



14 februari 2014

Vlaamse regering maakt weloverwogen duurzame keuze:

Een gesloten Ring zorgt voor een leefbare en veilige mobiliteitsoplossing

Vandaag besliste de Vlaamse Regering in overleg met de Stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen op basis van verschillende studies over de tracékeuze voor de derde Scheldekruising. De Vlaamse regering, de stad Antwerpen en het havenbedrijf Antwerpen kiezen eensgezind voor het Oosterweeltracé. Deze beslissing verenigt een betere mobiliteit, een hogere verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid in de stad en de ruime Antwerpse regio. Omwille van de leefbaarheid wordt uitdrukkelijk gekozen om de verbinding onder de stad door te laten lopen vanaf het Sportpaleis. Op basis van het Plan MER werd ook beslist om de exploitatievoorwaarden aan te passen.

De keuze voor het Oosterweeltracé, met een aantal aanpassingen gericht op een betere leefbaarheid, past in de uitvoering van het Masterplan 2020. Het Masterplan 2020 wil op een multimodale wijze de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio aanpakken. Vlotter verkeer, veiligere wegen en een grotere leefbaarheid vormen de essentie van het Masterplan 2020. De stad, de rand, de haven en het doorgaande verkeer: alles gaat erop vooruit. Het Masterplan 2020 is dan ook veel meer dan een verzameling infrastructuurwerken. Het gaat om een reeks maatregelen die de verkeersdrukke, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen moeten aanpakken. Zo wordt onder meer het openbaar vervoer verder uitgebouwd, komen er nieuwe, veilige fietsnetwerken en worden ook de waterwegen en de toegankelijkheid van de haven niet vergeten.

Zeven op tien van de verplaatsingen in de regio heeft als bestemming de stad of de rand. Tegen 2020 moet minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet gebeuren.

Plan MER als basis voor meer leefbaarheid

Maandag 10 februari keurde de onafhankelijke Dienst Mer het Plan milieu-effectenrapport (Plan MER) voor de Oosterweelverbinding goed. In het Plan MER rapport ondergingen 5 alternatieven een volledige screening. Elk van die 5 alternatieven werd voor dit onderzoek ook op een gelijkwaardige wijze uitgewerkt. De keuze voor het Oosterweeltracé is gebaseerd op het Plan MER, een ruimtelijk veiligheidsrapport, een tunnelveiligheidsrapport, een verkeersveiligheidsrapport en een maatschappelijke kosten baten analyse.

Op basis van het Plan MER en deze andere studies worden verfijningen aan het tracé aangebracht om de leefbaarheid te verbeteren:

- Het viaduct van Merksem verdwijnt. Bovendien opteert de regering ook voor een ondertunneling van de Ring onder het Albertkanaal in de plaats van de oorspronkelijk voorziene brug. Dit laat toe om de Antwerpse Ring over een grotere lengte onder de stad door te leiden en zo de ruimtelijke impact te verminderen en de leefbaarheid te verhogen. Deze beslissing biedt de kans om de open sleuf tussen het Sportpaleis en Lobroekdok te overkappen met een nieuw stedelijk plein. Dat is een overkapping van 1 hectare. Tegelijk wordt de opdracht gegeven om maatregelen uit te werken die mogelijke overlast op het onderliggende wegennet beperken.
- De beslissing gaat nog steeds uit van een **tolvrije** Scheldekruisende verbinding voor het **personenverkeer** in de Kennedytunnel en de nood aan verkeersveiligheid in de verschillende tunnels.
- Er werd principieel beslist om het vrachtverbod niet langer te behouden in de Kennedytunnel en dit te vervangen door een systeem van **gedifferentieerde tol** op de drie Scheldetunnels (Oosterweel-, Kennedy- en Liefkenshoektunnel) voor **vrachtvervoer**. De Waaslandtunnel krijgt een lokale functie en blijft tolvrij.

De stad Antwerpen heeft de verschillende rapporten grondig bestudeerd en onderschrijft de conclusies van de Vlaamse regering dat de keuze voor de Oosterweelverbinding de beste garanties geeft op een mobieler, veiliger en leefbaarder Antwerpen.

De keuze voor het Oosterweeltracé is gebaseerd op de vaststelling dat dit tracé het best aansluit bij de doelstellingen van het Masterplan 2020, een betere bereikbaarheid van stad en haven, een verhoogde verkeersveiligheid en het herstellen van de leefbaarheid.

Mobiliteit: een gesloten ring zorgt voor een vlottere doorstroming en ontlast stadswegen

Antwerpen is en blijft een belangrijke economische draaischijf. Bedrijven vestigen zich rond de haven dat het kloppend hart is van de Vlaamse economie. Om deze functie ook in de toekomst te vrijwaren is er ook een vlotte mobiliteit nodig. Het Oosterweeltracé komt het best tegemoet aan de mobiliteitsdoelstellingen van het Masterplan 2020 én garandeert het beste de bereikbaarheid van stad en haven. Deze keuze is dan ook in het belang van elke Antwerpenaar en elke weggebruiker.

Dit tracé ontlast bovendien sneller stadswegen en woonstraten in de binnenstad en de districtengordel rondom Antwerpen en vermijdt dat het doorgaande verkeer zich dwars door de stad een weg zoekt.

Het rondmaken van de Ring zorgt voor een betere bereikbaarheid van stad en haven, ook in het geval van zware ongevallen. Met de Oosterweelknoop geven we het zuidelijk deel van de haven en het noordelijk deel van de stad Antwerpen een volwaardige aansluiting naar het snelwegennet en blijft het vrachtwagenverkeer weg van de woonwijken.

Het Oosterweeltracé maakt het ook mogelijk om het viaduct van Merksem tijdens de bouw van de nieuwe, verdiepte Ring in gebruik te houden om daarna te worden afgebroken. Met deze feitelijke Minderhinderbrug dient het doorgaande verkeer niet over noodbruggen en stadswegen rakelings langs de stad te rijden.

Veiligheid

De Oosterweelverbinding biedt de beste garanties op het verhogen van de verkeersveiligheid en het verminderen van het sluipverkeer. Het Oosterweeltracé heeft het meest positieve effect op de verkeersveiligheid omdat het minder filegevoelige wegvakken kent waar het risico op ongevallen het grootst is. Op vlak van tunnelveiligheid biedt dit tracé de hoogste graad van basisveiligheid van alle onderzochte alternatieven. Er is tevens geen significante impact op de risico's van zware ongevallen nabij Seveso-inrichtingen.

Dit project omvat ook de heraanleg van de knoop Antwerpen-West (Linkeroever) waarbij de gevaarlijke linkse invoegstrook voor de Kennedytunnel zal worden vervangen door een nieuwe aansluiting. Dit zal een sterke verbetering van de verkeersveiligheid van de Kennedytunnel betekenen. De aanleg van een parallelweg op Linkeroever zorgt voor een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer en een duidelijk leesbare verkeersstructuur wat de verkeersveiligheid ook ten goede komt.

Leefbaarheid

Qua luchtkwaliteit is er globaal gezien nauwelijks een verschil tussen de onderzochte tracés. Het Oosterweeltracé verbetert het sterkst de luchtkwaliteit in die zones van Antwerpen die momenteel het meest lijden onder de luchtverontreiniging.

Waar nodig zullen bovenop de huidige voorzieningen binnen het ontwerp van het Oosterweeltracé bijkomende schermen en overkragingen geplaatst worden om het herstel van de leefbaarheid verder te bewerkstelligen. Het Plan MER geeft de Vlaamse regering de kans om in de volgende stappen milderende en flankerende maatregelen te treffen die het Oosterweeltracé nog verder optimaliseren.

De leefbaarheid in de stad wordt aanzienlijk verbeterd door de ondergrondse en gedeeltelijk verdiepte aanleg van de verkeersinfrastructuur in de noordelijke helft van de stad. Alle studies tonen het belang aan om in stedelijk gebied nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk verdiept en in tunnels aan te leggen.

Met het Oosterweeltracé liggen er ook tastbare en concrete plannen op tafel om ter hoogte van het Sportpaleis de impact van de Ring te temperen door de afbraak van het viaduct van Merksem en de ondergrondse kruising van de ring met het Albertkanaal. Ter hoogte van Schijnpoort verdwijnt de paperclip en maakt het plaats voor een eenvoudig op- en afrittencomplex.

De Stad Antwerpen benadrukt dat dit tracé extra kansen geeft aan stadsontwikkeling, o.m. met de mogelijkheid tot overkapping in de omgeving van het Sportpaleis en de aanleg van een stedelijk plein. De Stad heeft in haar meerjarenbegroting reeds middelen ingeschreven om deze eerste overkapping in de omgeving van het Sportpaleis uit te voeren.

Op Linkeroever werd bijzondere aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de verkeersinfrastructuur en het opwaarderen en verbinden van natuurgebieden. We verbinden Burchtse Weel met het Sint-Annabos, dat een nieuwe facelift met 12 hectare slikken en schorren en 6 hectare bos krijgt. Ook andere werfzones zullen na de werken als groengebieden terugkeren naar de stad. Parallelwegen op linkeroever ontlasten de woonkernen van Zwijndrecht en Linkeroever.

Maatschappelijke kosten baten analyse bevestigt keuze voor Oosterweeltracé

De rangschikking van de alternatieven in de MKBA wordt bepaald door de mobiliteitsbaten, d.w.z. de vermindering van de gemiddelde reistijd en de daarmee gepaard gaande tijdskosten voor personen- en goederenverkeer. Op dit vlak presteert de Oosterweelverbinding significant beter dan de vier andere alternatieven. De exploitatievarianten hebben geen enkele invloed op de rangschikking. De Oosterweelverbinding verwezenlijkt zowel voor het lokaal als het doorgaand verkeer een betere doorstroming. Deze conclusie ligt in lijn met de bevindingen van de gedetailleerde analyse van de mobiliteitseffecten in de plan-milieu-effectrapportage.

De verschillen in milieubaten tussen de alternatieven zijn zeer klein. Het MKBA bevestigt hiermee de vaststellingen van het Plan MER.

Uitvoering deelprojecten om stad, regio en mobiliteit zuurstof te geven

De Oosterweelverbinding zal een aanzienlijke verbetering met zich mee brengen van de leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid in en om Antwerpen. De realisatie ervan zal echter nog een aantal jaren in beslag nemen.

Ondertussen krijgen diverse andere projecten uit het Masterplan 2020 definitieve vorm. In 2012 werden reeds de tramlijnen naar Boechout en Wijnegem (Brabo 1) met succes in gebruik genomen. De aanleg van de Noorderlijn (met heraanleg Operaplein) is gepland voor het najaar van 2014 en zal binnenkort opstarten met de voorbereidende werken (verlegging van nutsleidingen) en met een tramverlenging in het zuiden van de stad (Brusselstraat). Diverse fietspaden zijn reeds gerealiseerd (Burcht-Beatrijslaan, Havenroute,), zijn lopende (Singelfietspaden) of in voorbereiding (Hoboken-Hemiksem, districtenroute). Diverse bruggen over het Albertkanaal zullen in de nabije toekomst verhoogd worden zodat het transport over het water vlotter kan verlopen. In 2015 starten dan de werken om de Singel door te trekken richting Noorderlaan en maakt de IJzerlaanbrug plaats voor een voetgangers- en fietsbrug. Vanaf 2015 komen er 38 nieuwe trams met bijkomende capaciteit bij. Deze mobiliteitsprojecten vormen een hefboom voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen, de herontwikkeling van oude wijken en het creëren van groengebieden binnen het stedelijk weefsel.

Ondertussen neemt de Vlaamse regering een aantal initiatieven om door middel van kleinere, snel te realiseren ingrepen (2 nieuwe spitsstroken, rijstrookbelijning, enz.), de zgn. Quick Wins, verbeteringen te realiseren op gebied van doorstroming en veiligheid. In 2014 zal o.m. een vlottere doorstroming van R1 naar E19 richting Brussel, E19 richting Brecht (spitsstrook) en van R1 naar de Leien gerealiseerd worden.

Minder Hinder

Stad en haven zullen te allen tijde optimaal bereikbaar blijven. Ook al zal de realisatie van dit omvangrijke project niet kunnen gebeuren zonder impact van de werken op omwonenden, bedrijven, scholen, handelaars en weggebruikers. Om deze hinder tot een minimum te beperken zal een zorgvuldig gecoördineerde Minder Hinder aanpak worden uitgewerkt.

Al tijdens het ontwerpproces wordt werk gemaakt van minder-hindermaatregelen op maat van het project, zoals een optimale fasering van de werken en omleidingen voor het verkeer. De nieuwe Antwerpse Ring zal bijvoorbeeld volledig verdiept en in tunnels onder het Albertkanaal worden aangelegd. Deze tunnels worden gestapeld en volgens de

Cut & Covertechniek aangelegd aan de zuidkade wat minder hinder met zich brengt voor de scheepvaart. 'Minder Hinder' werkt ook projectoverschrijdend. Zo is er een verregaande coördinatie met andere projecten en worden alternatieve manieren van verplaatsing gestimuleerd. Bij dit proces worden zoveel mogelijk partijen betrokken, gaande van overheden tot bedrijven, handelaars en buurtverenigingen.

De volgende stappen & timing

De Vlaamse Regering beslist met deze tracékeuze tot het opstarten van de procedure om te komen tot een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) waarbinnen een stedenbouwkundige vergunning verleend kan worden. Deze procedure omvat een openbaar onderzoek waarbij de bevolking uitgebreid geïnformeerd zal worden en opnieuw de mogelijkheid tot inspraak krijgt.

Daarnaast worden de nodige voorbereidingen getroffen om het project te realiseren: de gedetailleerde uitwerking van het ontwerp, opstart van de procedures voor de opmaak van een Project MER, de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning en de nodige voorbereidende werken (grondverwervingen, verplaatsingen nutsleidingen, sanering van gronden, enz.). Zodra een stedenbouwkundige vergunning wordt verkregen, kunnen de werken starten.

De Vlaamse Regering herbevestigt haar intentie om dit project op een ESR-neutrale wijze uit te voeren met een alternatieve financiering door tol.

Op basis van de resultaten van het Plan-MER beslist de Vlaamse Regering een gedifferentieerde tol toe te passen op de drie Scheldekruisingen (Oosterweeltunnel, Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel). Daarbij wordt rekening gehouden met het behoud van een tolvrije Scheldekruising voor personenwagens, het opzetten van een concessiestructuur met sluitende financiering, de vereisten inzake veiligheid en de technische realiseerbaarheid.

Communicatie en overleg om draagvlak te verstevigen

De Vlaamse Regering benadrukt het belang van een transparante communicatie over dit project en zal via de website <http://www.vlaanderen.be/nl/masterplan2020> alle bestaande studies ter beschikking stellen en de bevolking op de hoogte houden van de lopende procedures en voorbereidingswerken.