie van ca. 5 ha langsheen de Charles de Costerlaan behouden.

Nog tijdens de werken wordt er een nieuw waterrijk bos aangelegd. Daarvoor worden inheemse bomen en struiken gebruikt. De huidige dijken van de Schelde komen meer landinwaarts te liggen en worden verhoogd. Zo komt ruimte vrij voor een slikken- en schorregebied (12 hectare) en een overstromingsbos (6 hectare). In het nieuwe Sint-Annabos worden nieuwe wandel- en fietspaden aangelegd. Naast zones voor recreatie is er ook aandacht voor natuur: dankzij uitkijkpunten, aanplantingen, wandelbruggen ... wordt het aangenaam vertoeven in het Sint-Annabos.

Door de bouw van het Oosterweelknooppunt wordt een deel van het bos aan het Noordkasteel ingenomen. Een deel van de oude fortomwalling wordt ingepast in ontwerp van het Oosterweelknooppunt. De vijver zelf blijft intact.

- *Berekent men ook de kostprijs van verbruik licht, luchtzuiveringsinstallatie enzovoort van het project? Is dit ook in de studie vermeld?*

In de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van de Oosterweelverbinding die in 2014 werd voltooid, zijn de kosten voor onderhoud en beheer geraamd.

Tabel 52: Gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten van de infrastructuuralternatieven

(euro per jaar, prijspeil 2013)

REF	Infrastructuuralternatieven	Onderhoudskosten
000	Bestaande R1	21.050.000
120/154	R1 + Oosterweelverbinding	38.793.000
220	R1 + Meccano-tracé	42.877.000
320	R1 + Oosterweelverbinding – noord	36.428.000
430	R1 + Tunnel ter hoogte van Kennedytunnel	39.882.000
520	R1+ Centrale tunnel aansluitende op E313	37.747.000

Gedeeltelijke of volledige overkappingen die nog toegevoegd zouden worden, zijn niet in deze raming opgenomen. In 2015 heeft de Vlaamse Regering beslist om een intendant aan te stellen. Deze persoon zal alle studies rond overkappingen van de Ring bundelen, verder onderzoeken en projecten coördineren die de leefbaarheid van de stad moeten verbeteren.

- *Budget afbraak viaduct aan Sportpaleis? Op hoeveel euro begroot u de afbraak van het Sportpaleis-viaduct? Welke kostprijs wordt er begroot voor de afbraak van het viaduct te Merksem? Heeft u de kost van de afbraak van het Merksemse viaduct mee opgenomen in de budgetten?*

De afbraak van het viaduct van Merksem en de heraanleg van de R1 in een sleuf is geraamd op ca. 1 mia € met inbegrip van de reeds voorziene, lokale overkappingen t.h.v. het Sportpaleis en de wijk Dam. Deze kosten zijn opgenomen in het budget van de Oosterweelverbinding.

- *Hebben uw plannen een oplossing voor de SRW en DRW? Is Oosterweel doenbaar met SRW-DRW?*

In plaats van te opteren voor een verkeerssysteem met gescheiden verkeersstromen voor de R1 heeft de Vlaamse regering er voor geopteerd om in combinatie met de Oosterweelverbinding de A102/R11bis aan te leggen. Deze zogenaamde bretellen moeten een oplossing bieden voor het doorgaand verkeer zodat dit de R1 niet langer hoeft te gebruiken maar op verdere afstand rond de stad wordt geleid.

Zowel SRW-DRW als de A102/R11bis worden bestudeerd en met elkaar vergeleken binnen de lopende plan-MER van de A102 en R11bis die loopt op initiatief van **AWV Antwerpen**.

De *aansluitbaarheid* van de Oosterweelverbinding op verkeerssystemen met gescheiden verkeerstromen op de R1, zoals voorzien door Ringland, maar ook volgens andere ingesproken reacties, wordt ook onderzocht in het kader van de plan-MER procedure GRUP A102/R11bis.

In de zogenaamde Trechteringsnota (plan-MER GRUP A102/R11bis) van oktober 2014 werd geconcludeerd dat de aansluiting van de Oosterweelverbinding op het Ringland-concept en de andere SRW/DRW-concepten op het eerste zicht technisch haalbaar is.

Deze Trechteringsnota is terug te vinden op de site van de dienst MER via <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/b1782.pdf>

- *Het scheiden van verkeersstromen maakt eenvoudige plannen en ontwerpen mogelijk. Is dergelijk uitgangspunt overwogen geweest bij het ontwerpen van het BAM-tracé? Waarom houdt het BAM-tracé geen rekening met scheiding doorgaand- en bestemmingsverkeer? Wordt in de Oosterweelverbinding het lokaal verkeer van het bovenlokaal gescheiden?*

In plaats van te opteren voor een verkeerssysteem met gescheiden verkeersstromen voor de R1 heeft de Vlaamse regering er voor geopteerd om in combinatie met de Oosterweelverbinding de A102/R11bis aan te leggen. Deze zogenaamde bretellen moeten een oplossing bieden voor het doorgaand verkeer zodat dit de R1 niet langer hoeft te gebruiken maar op verdere afstand rond de stad wordt geleid. Het Verkeerscentrum Vlaanderen heeft aangetoond dat de ingrepen van het Masterplan 2020, waarvan de Oosterweelverbinding, de A102 en R11bis deel van uitmaken, de verkeersproblematiek kunnen oplossen.

Een scheiding van verkeer op het zuidelijke deel van de Ring is combineerbaar met de Oosterweelverbinding.

Bepaalde voordelen van de scheiding van verkeer zijn echter al in het project vervat. Binnen het projectgebied wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Onder meer door de weefbewegingen, die voor ongevallen en een slechtere doorstroming zorgen, aan te passen.

Bijvoorbeeld de weefzone R1 – E34 – afrit Deurne-Noord en de linkse invoegbewegingen op Linkeroever.

- *Heeft u in uw berekeningen rekening gehouden met alle vooruitgang van de voertuigtechnologie?*

In de berekeningen is rekening gehouden met de verwachte verbetering van het wagenpark. (betere motoren, meer elektrische wagens,...)

- *Hoe (in welke fase, duurtijd, overlast) voorziet men de huidige toestand nu tot de afgewerkte (al dan niet overkapte) toestand? Is het concept op de een of andere manier faseerbaar? Hoe gaat u het nieuwe wegprofiel realiseren? Welke termijn voorziet u hiervoor? Hoe zal de aanleg van uw plan gefaseerd te werk gaan? Op welke termijn zou het project uitgevoerd kunnen worden en hoe wordt het gefaseerd? Quid faseringswerken - verkeer?*

Volgens de huidige projectplanning starten de werken aan de Oosterweelverbinding begin 2017. Zij zullen duren tot eind 2022. Er zal parallel gewerkt worden in de verschillende projectzones. De aanleg van bepaalde projectonderdelen zal echter meer tijd vragen dan andere.

De grootste impact betreft de afbraak van het viaduct van Merksem en de bouw van de sleuf. Om de verkeershinder te beperken wordt de sleuf gebouwd naast (kant Lobroekdok) het bestaande viaduct. Als dit klaar is, wordt het verkeer in de sleuf overgezet en pas dan wordt het viaduct van Merksem afgebroken. Op die manier zijn er steeds 2x4 rijstroken beschikbaar, zoals vandaag op het viaduct van Merksem het geval is
+ zie volgende vraag

- *Welke maatregelen neemt u voor de bijhorende verkeerschaos? Hoe kan het project gerealiseerd worden terwijl stad en haven bereikbaar moeten blijven? Hoe kan u het project realiseren gelet op de bestaande traffic flow? Wat doe je daarmee tijdens de opbouw? Wat gaat u doen tijdens de aanleg? Heeft u een plan om het verkeer op te vangen tijdens de werken? Wat is de timing en hoe gaat u de te verwachten hinder opvangen (ook op secundaire en lokale wegen) tijdens de werken? Wat tijdens de aanleg? Hoe wordt het verkeer opgevangen?*

Samen met de bouw van de Oosterweelverbinding worden ook andere projecten gerealiseerd, zoals Noorderlijn, verbreding van het Albertkanaal en verhoging van de bruggen over het kanaal, etc.

Om een gecoördineerd minder-hinder beleid te kunnen realiseren voor al deze projecten samen wordt op ministerieel niveau dit Minder-hinderbeleid aangestuurd.

Daarnaast werd een overkoepelend coördinatie-niveau in het leven geroepen waarop alle projectpartners vertegenwoordigd zijn. Op dit niveau wordt o.a. gezorgd voor een goede afstemming van de faseringen van de verschillende projecten. Dit om te vermijden dat verschillende projecten op het zelfde ogenblik verschillende belangrijke toegangswegen tot bijvoorbeeld de stad zouden afsluiten. Daarom wordt ook gewerkt met zogenaamde stabiele assen van en naar de stad die in alle omstandigheden moeten gevrijwaard worden.

Daarnaast worden er ook flankerende maatregelen genomen. Dit zowel op infrastructureel vlak (vb. aanleg van park&rides, realisatie van zogenaamde quick wins, etc.), mobiliteitsvlak (vb. extra capaciteit via trein (NMBS) of bus/tram (De Lijn) of alternatieven zoals fietsostrades) als op socio-economisch vlak (vb. promotie van e-bikes, stimuleren van spitsmijdingen, ...).

Tenslotte wordt ook de communicatie gecoördineerd over de verschillende projecten heen. Dit moet toelaten om met één stem accurate en geconsolideerde bereikbaarheidsinformatie te

kunnen aanbieden aan de verschillende doelgroepen in plaats van dat dit gebeurt voor elke werf afzonderlijk.

Deze gecoördineerde initiatieven moeten er samen voor zorgen dat de Antwerpse regio tijdens de werken bereikbaar blijft.

De noordelijke R1 zal trouwens beschikbaar blijven tijdens de aanleg van de Oosterweelverbinding. Tijdens de werken zullen er 4 (versmalde) rijstroken beschikbaar zijn in elke rijrichting.

Ook zal het viaduct in twee fasen worden afgebroken.

- Eerst wordt in het Lobroekdok het westelijke deel van de sleuf aangelegd. Van zodra dit klaar is wordt het verkeer van het westelijke deel van de viaduct in de sleuf gelegd.
- Vervolgens kan dit viaduct worden afgebroken zodat op deze plaats het oostelijke deel van de sleuf kan worden aangelegd.
- Van zodra deze sleuf klaar is wordt ook het oostelijke verkeer van het viaduct in deze sleuf gebracht en kan ook dit viaduct worden afgebroken.

Door op deze manier te werken blijft verkeer mogelijk tijdens de werken op de R1.

- *Hoe gaat u Oosterweelverbinding om met de problematiek van het fijnstof?*

De problematiek van de luchtkwaliteit, waaronder ook fijn stof, wordt bestudeerd binnen de milieueffectenrapportage (MER). Het vervolledigen van de Ring heeft een positief effect op het volledige studiegebied. Lokaal kunnen er zich nog problemen stellen aan de tunnelmonden. De project-MER, die in september 2015 opgestart wordt, zal deze effecten in kaart brengen en waar nodig concrete maatregelen (bv. afzuigsystemen, overkappingen, ...) aan het project toevoegen, waardoor de wettelijke normen op alle plaatsen gehaald worden, voor zover deze door het project worden veroorzaakt.

- *Hoe geraken mensen weg van Linkeroever zonder Zwijndrecht extra te belasten?*

De ontsluiting van Linkeroever en Zwijndrecht gebeurt via de bestaande hoofdassen Blancefloerlaan en Pastoor Coplaan die zullen aansluiten op de nieuwe verbindingsweg die in het kader van de infrastructuurwerken Linkeroever wordt aangelegd.

Deze verbindingsweg sluit op zijn beurt aan op het hoofdwegennet via drie aansluitingspunten:

- Waaslandhaven: wordt volledig aansluitingscomplex met aansluitingen van en naar alle richtingen
- Turborotonde: op- en afrit richting KT
- Zwijndrecht: op- en afrit richting Gent > op- en afrit richting KT verschuift richting turborotonde

Deze verbindingsweg zorgt voor de aansluiting van het hoofdwegennet op het lokale wegennet. Dit zorgt voor:

- een betere ontsluiting van het onderliggende wegennet en
- vermijdt tevens sluipverkeer doorheen de woonkernen van Zwijndrecht en Linkeroever. Beide dorpskernen worden zo sterk ontlast.

- Hoe groot is de Hollandse knoop nu echt in meters breedte en in aantal rijvakken?

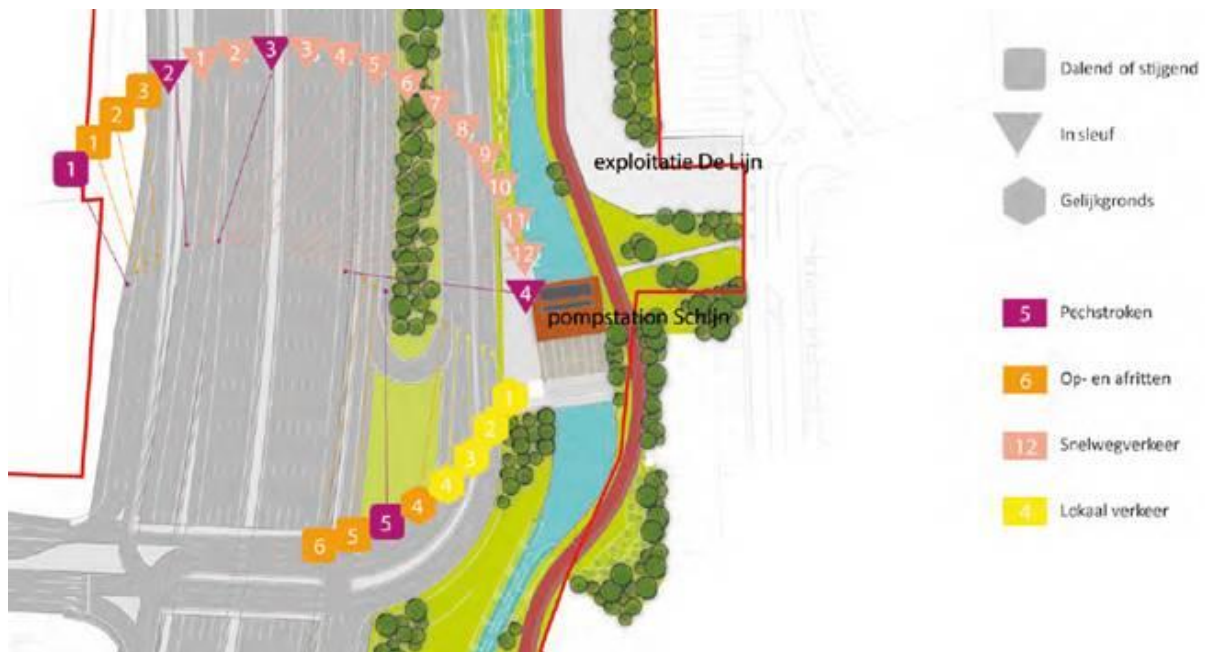
De Hollandse knoop is een volwaardig op- en afrittencomplex ter hoogte van Schijnpoort (aansluitingscomplex Deurne), daar waar er nu enkel een aansluiting van en naar de zuidelijke R1 is. Tevens bevat de R1 ter hoogte van de Hollandse knoop al de aanzet naar de verbinding van de R1 met de E34/E313 (Antwerpen Oost).

Op het breedste punt zal de R1 aan de Hollandse knoop 140 m breed zijn en 27 stroken tellen, waarvan:

- 12 rijstroken snelwegverkeer (R1)
 - 12 in de sleuf
- 6 rijstroken t.b.v. op- en afritten, waarvan:
 - 5 dalend/stijgend
 - 1 gelijkgronds
- 5 pechstroken, waarvan:
 - 3 in de sleuf
 - 2 dalend/stijgend
- 4 rijstroken lokaal verkeer (verbindingsweg)
 - 4 gelijkgronds

Omgerekend naar niveau betekent dit:

- 15 stroken in de sleuf (onder maaiveld)
- 7 dalend/stijgend tussen maaiveld en sleuf (dus nooit boven maaiveld)
- 5 gelijkgronds



Vergelijking met de huidige situatie:

- De Hollandse knoop – snelweg + lokale wegen – meet op zijn breedste punt ongeveer 140 meter. Dit punt bevindt zich net ten zuiden van het nieuwe pompstation (15 rijstroken volledig beneden maaiveld!)
- De huidige infrastructuur – viaduct + eveneens op- en afritten - meet op zijn breedste punt ongeveer 200 meter. Dit punt bevindt zich tussen de oprit naar Gent komende van

Noordersingel en de afrit naar de Bisschoppenhoflaan, komende van Gent. (10 rijstrokken op hoogte/viaduct)



- *Hoe lossen jullie de kwestie van het ADR-probleem op? Welke voorzieningen hebben jullie getroffen zodat het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is? Houdt u in uw plannen rekening met de brandveiligheid? Houdt u rekening met de voorschriften van de brandweer? Quid brandveiligheid van de tunnels? Wat is uw oplossing voor ADR verkeer? Kan dat verkeer de ring blijven gebruiken?*

Alle tunnels die binnen het project Oosterweelverbinding worden gebouwd moeten voldoen aan de Europese Tunnelveiligheidsrichtlijn. Vanuit tunnelveiligheid zullen voor deze onderdelen de wettelijk voorgeschreven maatregelen en voorzieningen (als blusvoorzieningen, ventilatie, verlichting,...) worden geïntegreerd in het ontwerp.

In de tunnel onder het Albertkanaal zullen alle ADR-categorieën toegelaten zijn (dus ook de hoogste categorieën A en B, nl. vloeibare gassen).

De keuze voor een categorie A tunnel betekent dat naast brandincidenten met vloeibare vloeistoffen ook rekening gehouden dient te worden met incidenten met vrijkomende gassen, welke bij ontsteking tot explosiescenario's kunnen leiden.

Door de Brandweer Antwerpen is uit oogpunt van beheersing van incidenten met ADR-transport aangegeven dat indien transport van brandbare gassen (categorie A) door de tunnels plaatsvindt een actief blussysteem dient te worden voorzien. Een dergelijk Watermiststelsel (WMS) wordt bij dergelijke incidenten in de tunnel geactiveerd, voorkomt de verdere ontwikkeling van de brand en zal ook vrijkomende gassen deels uitwassen en de kans op ontsteking verminderen. Bijkomend voordeel is dat een WMS de impact van brandincidenten op de constructie beperkt waardoor de tunnels na incidenten eerder open gesteld kunnen worden.

Om de tunnel onder het Albertkanaal een categorie A tunnel te maken wordt deze tunnel uitgerust met state of the art technische apparatuur en veiligheidsvoorzieningen om de veiligheid voor zowel de tunnelgebruikers te maximaliseren, behalve het watermist blussysteem worden ook verkeersmanagementsystemen, bijkomende evacuatiemogelijkheden, detectiesystemen,...

- *Hoe moet een vrachtwagen komende van Gent naar Blue Gate rijden?*

De zuidelijke R1 valt buiten het projectgebied van Oosterweelverbinding. De aanleg van de Oosterweel wijzigt m.a.w. niets aan de infrastructuur die hierna vermeld wordt.

Een vrachtwagen die van de E17 komt met bestemming Blue Gate neemt idealiter de Kennedytunnel en vervolgens de afslag Antwerpen Centrum/A12 onmiddellijk na de tunnel. Daarna houdt hij rechts aan richting A12 om de afslag te nemen richting Kolonel Silvertopstraat. Hij rijdt links deze straat op richting Emiel Vloorstraat. Aan het volgende kruispunt slaat hij rechtsaf de Generaal Armstrongweg op en volgt deze tot aan de D'Herbouvillekaai waar hij links afslaat richting Blue Gate.

In het kader van het Masterplan 2020 is wel een heraanleg voorzien van de huidige knoop Zuid van de R1 (de zogenaamde Spaghettiknoop). Nieuwe ontwikkelingen op vlak van veiligheid, regelgeving, stadsuitbreiding, stedenbouwkundige concepten enz. vereisen de volledige heraanleg van de Spaghettiknoop. Dit behoort echter niet tot de bevoegdheid van BAM.

- *Hoe snel begint model te renderen op vlak van verkeersstromen? Wanneer verwacht u de eerste effecten en wanneer maximumeffect? Wanneer zouden de eerste verkeersbaten zichtbaar zijn? Wat is de timing? Wanneer zouden de eerste verkeersbaten zichtbaar zijn?*

Eens de volledige Oosterweelverbinding gerealiseerd is, ontstaat er een bijkomende Scheldekruising en zal de verbinding renderen en effect ressorteren. Volgens de huidige projectplanning starten de werken aan de Oosterweelverbinding begin 2017. Zij zullen duren tot eind 2022. Er zal parallel gewerkt worden in de verschillende projectzones.

Dit geldt echter niet voor de infrastructuurwerken op Linkeroever. Deze werken staan op zich en zullen dus ook zonder de aanleg van de Oosterweelverbinding positieve effecten hebben op de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de leefbaarheid op de linkeroever. Deze werken duren maximaal vijf jaar en zullen volgens de huidige planning starten begin 2017.

- *Hoe wordt de verbinding met SRW en DRW in het noorden gerealiseerd?*

De Oosterweelverbinding is aansluitbaar op een SRW/DRW-systeem, indien voor de (zuidelijke) R1 hiervoor geopteerd zou worden. De overgang bevindt zich ter hoogte van Antwerpen-Oost om volledig aan te sluiten ter hoogte van het aansluitingscomplex Deurne ("Hollandse knoop") Dit wordt behandeld in de plan-MER A102/R11bis.

- *Hoe wordt de voetgangers- en fietsverbinding voorzien van Spoor Oost (parking) naar Sportpaleis en Lotto Arena?*

Op dit ogenblik wordt door de stad en haar partners (waaronder BAM) bestudeerd op welke wijze een veilige voetgangers- en fietsverbinding van Spoor Oost (parking) naar Sportpaleis en Lotto Arena kan worden ingericht die het andere verkeer niet moet kruisen.

Hierbij wordt o.a. gedacht aan de bouw van een passerelle die ook zou aansluiten op het Ringfietspad dat richting Rivierenhof loopt en richting de nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal.

- *Hoe wordt het vrachtverkeer gestuurd?*

De Vlaamse overheid heeft geopteerd voor een systeem van gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisende tunnels op snelwegniveau (dus niet voor Waaslandtunnel die een lokale tunnel is). Daarbij zal vrachtverkeer de hoogste tol betalen in de Kennedytunnel, een lagere tol in de nieuwe Scheldetunnel en de laagste tol in de Liefkenshoektunnel. Zo wil zij vrachtverkeer maximaal van de stad weghouden. Personenwagens zullen geen tol betalen in de Kennedytunnel. De verschillende toltarieven zijn nog niet bepaald. Dit systeem wordt volop uitgewerkt, in overleg met Europa.

- *Hoeveel bedraagt de kost van een inwoner die van Wilrijk met de wagen naar het centrum van Antwerpen wil rijden?*

Nul EUR. Bij de Oosterweelverbinding betaalt personenverkeer enkel tol bij het gebruik van de Scheldetunnel, terwijl de Kennedytunnel een gratis optie blijft. Van Wilrijk naar het centrum rijden, kan via de bestaande wegen, waardoor er geen bijkomende kosten zijn.

- *Hoeveel zal het kosten om de stad in te rijden? Waarvoor zou de automobiliteit in uw plan moeten betalen? Welk gedeelte van het totale kostenplaatje wordt door de automobilist betaald? Zal ik als inwoner van Antwerpen ook tol moeten betalen om mijn wagen de stad in te kunnen?*

Er is geen tol voorzien om de stad in te rijden. Personenverkeer kan steeds zonder bijkomende kosten haar bestemming bereiken.

De Vlaamse overheid heeft geopteerd voor een systeem van gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisende tunnels op snelwegniveau (dus niet voor Waaslandtunnel die lokale tunnel is). Daarbij zal vrachtverkeer de hoogste tol betalen in de Kennedytunnel, een lagere tol in de nieuwe Scheldetunnel en de laagste tol in de Liefkenshoektunnel. Personenwagens betalen alleen tol in de nieuwe Scheldetunnel en een lagere tol in de Liefkenshoektunnel. Niet in de Kennedytunnel. De verschillende toltarieven zijn nog niet bepaald. Dit systeem wordt volop uitgewerkt, in overleg met Europa. De toltarieven worden bepaald door zowel de verkeerssturing als de financiering.

- *Hoeveel zal uw project kosten?*

De aanleg van de Oosterweelverbinding is begroot op 3.25 mia EUR.

- *Houdt ontwerp rekening met metrotunnel Schijnpoort? Is er rekening gehouden met de metrotunnel Schijnpoort? Hoe doet u dat? Is dit gebudgetteerd?*

Ja. Verschillende metrokokers kruisen hier immers de Ring. Dat is ook het enige punt in het ontwerp waar het dak van de R1 (ca. 1,8 m) boven het maaiveld zal uitstijgen om daarna onmiddellijk opnieuw te dalen. Er is immers onvoldoende ruimte tussen de metrokokers en het maaiveld. Aan Schijnpoort wordt de sleuf overkapt met het stedelijk plein en wordt het maaiveld mee verhoogd. De hoogte van het Grégoireplein en het kruispunt aan de Slachthuislaan en Noordersingel blijft op hetzelfde niveau als vandaag. Er is voldoende ruimte om deze beperkte

verhoging naadloos op te vangen in het ontwerp van het nieuw stedelijk plein en Schijnpoortweg.

Dit is opgenomen in het budget.

- *Kunnen de veiligheidsdiensten op een snelle manier ter plaatse zijn bij problemen?*

Het volledige ontwerp van de Oosterweelverbinding is volledig conform aan alle veiligheidsvereisten en regelgeving. De plannen worden ook steeds in overleg met de hulpdiensten opgemaakt en vereisen de goedkeuring van de brandweer.

- *Is de infrastructuur op Linkeroever die nu apart vergund wordt bruikbaar voor aansluiting op alle voorstellen voor nieuwe kruising (zoals bijvoorbeeld ook Meccano)? Indien niet, is dit dan geen voorafname en moet je dan het project MER van Oosterweel niet als geheel nemen met deze infrastructuur op Linkeroever?*

De infrastructurele ingrepen op Linkeroever hebben hun eigen merites/voordelen op vlak van:

- het verhogen van de verkeersveiligheid
- het verbeteren van de doorstroming op de snelweg
- het verbeteren van de ontsluiting van het onderliggend wegennet
- het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad via openbaar vervoer
- de ruimtelijke inpassing van de infrastructuur
- het verbeteren van de fietsinfrastructuur

De infrastructurele ingrepen op Linkeroever vormen daarom een zelfstandig infrastructuurproject, en hun milieueffecten kunnen worden beoordeeld in een apart project-MER-proces, dat deels parallel loopt met het project-MER van de Oosterweelverbinding.

Door het procedureel naar voor te halen in de planning wil de Vlaamse Regering komen tot een versnelde start en uitvoering van de werken op Linkeroever zodat de voordelen van deze werken zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Op 14 februari 2014 koos de Vlaamse regering op basis van verschillende studies definitief voor het Oosterweel-tracé om de derde Scheldekruising te realiseren. De infrastructuurwerken op Linkeroever kunnen hier naadloos op aansluiten.

- *Is er een op- en afrittencomplex voorzien aan Berchem Station?*

Dit gedeelte van de R1 valt buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding. Dit aansluitingspunt wordt bijgevolg niet geïmpacteerd door de aanleg van de Oosterweelverbinding.

- *Wat met het Lobroekdok? Wat is de impact van uw plannen op die van het Lobroekdok?*

Doordat de R1 in een sleuf wordt gelegd en in een tunnel onder het Albertkanaal door gaat, verdwijnt de doorsteek tussen het dok en het Albertkanaal. Het Lobroekdok zal vanaf het najaar van 2015 worden gesaneerd in opdracht van BAM. In het kader van de werken aan de IJzerlaan wordt een verbinding gemaakt met het nieuwe IJzerlaankanaal dat door de heraanlegde IJzerlaan zal stromen waardoor het Lobroekdok rechtstreeks in verbinding komt met het Asiadok. Een gedeelte van het Lobroekdok zal ingenomen worden door de sleuf waarin de R1 wordt gelegd. Op die manier ondervindt het verkeer minder hinder van de werken tijdens de aanleg,

omdat het over het viaduct kan blijven rijden. De afwatering van de R1 zal in de toekomst gebeuren via het Lobroekdoek – IJzerlaankanaal – Asiadok.

- *Wat kost het rekeningrijden in de stad?*

Dit valt niet binnen de scope van het Oosterweelproject en behoort niet tot de bevoegdheden van BAM.

- *Is er ruimte voorzien om het viaduct van Boomsesteenweg te ondertunnelen?*

De Boomsesteenweg valt buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding.

In 2015 heeft de Vlaamse Regering beslist om een intendant aan te stellen. Deze persoon zal alle studies rond overkappingen van de Ring bundelen, verder onderzoeken en projecten coördineren die de leefbaarheid van de stad moeten verbeteren.

- *Kan het op- en afrittencomplex ter hoogte van Borgerhout/Sportpaleis overkapt worden?*

Ja. Mits de Nederlandse omzetting te volgen van de Europese tunnelrichtlijn kan de Hollandse knoop, het nieuwe aansluitingspunt ter hoogte van het huidige containerpark van Borgerhout, overkapt worden. Deze omzetting is noodzakelijk bij welk overkappingsscenario dan ook.

- *Leveren lagere ontwerpsnelheden extra ruimte in verband met 10-seconderegel? In die mate dat het verschil maakt in ontwerprijheden?*

Dat klopt, aan een lagere snelheid wordt op 10-seconden tijd minder afstand afgelegd.

De R1 heeft een ontwerpsnelheid van 90 km/u = 250 m

Aan 70 km/u = 195 m

Er is dus een verschil maar de bijkomende ontwerprijheden zijn eerder beperkt te noemen.

- *Lost uw concept de chronische files aan de Kennedytunnel op?*

Binnen de plan-MER Oosterweelverbinding werd aangetoond dat de Oosterweelverbinding van alle bestudeerde alternatieven de grootste verkeersontlasting realiseert in de Kennedytunnel en op de zuidelijke Ring tussen de Kennedytunnel en het knooppunt met de E34. Dit document kan geconsulteerd worden op <https://www.oosterweelverbinding.be/webdata/media-library/OWVAlgemeen/plan-mer1.pdf>

- *Onder de Ring bevinden zich heel wat nutsleidingen. Wat gebeurt hiermee in het BAM-project? Zullen de aanpassingen of het verleggen ervan noodzakelijk zijn? En welke hinder zal dit met zich brengen voor de burgers? Wat is uw plan voor alle nutsleidingen die nu in/onder de Ring lopen? Wat zal de kost zijn om deze te verleggen en welke hinder voor de burger brengt dat met zich mee?*

Er lopen vandaag inderdaad heel wat nutsleidingen en leidingenkokers onder de R1 door die in de weg liggen voor de toekomstige sleuf waarin de R1 zal gelegd worden. Daarom zullen deze op voorhand worden verplaatst. Deze werken starten eind 2015. Zo liggen al deze afwaterings-, riolerings- en grote nutsleidingen en kokers uit de weg en op hun definitieve plaats op het moment dat de R1 in sleuf wordt aangelegd. Het merendeel van deze werken gebeurt buiten de rijweg. De hinder voor de burger zal dan ook eerder beperkt zijn.

Op bepaalde momenten zullen er echter ook werken op de rijweg moeten gebeuren die de nodige hinder tot gevolg zullen hebben. Zo zal het kruispunt Schijnpoort/Noordersingel volgens de huidige planning in de maanden juli/augustus 2016 afgesloten worden voor het verkeer. Ook op de Noordersingel moeten leidingenkokers en nutsleidingen worden verlegd onder de rijbaan. Van deze werken wordt gebruik gemaakt om tegelijk de Noordersingel volledig opnieuw aan te leggen naar het beeld van de zuidelijke Singel.

Ook in de zone 't Schijntje tussen de R1 en de Ten Eekhoveweg zal er beperkte hinder zijn. Hier wordt de bedding van het Groot Schijn verlegd, een nieuw pompstation gebouwd, het Ringfietspad verplaatst en een breed voetpad aangelegd. Deze werken starten samen met de andere voorbereidende werken eind 2015.

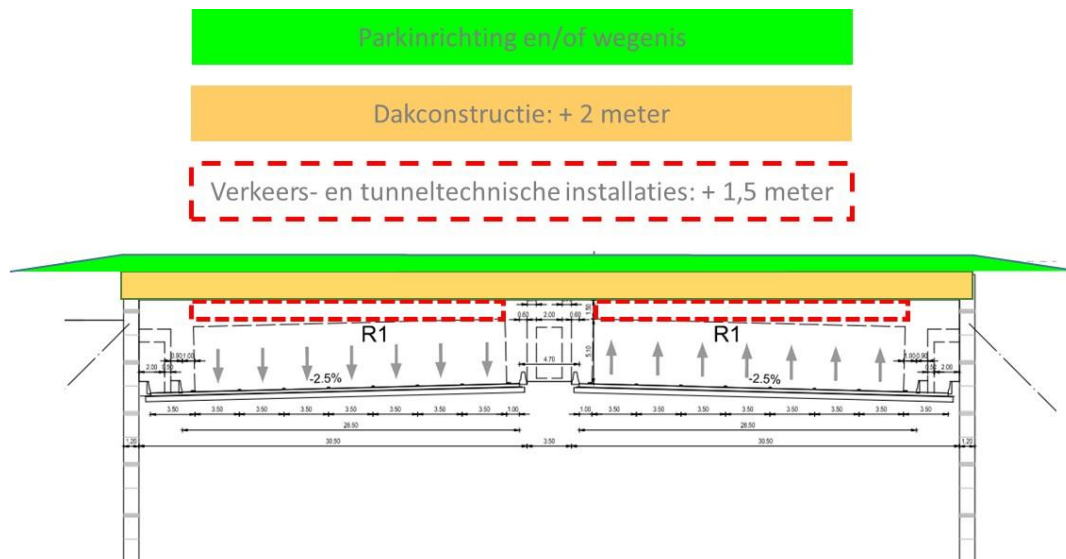
- *Op basis waarvan heeft u de kosten van het gehele project berekend? In de kosten van de eerste studie van de stad waren heel wat kostenposten immers niet meegenomen. Waarop heeft u zich gebaseerd om de kostprijs te berekenen en wat is de kost van het volledige project?*

Vermoedelijk is deze vraag voor Ringland bestemd, aangezien hun kostprijs gebaseerd is op de studie van de stad Antwerpen. De kostprijs van de Oosterweelverbinding is berekend door erkende kostendeskundigen volgens de standaard systematiek voor kostenramingen (SSK).

- *Op het dak van de Craeybeckx-tunnel groeit enkel gras en struiken. Hoe dik zal het dak van de overkappingen zijn? Minimum en maximum? Is een park mogelijk? Of beboming? Welke activiteiten en/of gebouwen kunnen er plaatsvinden bovenop de dakconstructie (festivals, huisvesting, ...)? Welke draagkracht biedt uw constructie en welke mogelijkheden kunnen hierop gerealiseerd worden? Wat is de kostprijs per vierkante meter van de gemiddelde dakconstructie? Wat is de kostprijs per lopende meter?*

De dakconstructie die vandaag voorzien is binnen de overkappingen van het project Oosterweelverbinding is 2 meter dik. Deze constructie is geschikt om wegenis te dragen en/of een parkaanplanting met een grondlaag van ongeveer 1 meter dik. Deze grondlaag is geschikt voor struiken en middelhoge bomen met een beperkt wortelgestel.

De kostprijs van de overkapping is sterk afhankelijk van de locatie en de totale lengte van de overkapping. Lange, aaneengesloten of kort op elkaar volgende overkappingen vormen eigenlijk een tunnel en in dat geval zijn bijkomende veiligheidsvoorzieningen noodzakelijk.



- *Op het voorgestelde plaatje ziet het er op Linkeroever mooi uit (rustig fietsen op de Charles de Costerlaan etc.). Hoe gaat BAM-tracé dan de geluidsoverlast en (extra) vervuiling aan de tunnelmond aanpakken?*

Alle nieuwe infrastructuur moet voldoen aan de laatste regelgeving inzake verkeersveiligheid en milieueffecten, zo ook de luchtkwaliteit en de geluidsnormen. De milieueffecten worden in kaart gebracht binnen de milieueffectenrapportage (MER). Indien er overschrijdingen van de norm vastgesteld worden, dan zal gekeken worden welke maatregelen aan het project toegevoegd moeten worden om het negatieve effect te vermijden of te milderen, zodat de wettelijke norm gerespecteerd wordt.

Op dit moment loopt de project-MER voor de infrastructuurwerken op Linkeroever. In het project-milieueffectenrapport (project-MER) Linkeroever wordt verder in detail bekeken welke eventuele effecten de infrastructuur op Linkeroever op de omgeving zou kunnen hebben. Dit laat toe om meteen te bepalen welke maatregelen moeten genomen worden om ze te verhelpen, te vermijden of te milderen.

Vanaf 1 september loopt ook de kennisgeving voor de project-MER Oosterweelverbinding. In het project-milieueffectenrapport (project-MER) Oosterweelverbinding wordt verder in detail bekeken welke eventuele effecten de Scheldetunnel op de omgeving op Linkeroever zou kunnen hebben. Dit laat toe om meteen te bepalen welke maatregelen moeten genomen worden om ze te verhelpen, te vermijden of te milderen.

De tunnel ligt ingebed/verdiept in de omgeving en is omringd door grondwallen waardoor de geluidshinder beperkt blijft.

- *Op welke termijn zal een effectieve verbetering van onze gezondheid merkbaar zijn? Wat zijn de prognoses? Wanneer zouden de eerste gezondheidsverbeteringen merkbaar zijn?*

De verbetering van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast is uiteraard afhankelijk van tal van maatregelen over de verschillende sectoren (verkeer, industrie, landbouw, huishoudens, enz). De verkeersmaatregelen van het Masterplan 2020, waaronder de Oosterweelverbinding, dragen bij tot een algehele verbetering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Eens de volledige Oosterweelverbinding gerealiseerd is, zal de verbinding renderen en effect ressorteren, ook op

vlak van gezondheid. Volgens de huidige projectplanning starten de werken aan de Oosterweelverbinding begin 2017. Zij zullen duren tot eind 2022. Er zal parallel gewerkt worden in de verschillende projectzones.

Dit geldt evenwel niet voor de infrastructuurwerken op Linkeroever. Deze werken staan op zich en zullen dus ook zonder de aanleg van de Oosterweelverbinding effect hebben op de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de leefbaarheid op de linkeroever. Deze werken duren vijf jaar en zullen volgend de huidige plannen starten begin 2017.

Voor uitgebreide informatie over de prognoses verwijzen we door naar de plan-MER. Om toch enkele doorslaggevende effecten die de keuze voor de Oosterweelverbinding bepaald hebben op te noemen:

- De Oosterweelverbinding houdt de grootste verbetering van de onderzochte tracés op vlak van luchtkwaliteit in voor de zone die vandaag de slechtste cijfers haalt, nl. het zuidelijke deel van de Ring
- Het afbreken van het viaduct van Merksem heeft positieve effecten op de geluidsoverlast in de wijde omgeving. Het insleuven van de Ring biedt mogelijkheden om oplossingen aan te reiken op plaatsen waar de luchtkwaliteit slecht is
- Op de linkeroever wordt de geluidsoverlast verminderd
- Algemene verbetering van de verkeersveiligheid, met minder ongevallen en slachtoffers tot gevolg
- De Oosterweelverbinding haalt het meeste sluipverkeer uit de binnenstad en woonkernen, wat een rechtsreeks voordeel biedt op vlak van lucht en geluid

De project-MER die in september 2015 van start gaat, zal in detail de effecten van deze en andere verbeteringen in kaart brengen, de gevolgen van de milderende maatregelen bestuderen en suggesties doen om op plaatsen waar er zich toch overschrijdingen zouden voordoen de wettelijke normen te halen.

- *Quid verbinding SRW en DRW aan Kennedytunnel?*

Dit behoort niet tot de scope van het project Oosterweelverbinding.

Een volledige overkapping van de R1 zoals voorgesteld binnen de alternatieve tracés van Ringland, Ring van A en A-Ring, met al dan niet een zuiver systeem van SRW en DRW werden meegenomen als alternatieven in het plan-MER rond de A102 en de R11bis. Zij worden hier verder bestudeerd.

- *Verbindingsweg + nieuwe brug achter de Teneckhovelei: komt op sommige plaatsen tot op 60m van de bebouwing. De verbindingsweg en de nieuwe brug ligt bovengronds, heeft hellingen en verkeerslichten wat leidt tot stilstaand en optrekkend verkeer. Dit leidt op zijn beurt tot een toename van lawaai en fijnstof voor de omwonenden. Welke maatregelen voorziet BAM om op zijn minst de illusie te wekken dat ze daarmee rekening heeft gehouden?*

Alle nieuwe infrastructuur moet voldoen aan de laatste regelgeving inzake verkeersveiligheid en milieueffecten, zo ook de luchtkwaliteit en de geluidsnormen. De milieueffecten worden in kaart gebracht binnen de milieueffectenrapportage (MER). Indien er overschrijdingen van de norm vastgesteld worden, dan zal gekeken worden welke maatregelen aan het project toegevoegd moeten worden om het negatieve effect te vermijden of te milderen, zodat de wettelijke norm gerespecteerd wordt.

Omwonenden zullen niet blootgesteld worden aan overschrijdingen ten gevolge van de Oosterweelverbinding. Meer nog, het is een opportuniteit om overschrijdingen die zich vandaag voordoen, aan te pakken en een betere situatie te creëren.

Door de aanleg van de Oosterweelverbinding verdwijnt het viaduct van Merksem. Dit betekent dat alle rijstroken op snelwegniveau die nu op hoogte deze wijken passeren, na de aanleg van de Oosterweelverbinding in een sleuf komen te liggen. Een sleuf die overkapbaar wordt gemaakt. Tegelijk wordt het aansluitingspunt meer naar het zuiden opgeschoven en vervolledigd. Dit zal sluipverkeer uit de wijken rond het Sportpaleis halen en de verkeersdoorstroming in deze zone sterk verbeteren.

De project-MER Oosterweelverbinding, die in september 2015 van start gaat, zal aantonen of er zich overschrijdingen voordoen op vlak van lucht en geluid en of er bijkomende maatregelen (zoals geluidsschermen, overkappingen, afzuiginstallaties, filtersystemen, ...) nodig zullen zijn.

- *Vlak naast de ring ligt een belangrijke spoorlijn. Wordt deze ook overkapt of wordt deze verlegd maar een andere locatie? Wat zijn uw plannen met de spoorwegbundel in Berchem? Wat doet u met het Ringspoor? Hoe lost u dit op? Houdt u rekening met de ADR op dit spoor?*

Dit gedeelte van de R1 (ten zuiden van de aansluiting met de E34) valt buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding. Deze spoorlijn wordt bijgevolg niet geïmpacteerd door de aanleg van de Oosterweelverbinding.

- *Waar rijden de vrachtwagens die van het noorden komen en aan Berchem Station moeten zijn?*

Deze vrachtwagens volgen de R1 die onder de Groenendaallaan doorloopt in een sleuf en in een tunnel onder het Albertkanaal. Zij blijven deze verdiepte R1 verder volgen tot deze aansluit op de huidige R1 ter hoogte van de knoop met de E34. Een beetje verder nemen ze de bestaande afrit Borgerhout 3 en draaien aan het kruispunt met de Plantin en Moretuslei de Binnensingel op richting Berchem Station.

- *Wanneer kan de eerste schep in de grond rekening houdend met de procedures (GRUP, MER)? Wanneer kan gestart worden met het project, gelet op de procedures (MER, GRUP)? Wanneer kan je starten rekening houdend met de procedures?*

Volgens de huidige projectplanning starten de werken aan de Oosterweelverbinding begin 2017. Zij zullen duren tot eind 2022. Er zal parallel gewerkt worden in de verschillende projectzones.

- *Wat doet Oosterweel om weefbewegingen te verminderen?*

De infrastructuurwerken op Linkeroever zorgen ervoor dat heel wat gevaarlijke weefbewegingen verdwijnen. De onveilige aspecten/elementen in de bestaande infrastructuur die wekelijks voor ongevallen zorgen worden verholpen/weggewerkt:

1. Vandaag voegt het verkeer van E17 richting E34 (richting TLH) links uit: dit zorgt voor onveilige situaties. Vrachtwagens die richting TLH rijden moeten volledig doorweven van rechtse rijstrook E17 naar linkse uitvoegstrook.
 - Na de werken: verkeer van E17 richting E34 voegt rechts uit
2. Vandaag voegt het verkeer van de E34 richting KT links in op de E17/R1 en dit op relatief korte afstand voor de ingang van de KT. Dit betekent dat traag verkeer links invoegt bij het snelste verkeer van de E17. Verkeer dat vervolgens richting A12-Brussel moet, moet in de KT volledig doorweven naar rechts.
 - Na de werken: verkeer van E34 richting KT voegt rechts in op E17/R1. Traag verkeer voegt in op traagste rijstrook.

3. Vandaag voegt verkeer van LO (Blancefloerlaan) richting KT eveneens links in. Combinatie van twee linkse invoegers op korte afstand van elkaar én op korte afstand voor de tunnelmond zorgt voor een onveilige situatie.
 - Na de werken: verkeer van LO (Blancefloerlaan) zal via turborotonde eerst rechts invoegen op de verbinding komende van E34 om dan samen rechts in te voegen op de E17/R1 (zie 2). Deze ingreep vervangt de eerder geformuleerde Quick Win 8 waarbij de oprit van de Blancefloerlaan richting KT zou gesupprimeerd worden.
4. Van Charles de Costerlaan (Waeslandtunnel) richting E17 komt verkeer samen met dat van de E34. De twee hoofdbewegingen, nl. van E34 richting KT en van CdC-laan richting E17, moeten elkaar kruisen, wat voor onveilige situaties zorgt.
 - Na de werken: verkeersstromen worden van plaats gewisseld waardoor ze elkaar niet meer moeten kruisen.
5. Verkeer van KT richting E34 komt samen met verkeer van E17 richting CdC-laan richting Waeslandtunnel. Deze twee hoofdbewegingen moeten elkaar vandaag kruisen wat voor onveilige situaties zorgt.
 - Na de werken: verkeersstromen worden van plaats gewisseld waardoor ze elkaar niet meer moeten kruisen.

Ook bij de aanleg van de Oosterweelverbinding wordt er voor gezorgd dat er geen nieuwe onveilige weefbewegingen ontstaan. Het volledige ontwerp van de Oosterweelverbinding is volledig conform aan alle veiligheidsvereisten en werkt binnen het projectgebied verschillende onveilige situaties weg.

- *Werd herinrichting van bestaande R1 ook bestudeerd (cf. Ringland-concept, al dan niet met overkapping)?*

Het projectgebied van Oosterweelverbinding loopt tot net ten noorden van de aansluiting met de E34. De rest van de Ring valt onder de bevoegdheid van AWW.

Een herinrichting van de R1 met een volledige overkapping zoals voorgesteld binnen de alternatieve tracés van Ringland, Ring van A en A-Ring, met al dan niet een zuiver systeem van SRW en DRW, werden meegenomen als alternatieven in het plan-MER rond de A102 en de R11bis. Zij worden hier verder bestudeerd.

- *Wat is de totale kostprijs van het volledige project (inclusief A102-R11bis, etc)?*

De aanleg van de Oosterweelverbinding is begroot op 3,2 mia EUR.
De A102-R11bis is een project van AWW Antwerpen.

- *Wat is uw inschatting van de juridische procedure Raad van State (door actiegroepen) tegen o.a.: - wijziging MER- Richtlijn zonder verantwoording, - Plan MER niet conform MER-Richtlijn, - Ongelijke behandeling alternatieven Meccano ea., - Ontbrekend gebrekkig openbaarheidsonderzoek, - Laattijdige vaststellingsbeslissing GRUP? Wat is een mogelijke impact op de timing?*

BAM wenst dat de Raad van State in alle sereniteit zijn werk kan doen en zal dus niet reageren op de klacht die de actiegroepen hebben ingediend bij de Raad tegen de Oosterweelverbinding, noch op de inhoudelijke argumenten die de actiegroepen hierbij aanhalen.

- *Wat kost het me om van Leuvenberg tot Hoboken te rijden over Ringland? En Leuvenberg-Deurne?*

Dit lijkt een vraag voor Ringland.

- *Welk type afzuiging gaat er gebruikt worden? Met of zonder filters?*

Aan de tunnelmonden worden steeds schouwen voorzien. De project-MER die in september 2015 van start gaat, zal aantonen of er zich overschrijdingen voordoen op vlak van luchtkwaliteit en of er bijkomende maatregelen (zoals afzuiginstallaties, filtersystemen, ...) nodig zijn.

- *Wordt er geen overkapping voorzien ter hoogte van Wolvenberg en Brilschans op dit moment? Waarom niet? Dit is toch het smalste deel van de R1?*

Dit gedeelte van de R1 (ten zuiden van de aansluiting met de E34) valt buiten het projectgebied van de Oosterweelverbinding.

In 2015 heeft de Vlaamse Regering beslist om een intendant aan te stellen. Deze persoon zal alle studies rond overkappingen van de Ring bundelen, verder onderzoeken en projecten coördineren die de leefbaarheid van de stad moeten verbeteren.