Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Procesaanpak van projecten in het kader van het Haventracé

Samenvatting

Het Haventracé, één van de onderdelen van het Toekomstverbond, voorziet een noordelijk alternatief rond de stad Antwerpen dat doorgaand en havengerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden. Het bestaat uit een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten (o.a. verbeterde en versterkte R2, optimalisatie van de E34-West, de tweede Tijsmanstunnel, optimalisatie van de A12, realisatie nieuwe verbindingswegen A102 en Nx, verbetering van de E313).

Op basis van de verworven inzichten zijn een aantal procesbijsturingen noodzakelijk om de verdere aanpak en uitwerking van prioritaire, probleemoplossende projecten te versnellen.

De projecten optimalisatie E34-West en Tweede Tijsmanstunnel zullen een eigen procesverloop kennen onder leiding van respectievelijk de afdeling Maritieme Toegang (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) en Lantis. Voor het oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) wordt geopteerd voor het procesverloop complex project om de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten, met het Agentschap Wegen en Verkeer als initiatiefnemer. Verder zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werk maken van een overkoepelende studie naar de effecten van het Haventracé op het hoofdwegennet in de ruimere omgeving en het onderliggend wegennet.

1. SITUERING

CONTEXT

Het Haventracé maakt, samen met de Oosterweelverbinding, de herinrichting (en overkapping) van de R1 en het nastreven van een modal split 50/50, deel uit van het Toekomstverbond. De Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland kwamen op 15 maart 2017 overeen de hierin geformuleerde doelstellingen en maatregelen, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio, tezamen te realiseren.

Het Haventracé voorziet een alternatieve autowegverbinding ten noorden van de stad Antwerpen, dat doorgaand en havengerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden. Het bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten:

- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2)

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

Het Haventracé is meer dan een infrastructurele schakel in de uitbouw van een robuuste verkeersstructuur. Het is ook een hefboom voor het oplossen van bestaande knelpunten inzake de(verkeers-)leefbaarheid[1], verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit en landschap, binnen een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Een geïntegreerde aanpak wordt daarom gehanteerd.

AANLEIDING

De resultaten van het gevoerde verkeersonderzoek naar mogelijke verkeersintensiteiten en de globale rol van het Haventracé in de robuuste dubbele ringstructuur, de bevragingen van stakeholders en besprekingen in de werkbank Haventracé[2] geven duidelijkheid over de betekenis, de verdere aanpak en de uitwerking van de prioritaire probleemoplossende projecten. Op basis van de verworven inzichten, zijn een aantal proceswijzigingen en het aflijnen van het eigenaarschap van specifieke (deel)projecten noodzakelijk om de verdere aanpak en de uitwerking van de prioritaire probleemoplossende projecten te versnellen.

CONCLUSIES

Conclusie 1: Geen wederzijdse afhankelijkheid met de uitwerking van de Tijsmanstunnel en E34-West, afhankelijkheid in de uitwerking van A12-A102-Nx-E313

Het verkeersonderzoek staaft het nut en de noodzaak van het Haventracé. Het Haventracé draagt aanzienlijk bij aan de gewenste evenwichtige spreiding van het verkeer over de drie Scheldekruisingen. Dat doet het door zoveel mogelijk doorgaand en havengerelateerd verkeer om de stad te leiden via de R2 door middel van de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 en verkeerssturing (gedifferentieerde tol).

Uit de verkeersmodellering van verschillende scenario's, met en zonder de realisatie van de A102, blijken de onderlinge verschillen in verkeersintensiteiten beperkt en niet doorslaggevend in de vertaling naar het benodigd aantal rijstroken ter hoogte van de segmenten Tijsmanstunnel en E34-West[3]. Er is dus geen risico op een wederzijdse afhankelijkheid: de toekomstige configuratie van de segmenten E34-West tot en met de Tijsmanstunnel zal niet bepaald worden door de verdere uitwerking van het Haventracé. Beide projecten zijn bovendien voldoende robuust om, naar de voorziene functie, ook als schakels te dienen in het gehele Haventracé: ze kunnen los staan van het verder onderzoek met betrekking tot A12-A102-Nx-E313. Deze projecten kunnen verder ontworpen en uitgevoerd worden, zodat ze op hun beurt kunnen bijdragen tot het optimaal functioneren van het Haventracé.

[1] 'Leefbaarheid' wordt ruim gedefinieerd: naast een verbetering van de lucht- en geluidskwaliteit (met rechtstreekse invloed op de gezondheid van de mens) wordt er ook gestreefd naar een verhoogde verkeersleefbaarheid, het verbeteren van de leefbaarheid in de woonkernen en het verbeteren van de ruimtelijk (omgevings-)kwaliteit.

[2] Meer informatie omtrent de voortgang van het participatief proces binnen de werkbank Haventracé is terug te vinden op de website toekomstverbond.be. De belangrijkste conclusies uit dit proces zitten mee vervat in deze nota.

[3] Bijkomende analyses worden bij de verdere uitwerking van de projecten nog uitgevoerd om te bepalen wat extra nodig is om weefbewegingen veilig en vlot op te vangen en of er extra rijstroken in functie van calamiteiten moeten worden voorzien. In het bijzonder voor de Tijsmantunnel impliceert dit verder onderzoek om te bepalen welke eisen aan de robuustheid van de te bouwen tunnel gesteld moeten worden om calamiteiten op te vangen in situaties waar havenverkeer moet omrijden via de Tijsmanstunnel.

Het verkeersonderzoek toont wel de samenhang aan tussen de A12 en A102. Het inschakelen van de A102 in het volledige Haventracé voedt de A12 in functie van het geleiden van doorgaand verkeer naar de R2, in die mate dat noodzakelijke aanpassingen aan de A12 en het knooppunt met de E19 verdere overweging vergen. Ook de problematiek van de E313 (van de R1 en tot en met de verkeerswisselaar te Ranst) en de Nx (een nieuwe verbinding tussen Stabroek en de Havenweg ten noorden van Antwerpen) hangen samen met het Haventracé. Deze projecten worden voorlopig verder samen onderzocht aangezien uit de huidige inzichten blijkt dat hier wel wederzijdse afhankelijkheid bestaat: de A102 heeft een impact op of veronderstelt aanpassingen aan de desbetreffende verkeersassen en knooppunten.

Conclusie 2: De Tijsmanstunnel en de E34-West zijn prioritair

De uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel (tot 2x3 rijstroken) en de aanpassingen aan de verbinding E34-West (inclusief knooppunt E34-R2) zijn prioritaire ingrepen bij de realisatie van het Toekomstverbond.

Beide projecten blijken een eigen functie te vervullen binnen de prioritaire uitbouw van een dubbele robuuste verkeersstructuur in het Antwerpse. De Tijsmanstunnel is verouderd, voldoet niet langer aan de veiligheidsvoorschriften inzake Tunnelveiligheid en is een sleutelelement in de robuuste R2. De urgentie in de uitwerking van de Tijsmanstunnel is bovendien ingegeven door de noodzaak om voor het havengerelateerd en het doorgaand ADR-verkeer een volwaardige oplossing te bieden. De uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel is daarnaast een noodzakelijke ingreep om de capaciteit van de Liefkenshoektunnel ten volle te gebruiken. Op deze manier kan de Liefkenshoektunnel zijn volwaardige rol opnemen in de evenwichtige spreiding over de 3 Scheldetunnels, op basis van hiervoor noodzakelijke verkeersturing. Hiermee wordt ook de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen en verdere ontwikkeling (ECA, de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen) verzekerd. Daarnaast verbetert het de verkeersdoorstroming in het havengebied zelf. De optimalisatie van de E34-West voorziet ook in de aansluiting van de nieuwe aan te leggen westelijke ontsluitingsweg van de Waaslandhaven. Ook deze is cruciaal om de vervoersvraag van ECA op te vangen.

Voor deze projecten is de verkenningsfase zodanig gevorderd dat er voldoende inzichten zijn in de verdere uitwerking volgens de vooropgestelde eisen. Beide projecten kunnen bijgevolg onafhankelijk van de overige projecten van het Haventracé uitgewerkt worden.

Verder volstaan op Linkeroever, voor de R2 tussen Waaslandhaven Noord en Zuid, 2 rijstroken[4]. De huidige capaciteit van de Liefkenshoektunnel (2x2 rijstroken) en de Beverentunnel (2x2 rijstroken) volstaat mits het optimaliseren van het om- en tussenliggende hoofdwegennet. Het verwachte verkeer kan opgevangen worden mits t.h.v. de Liefkenshoektunnel enerzijds de vertraging door de tolheffing wordt weggewerkt en anderzijds de afwikkeling van de op- en afritten voor de tunnel wordt verbeterd.

Conclusie 3: Bijkomend onderzoek is nodig voor de A12-Noord, de Nx en de nieuwe verbinding A102 (tussen de E19 en E313)

Voor het onderdeel A12/A102 is de problematiek complex. De probleemstelling en mogelijke oplossingen inzake mobiliteit zijn erg verweven met knelpunten inzake infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, landschaps- en omgevingskwaliteit.

Het is aangewezen om dit oostelijke deel van het Haventracé verder te onderzoeken aan de hand van de procesaanpak 'complex project'. Dit oostelijk deel betreft zowel de A12 tot de E313 (vanaf de

[4] Bijkomende analyses worden bij de verdere uitwerking van de projecten daarbij nog uitgevoerd om te bepalen wat extra nodig is om weefbewegingen veilig en vlot op te vangen en of er extra rijstroken in functie van calamiteiten moeten worden voorzien.

Nederlandse grens tot en met de verkeerswisselaar in Ranst) inclusief de Nx en A102, alsook de E313 van de R1 tot aan de verkeerswisselaar in Ranst.

Conclusie 4: Nood om modal shift te behalen

Het Haventracé gaat gepaard met de nood aan een flankerend mobiliteitsprogramma met o.a. sturende maatregelen (zoals gedifferentieerde tolheffing). Ook andere maatregelen die kaderen binnen de modal shift doelstellingen voor personen- en goederenverkeer ondersteunen het functioneren van het Haventracé (er komt verkeersruimte om het doorgaand verkeer om te leiden) en omgekeerd (de infrastructurele uitwerking van het Haventracé biedt de mogelijkheid voor nieuwe of te herstellen fietsverbindingen, bijvoorbeeld in de Tijsmanstunnel, voor het opnemen van vrije busbanen en/of de uitbouw van mobiliteitsknopen langs het Haventracé). De resultaten van het verkeersonderzoek objectiveren de noodzaak van een modal shift om de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio te garanderen.

Die modal shift kan gestimuleerd worden door het aanreiken van aantrekkelijke alternatieven (een gelaagd mobiliteitsnetwerk met kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, een performant fietsnetwerk, logistieke knopen die overslag naar spoor en binnenvaart mogelijk maken, ruimte creëren voor pijpleidingen) maar evenzeer via flankerend beleid (financiële prikkels, regelgeving en fiscaliteit). Het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen (het 'Routeplan 2030') legt vast hoe het deze globale mobiliteitsvisie wil realiseren en zal elementen aanreiken die de beoogde modal shift mogelijk maken. Het Routeplan vormt op die manier een 'road map' naar transitie. We kijken vooruit, maar beginnen vandaag met verschillende tussentijdse mijlpalen. Op korte termijn ligt de focus op 'quick wins': het beter benutten van de bestaande infrastructuur, waar ook zonder al te grote investeringen aanzienlijke mobiliteitswinsten kunnen worden geboekt. Ook Minder Hinder maatregelen in het kader van de werken aan Oosterweel krijgen prioriteit op korte termijn.

Die inspanningen gaan hand in hand met een sterke inzet op de modal shift in goederenvervoer (bijvoorbeeld via de spoorontsluiting Oude Landen en de 2e spoortoegang). Hiermee kan en moet rekening gehouden worden bij de integrale benadering van het onderzoek naar het Haventracé.

Conclusie 5: Nood aan een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak

De aspecten leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit hebben niet enkel te maken met milderende maatregelen inzake bouw en exploitatie van het hoofdwegennet. Een gedragen Haventracé geeft een perspectief over de gewenste toekomstvisie van het gebied waar de infrastructuur gepland wordt en waar er verschuivingen in mobiliteitsstromen zullen plaatsvinden. Het geeft antwoord op de maatschappelijke vraag naar een significante kwaliteitsverbetering van de bebouwde en onbebouwde ruimte rond het Haventracé, vanuit een samenhangende visie op de natuurlijke en landschappelijke structuur.

De verdere aanpak vraagt daarom eenzelfde geïntegreerde benadering van en aandacht voor lokale (verkeers-) leefbaarheid, verkeersveiligheid, lokale en bovenlokale mobiliteit, omgevingskwaliteit en landschap, … met een gelijkaardige aanpak op vlak van het participatief en open proces. Om de kwaliteitsstandaard inzake belanghebbendenmanagement aan te houden en vanuit een gecoördineerd overheidsoptreden, blijven alle segmenten (ook de optimalisatie van de E34-West en de uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel) wel deel uitmaken van het participatieproces binnen de werkbank Haventracé (als onderdeel van de Werkgemeenschap en dus het Toekomstverbond).

Ten slotte bracht het verkeersonderzoek, gevoerd op hoofdlijnen, enkele kennishiaten aan het licht die verder onderzoek op de ruimere omgeving vergen. Het gaat hierbij om de verkeerseffecten op zowel het ruimere net van hoofd- en primaire wegen (bijvoorbeeld R4) als het onderliggend wegennet

(bijvoorbeeld Waasland). Die moeten ook toelaten om exacter de rol en mogelijkheden/effecten van de A102 te bepalen. Dit geldt voor de vaststelling dat de capaciteit die vrijkomt op de R1 (omwille van het verkeer dat verplaatst wordt naar de A102) verkeer aantrekt uit het onderliggende wegennet en vanuit Brussel. Verder moet onderzocht worden welke effecten alsook de voor- en nadelen op vlak van leefbaarheid en omgeving dit met zich mee brengt op onderliggend wegennet, met als uitgangspunt op zoek te gaan naar geïntegreerde meerwaarde.

2. VERDER TRAJECT

Aan de verdere uitwerking van enerzijds het westelijk en anderzijds het oostelijk traject van het Haventracé worden een eigen procesverloop toegekend.

Eigen procesverloop voor het westelijk traject van het Haventracé.

Voor de projecten E34-West en de Tweede Tijsmanstunnel kunnen de afzonderlijke onderzoeks- en ontwerpwerkzaamheden verdergezet worden, onder leiding van respectievelijk de afdeling Maritieme Toegang (van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken) en Lantis. Die keuzes zijn logisch: aMT vanwege de kernopdracht om in te zetten op de multimodale ontsluiting van de Waaslandhaven, Lantis vanwege de link met de Liefkenshoektunnel en de aanwezige expertise inzake tunnelbouw. Voor beide projecten zijn de gevolgen en effecten van de voorgestelde oplossingen overzichtelijk en de mogelijke gevolgen in hoofdzaak lokaal van aard. Ze vergen wel verder onderzoek.

Het verkennend proces wordt gedocumenteerd in een 'initiatienota'. Die omvat de scope, een haalbaarheidstoets en een eerste raming van de kosten voor de aanvaardbare concepten. De initiatienota over de gedragen oplossingen voor het project E34-West wordt in de eerste helft van 2020 verder afgetoetst (zie verder: governance structuur) en vervolledigd.

Voor het optimalisatieproject doorstroming en verkeersveiligheid ter hoogte van de Tijsmanstunnel (inclusief de verbetering van de aansluiting op de Scheldelaan) moet het verkennend proces (onderzoek en overleg) nog verdergezet worden. De reikwijdte van het project is omschreven, overleg werd gepleegd met de stakeholders, en aspecten op vlak van vergunbaarheid en haalbaarheid, onder andere een financieel-economische, zijn verkend. Een initiatienota over de gedragen mogelijke oplossingen wordt verwacht in de tweede helft van 2020.

Vervolgens kan voor elk van deze projecten het geïntegreerde planproces aangevat worden, waarvan de procedure als eerste stap de opmaak van een procesnota en startnota voorziet. Indien een project kan gerealiseerd worden binnen het planologisch kader, dan is de volgende procedurele stap de opmaak van een project-MER en aanvraag voor een omgevingsvergunning.

Uitwerking oostelijk traject van het Haventracé als complex project.

Voor het oostelijke deel van het Haventracé A12-A102-Nx-E313 is een geïntegreerde visie nodig om te kunnen komen tot een concreet investeringsprogramma voor het Haventracé inzake mobiliteit en omgevingskwaliteit. Breder (ontwerpmatig) onderzoek is nodig om de A12-A102 als een geïntegreerd project te benaderen.

Er is daarbij nood aan een formeel kader dat de voortgang van het project structuur kan geven en systematisch voorziet in participatie met alle actoren. Daarom wordt voor het oostelijk deel van het Haventracé (A12-A102-NX-E313) geopteerd om meteen van start te gaan met een procesverloop 'Complex Project'. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) neemt daarin initiatief en zal in het kader van een multidisciplinair projectteam nauw samenwerken met onder andere het Departement Omgeving.

De verkenningsfase voor een Complex project 'A12-A102-Nx-E313' wordt opgestart voor 30/06/2020. Omdat voor alle deelprojecten in het verleden al heel wat onderzoek werd uitgevoerd, is het mogelijk om op korte termijn in samenwerking met alle actoren op korte termijn een voorstel van startbeslissing en een procesnota op te maken en aan de Vlaamse Regering voor te leggen. In deze voorbereiding zal nagegaan worden of projecten inzake infrastructuur voor het openbaar vervoer of andere infrastructuren (bijvoorbeeld pijpleidingen, treinsporen,...) kunnen ingepast worden in de startbeslissing.

Governance binnen de Werkbank Haventracé

Dit programma aan projecten en de participatie daarrond met stakeholders, wordt verder gecoördineerd binnen de Werkbank Haventracé georganiseerd. Voor de projecten van de Tijsmanstunnel en de E34-West zijn reeds twee regionale werkbanken opgericht om tezamen met de stakeholders tot kwalitatieve en gedragen projecten te komen. Een derde regionale werkbank wordt opgericht waarbinnen het Complex Project concreet vorm gegeven wordt. De bestaande, overkoepelende Werkbank Haventracé – onder leiding van de Antwerpse gouverneur Cathy Berx – blijft instaan voor de bewaking van het overkoepelende proces en integrale benadering van de deelprojecten. De stuurgroep Haventracé zal in 2020 de volgtijdelijkheid van de verschillende projecten van het Haventracé uitwerken zodat een retroplanning tot 2024 mogelijk wordt.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal een overkoepelend verkeersonderzoek voeren naar de samenhang tussen zowel de onderdelen van het Haventracé alsook tussen het gehele Haventracé en het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet en de doelstellingen vastgelegd in het Toekomstverbond.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS