



- Enerzijds wordt er opgelijst welke milderende maatregelen opgenomen werden in (de omgevingsvergunningsaanvraag van) het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever (tabel 1 – infra). Deze milderende maatregelen zullen conform voormelde principiële beslissing inzake de derde Scheldekruising worden inbegrepen in het taakstellend budget voor het project Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering bij haar beslissing van september 2010 (VR PV 2010/36 - punt 0035 en VR PV 2010/37 – punt 1). De aanvullende milderende maatregelen die nog geen onderdeel uitmaakten van het project Oosterweelverbinding zijn inmiddels begroot (worst case kostprijs) en zullen deel uitmaken van het taakstellend budget van de Oosterweelverbinding. Deze milderende maatregelen en aanbevelingen (die dus reeds verankerd zijn in de hangende omgevingsvergunningsaanvraag) maken verder geen deel uit van het flankerend beleid en zijn verder niet opgenomen in deze nota.
- Anderzijds wordt er opgelijst en inhoudelijk geduid welk flankerend beleid onlosmakelijk verbonden is met het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever op basis van het gevoerde milieueffectenonderzoek en informatie uit de vergunningsaanvraag doch niet in de omgevingsvergunningsaanvraag kon worden opgenomen (tabel 2 – infra). Deze flankerende beleidsmaatregelen maken deel uit van deze nota. Ze vallen niet binnen de projectbegroting van de Oosterweelverbinding. Er wordt telkens aangegeven per flankerende beleidsmaatregel welke instantie deze zal uitvoeren, tegen wanneer en op basis van welk budget.

////////////////////////////////////

In bijlage bij deze nota worden deze twee tabellen gevoegd:

- tabel 1: Overzichtstabel milderende maatregelen opgenomen binnen de omgevingsvergunningsaanvraag van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever.
- tabel 2: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding, geactualiseerd cfr. het project-MER Oosterweelverbinding.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Met de principiële beslissing inzake de derde Scheldekruising van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014¹ (VR 2014 1402 Doc.0203-1) werd het “Masterplan 2020” herbevestigd, werd de tracékeuze van de Oosterweelverbinding vastgelegd en de verdere uitwerking van de uitvoerings- en exploitatievarianten hiervan bepaald. Ter implementatie hiervan werden een aantal aanvullende opdrachten verleend waaronder de opmaak van een nota “*milderende maatregelen en flankerend beleid*”.

Bij beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014 werd de “*Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding*” (VR 2014 0404 DOC.0489/1) goedgekeurd in het kader van de voorlopige vaststelling van het GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging”. Deze nota gaf aan welke maatregelen toegewezen worden aan het project Oosterweelverbinding (hierna “*milderende maatregelen*”) en welke maatregelen de betrokkenheid vereisen van andere partners (hierna “*flankerend beleid*”). Bij besluit van de Vlaamse regering van 20 maart 2015 houdende definitieve vaststelling van het GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging” werd deze nota herbevestigd.

De uitvoering van het project Oosterweelverbinding is opgedeeld in twee deelprojecten, namelijk het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever en het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever² (m.i.v. de derde Scheldekruising). De Infrastructuurwerken Linkeroever zijn reeds definitief vergund en in uitvoering. Een “*Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever*” werd in deze context reeds goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 8 december 2017 (VR PV 2017/44 – punt 0042) waardoor deze geen onderdeel meer uitmaken van deze nota.

Voor de Oosterweelverbinding Rechteroever werden de milderende maatregelen en het flankerend beleid nader uitgewerkt en gedetailleerd in het kader van de opmaak van het project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 18 december 2019 – PRMER-2236-GK).

2. INHOUD: UITWERKING FLANKEREND BELEID

2.1. OPLIJSTING FLANKEREND BELEID VOOR OOSTERWEEELVERBINDING RECHTEROEVER

In dit hoofdstuk wordt het flankerend beleid uitgewerkt, met name (i) de flankerende beleidsmaatregelen en (ii) de optimalisaties³ die niet tot de omgevingsvergunningsaanvraag behoren van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever. De voormelde optimalisaties vloeien voort uit het project-MER Oosterweelverbinding maar zijn niet te beschouwen als milderende maatregel. Ze dienen wel verankerd

¹ Principiële Beslissing inzake de derde Scheldekruising: tracékeuze en bijhorende uitvoeringsvariant en exploitatievariant van 14 februari 2014.

² Het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever omvat de Scheldetunnel, de Oosterweelknoop, de Kanaaltunnels en de aansluiting en aanpassing van de R1 tussen Antwerpen-Oost en de E19 (noord).

³ Zie project-MER ‘Beschrijving voorkeursontwerp’: hoofdstuk 17 p22 en ‘17.13.1 Eindsynthese voorkeursontwerp(scenario’s)’ hoofdstuk 17, p. 511. Het suppresseren van de tolpleinen en de het verbreden van de fietstunnel (Scheldetunnel) zijn beide opgenomen in de omgevingsvergunningaanvraag. De Snelheidsverlaging op de R1, toerit waaslandtunnel en verkeerslichten op de afrit Kruibeke zijn onderdeel van het flankerend beleid.



“De Vlaamse Regering beslist principieel om, rekening houdend met de resultaten van het plan-MER, te opteren voor gedifferentieerde tol op de drie Scheldekrusingen in functie van de technische realiseerbaarheid en onder de voorwaarden van een sluitende financiering, het behoud van een tolvrije Scheldekrusing voor personenwagens, en het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel op basis van de tunnelrichtlijn.” Met behulp van de gedifferentieerde tol wordt een sturingsmechanisme ingevoerd waardoor een evenwichtige verdeling van het Scheldekrusend verkeer bekomen wordt.

De toltarieven op de drie Scheldekrusingen (Liefkenshoektunnel, Scheldetunnel en Kennedytunnel) zullen door de Vlaamse regering worden vastgelegd voor ingebruikname van de Scheldetunnel.

Meerkost (81):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing.

Timing (81):

Uiterlijk tegen de ingebruikname van de Scheldetunnel.

Maatregel komende uit de discipline mobiliteit

Maatregel (85):

Realisatie andere onderdelen Toekomstverbond: infrastructuur (optimalisatie E34-West, Tweede Tijsmanstunnel, oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) en modal shift.

Uitwerking (85):

De cumulatieve infrastructurale onderdelen van het Toekomstverbond en modal shift worden door de Vervoerregio Antwerpen verder uitgewerkt in de werkbank Haventracé als onderdeel van het Routeplan 2030. Deze milderende maatregel is een aanbeveling en is niet noodzakelijk voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding Rechtoever.

Meerkost (85):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing. De meerkosten worden geraamd in het verdere proces van de infrastructurale onderdelen van het Routeplan 2030.

Timing (85):

De opdracht voor een gedragen Haventracé werd op 15 december 2017 door de Vlaams minister van Openbare Werken gegeven aan de gouverneur van de provincie Antwerpen. De eerste werkbank vond plaats op 5 december 2018 en wordt op heden verdergezet.

De projecten optimalisatie E34-West en Tweede Tijsmanstunnel hebben een eigen procesverloop onder leiding van respectievelijk de afdeling Maritieme Toegang (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) en Lantis. De studieopdracht aangaande de verschillende scenario's voor het project Tweede Tijsmanstunnel is reeds opgestart en zal tegen einde 2020 afgerond zijn.

Voor het oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) wordt geopteerd voor een Complex Project om de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten. Het Agentschap Wegen en Verkeer en departement Omgeving zijn hier de initiatiefnemer.

De ambitie van een modal shift realiseren maakt deel uit van het Toekomstverbond en werd opgenomen in het Regeerakkoord, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan 2030. Op korte termijn zal hiervoor een nota aan de VR worden medegedeeld en over gerapporteerd worden aan het Vlaams Parlement. De verdere uitwerking maakt ook deel uit van het Routeplan 2030.

Maatregel komende uit de discipline mobiliteit, discipline lucht en discipline mens gezondheid

Maatregel (82,100,151):

Snelheidsverlaging tot 80 km/u op R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en 100 km/u op de toekomstige autosnelwegen vanaf (tot aan) het voorlaatste op- en afrittencomplex.

////////////////////////////////////

Uitwerking (82,100,151):

Voor de onderdelen van de Oosterweelverbinding zelf (Scheldetunnel, Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) wordt de ontwerpsnelheid vastgelegd op 80km/u.

Als milderende maatregel vanuit de discipline lucht en aanbeveling vanuit de discipline mobiliteit is in het Project- MER⁴ een snelheidsvermindering vooropgesteld op de R1 (inclusief de Oosterweelverbinding) en op de toekomstige autosnelwegen (vanaf de voorlaatste op- en afrit). Verschillende snelheidsregimes werden bestudeerd.

Voor ingebruikname van de Oosterweelverbinding zal de minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort de snelheidsregimes op de R1 en toekomstige autosnelwegen vastleggen.

Meerkost (82,100,151):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing

Timing (82,100,151):

Uiterlijk tegen de ingebruikname van de Oosterweelverbinding.

Maatregel komende uit de discipline lucht en discipline Mens gezondheid

Maatregel (107, 155):

Verbeteren luchtkwaliteit in de Antwerpse agglomeratie :

- Implementatie Vlaams Luchtbeleidsplan 2030.
- Lage emissiezone
- Ontdieseling van het wagenpark

Uitwerking (107, 155):

De milderende en flankerende maatregelen, in voorliggende nota, kunnen gekoppeld worden aan het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever. Daarnaast stelt het project-MER⁵ dat de luchtkwaliteit in Antwerpen ook verbeterd kan worden door generieke flankerende maatregelen die deel uitmaken van het Vlaams beleid en/of het beleid van de stad Antwerpen. Dit beleid is reeds goedgekeurd en moet niet meer specifiek verankerd worden i.f.v. het project Oosterweelverbinding.

Het flankerend beleid voor de Oosterweelverbinding Rechteroever zal invulling geven aan de uitvoering van het Luchtbeleidsplan 2030 (VR 2019 2510 DOC. 1118-1 en bijlagen). De Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa bepaalt dat de luchtkwaliteit waar zij goed is in stand moet gehouden worden en in andere gevallen moet verbeteren. Verder is bepaald dat daar waar de norm voor één of meer van de pollutanten wordt overschreden de periode van overschrijding zo kort mogelijk moet worden gehouden. Inzake vergunningen van grote infrastructuurprojecten is het volgende opgenomen in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030:

“In het kader van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt de mobiliteitsontwikkeling gestuurd:

- Vlaanderen vermindert de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden(...). De milieueffectrapporten zullen de impact op de luchtkwaliteit van projecten in kaart blijven brengen. We bekijken hierbij zowel de globale impact op de emissies als de impact op de luchtkwaliteit en de lokale blootstelling. We kiezen voor de varianten met de minste impact en zetten extra milderende maatregelen in waar nodig. Dit verankeren we in de omgevingsvergunningen van de projecten. De nodige vergunningen moeten vervolgens de optimale oplossing omvatten.

⁴ Zie project-MER hoofdstuk 17 p.23

⁵ Zie project-MER- deelrapport 8 discipline Lucht p.115-118.



2.2. FINANCIËLE IMPACT

Zoals eerder toegelicht worden flankerende beleidsmaatregelen die niet tot de basisopdracht behoren van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever niet opgevangen binnen het taakstellend budget.

Van alle voormelde flankerende beleidsmaatregelen is er slechts één (**80,98,103,158**) die een bijkomende kost genereert in hoofde van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De meerkost bedraagt maximaal 0,5 mio euro voor de vereiste verkeerstechnische inrichtingen (bebording, lichtenregeling, ...). Dit bedrag wordt opgevangen binnen de eigen begroting van AWV, zoals bepaald in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

Er zijn geen andere bijkomende meerkosten ten gevolge van de toewijzing van de flankerende maatregelen opgesomd in deze nota aan het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen bijkomende budgettaire weerslag gezien deze reeds werd opgenomen in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

Het gunstig advies van de IF werd ontvangen op 18 september 2020.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 05 oktober 2020.

B. ESR-TOETS

Er is geen ESR impact van de voorliggende nota op de uitvoeringsrekening van de begroting. De bijkomende budgettaire weerslag werd reeds opgenomen in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Voorliggende nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of het personeelsbudget zodat het akkoord van de Vlaamse minister van bestuurszaken niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Voorliggend ontwerpbesluit heeft geen weerslag op het personeel, de werkingsuitgaven, investeringen, schuld en ontvangsten van de lokale besturen.

////////////////////////////////////

4. VERDER TRAJECT

De Milderende Maatregelen die opgenomen zijn in de tabellen 1 en 2 (bijlage aan deze nota) zullen allen mee uitgevoerd worden met de aanleg van de Oosterweelverbinding.

Door het goedkeuren van deze nota wordt het flankerend beleid , zoals opgenomen in deze nota, verankerd in de uitwerking van de Oosterweelverbinding.

Beide zijn noodzakelijk om de robuustheid te garanderen van het project Oosterweelverbinding.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering neemt kennis van de nota en bijlagen met Tabellen 1 en 2.

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan het flankerend beleid voor het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever;
2. zich te engageren de flankerende beleidsmaatregelen waarvoor zij niet de volle bevoegdheid draagt op te volgen en er bij de bevoegde instanties op aan te dringen tijdig de nodige maatregelen te nemen en uit te (laten) voeren conform hetgeen bepaald in huidige nota en deze te rapporteren aan de Vlaamse Regering;
3. de Vlaamse ministers, elk wat zijn of haar bevoegdheid betreft, te belasten met de uitvoering van deze beslissing volgens hetgeen bepaald in huidige nota .

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Lydia PEETERS

