

Voorstel van Startbeslissing – Complex Project ‘De Oostelijke Verbinding’

1 Situering

1.1 Een startbeslissing in het kader van het procesverloop Complexe Projecten

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Het belang van de verkenningsfase mag niet onderschat worden. Elk complex project is uniek en vereist maatwerk. In navolging van de aanbevelingen van de commissies Sauwens en Berx was het duidelijk dat voor de opstart van een officiële procedure het noodzakelijk is om in een informele verkenningsfase goed na te denken over de doelstellingen en de procesaanpak. De voorbije maanden vond een breed actorenoverleg plaats om zicht te krijgen hierop. Op die manier wordt reeds tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

De startbeslissing is niet het akkoord van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. Het betekent wel het concrete engagement om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. Uit de startbeslissing vloeien dus geen rechten of plichten voort voor derden. En aan de startbeslissing is geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of oplossingsrichting gekoppeld. Actoren die er in zijn opgenomen verlenen hun medewerking aan het planproces, nemen een gemandateerde rol op in de processtructuur en engageren zich om de omschreven verantwoordelijkheden actief op te nemen. De startbeslissing en procesnota geven aan hoe met de betrokken actoren zal worden samengewerkt in het participatietraject. De inhoud van de startbeslissing wordt, net als de procesnota, actief naar actoren en belanghebbenden gecommuniceerd.

De overheid die een startbeslissing neemt, bezorgt een kopie van deze startbeslissing aan de andere overheden (provincies en gemeenten).

De startbeslissing geeft in het bijzonder groen licht voor de onderzoeksfase waar het de bedoeling is om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Daarvoor moeten de

verschillende alternatieven op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden. Het beste alternatief wordt geformuleerd in het voorkeursbesluit.

1.2 De startbeslissing van het Complex Project 'De Oostelijke Verbinding'

De **startbeslissing** van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' opent het proces om op een geïntegreerde manier het onderzoek verder te zetten richting besluitvorming (Voorkeursbesluit) over het oostelijk traject van Haventracé. De aanleiding van het Complex Project is het beleidsvoornemen inzake het Haventracé, onderdeel van het Toekomstverbond¹. De keuze om voor het oostelijk traject van het Haventracé een Complex Project te starten werd door de bevoegde Vlaams Minister Peeters medegedeeld aan de Vlaamse Regering (29 mei 2020).

Het gaat over de volgende aspecten:

Het Complex Project wordt gevormd door de infrastructurele opgave voor het oostelijk traject van het Haventracé². Deze opgave interfereert ruimtelijk met een aantal toekomstige infrastructuurprojecten voor duurzame transportmodi. Deze projecten dragen op hun beurt bij aan het beleidsvoornemen van het Toekomstverbond om in de Antwerpse regio een modal split 50/50 na te streven. De Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas (HOV) langsheen de E313 en de zones van interferentie van andere HOV-lijnen, bvb. Bisschoppenhoflaan/Merksemsebaan vormen met het oostelijk traject van het Haventracé **ruimtelijk samenhangende projecten die een gezamenlijk onderzoek vereisen**.

Ook de in het regionaal mobiliteitsplan (Routeplan 2030) geformuleerde modal-shift-ambities op het vlak van verbeterde fietsinfrastructuur dienen geïntegreerd te worden bekeken: F12 langsheen A12, oost-west-fietsrelatie tussen Kapellen/Hoevenen en het havengebied, F5 langsheen Albertkanaal, F 107 langsheen E313).

Hetzelfde geldt voor de aanzetten tot de uitbouw van een districtentramlijn en de passende mobipunten in de betrokken zone.

Ook dient de ontsluitende functie, die de A102 mits juiste aansluitingscomplexen mogelijks kan hebben voor de noordoostrand van Antwerpen, gezamenlijk te worden onderzocht. De ontlasting van het onderliggende wegennet en de daar geambieerde verbetering van de doorstromingskwaliteit voor fiets en openbaar vervoer, vormt daarvoor het uitgangspunt (zone Albertkanaal, ENA, ...).

Het Haventracé is evenwel meer dan een infrastructurele schakel in de uitbouw van een robuuste verkeersstructuur in de Antwerpse regio. Het is ook een hefboom voor het oplossen van bestaande knelpunten inzake (verkeers-)leefbaarheid, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit en landschap, binnen een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Oplossingen inzake verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en het onderliggend wegennet hangen samen met acties die worden uitgewerkt in het kader van het regionaal

¹ <https://toekomstverbond.be/>

² Het infrastructurele programma van het Oostelijk deel van het Haventracé is als beleidsvoornemen omschreven in de mededeling van Minister Peeters: de optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx, een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19 en de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1).

mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen. De oplossingen voor het Haventracé worden hiermee afgestemd. Beide uitwerkingen kunnen elkaar ondersteunen/versterken.

De verbetering van de omgevingskwaliteit, zoals in de filosofie van het Toekomstverbond, is inherent verbonden met grootschalige infrastructuurprojecten. De beoogde wegen-, spoor- en leidinginfrastructuur zijn immers structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel gelijktijdig en evenwaardig na te gaan hoe de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam versterkt en klimaatrobuust uitgebouwd kunnen worden.

De startbeslissing verduidelijkt dat in de onderzoekfase **een geïntegreerde gebiedsvisie** wordt uitgewerkt die een kader vormt voor de besluitvorming over het oostelijk traject van het Haventracé (Voorkeursbesluit). Dit besluit geeft daarnaast uitzicht op concrete investeringsprojecten en projecten die leiden tot kwalitatieve meerwaarde van de omgeving en klimaatrobuustheid van het gebied van het oostelijk traject van het Haventracé. Ten aanzien van de ruimtelijk gebundelde infrastructuurprojecten voor duurzame transportmodi zal de onderzoeksfase mogelijke kansrijke alternatieven exploreren en selecteren die al dan niet verder (geïntegreerd) uitgewerkt worden in de uitwerkingsfase van het Complex Project of kunnen dienen als inbreng voor een eigen processpoor.

Gedurende de gehele looptijd van het Complex Project is het een belangrijke uitdaging om die projecten en programma's samen te houden waarvoor een geïntegreerde besluitvorming noodzakelijk is (vermijden van 'lock-ins', opbouw en behoud draagvlak, ...), maar er tegelijk ook voor te zorgen **projecten met een probleemoplossend vermogen niet nodeloos op te houden** in afwachting van besluitvorming in het Complex Project. In het procesverloop wordt een kader gecreëerd waarbij dit mogelijk wordt, op een manier waarbij die projecten deel blijven uitmaken van de geïntegreerde visie en aanpak van de regionale werkbank voor de oostelijke verbinding.

Projecten waarvoor geen herbestemming noodzakelijk is (bv realisatie van een fietssnelweg in de reservatiestrook van de A102 of uitvoering van de door de lokale besturen uitgewerkte voorstellen voor de Groene Recreatieve Corridor (onderdeel van Groen Kruis) maken onderdeel uit van het samenwerkingsproces voor de oostelijke verbinding. Maar als een project sneller kan gerealiseerd worden buiten de procedure van het complex project, er voldoende maatschappelijk en politiek draagvlak is en er budget beschikbaar wordt gesteld voor een snelle realisatie, dan is het aangewezen de snellere procedure te volgen. In de 'ambitiefase' maken we de afweging welke (deel)projecten als 'quick win' of 'minder hinder maatregel' gerealiseerd zullen worden. De alternatievenonderzoeksnota betekent de afronding van de 'ambitiefase' en beschrijft in detail welke mobiliteits-, landschaps- en ruimtelijk-ecologische projecten via de procedure complexe projecten zullen verlopen. Projecten die via een snellere parallelle procedure verlopen worden in de alternatievenonderzoeksnota als ontwikkelingsscenario in beeld gebracht om op die manier het geïntegreerd onderzoek van het geheel programma mogelijk te maken.

Deze focus op het **initieren en doorstarten van probleemoplossende projecten** zal ook tijdens de onderzoeksfase gehanteerd worden, zodat niet alle goede ideeën moeten wachten op formele besluitvorming in het kader van het Complex Project. Zo wordt de mogelijkheid geboden om tijdens dit proces vooruitgang te boeken op de diverse doelstellingen van het Complex Project.

Dit is een meervoudige opdracht met **veel betrokken actoren**. Om deze brede samenhang, inhoudelijk en procesmatig, aan te houden is een aanpak volgens het decreet Complexe Projecten aangewezen. Op deze wijze kan voor het oostelijk Haventracé de brede gebiedsopgave middels onderzoek en overleg verder aangepakt worden om een blik te verwerven op het mogelijke concrete uitvoerings- en investeringsprogramma, de prioritaire en haalbare keuzes hierin en de koppeling aan verantwoordelijkheden.

Voor het complexe project 'Oostelijke Verbinding' heeft binnen de werkbank een actorenoverleg bijgedragen tot de inhoud van deze startbeslissing en de als bijlage toegevoegde procesnota.

1.3 De onderzoeksfase start met een 'ambitiefase'.

In het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' wordt sterk ingezet, net als in steeds meer (complexe) projecten, op het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Dit impliceert een meervoudige kijk op hoe je de ruimte in en rond je project gaat invullen. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan zeer diverse thema's zoals het verbeteren van de leefkwaliteit, modal split/shift, meer ruimte voor groen, etc. Daarnaast zal het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' inzetten op de afstemming met infrastructuurprojecten voor duurzame modi en zullen doelstellingen inzake het klimaatbeleid geïntegreerd worden.

Een bredere kijk introduceren betekent ook meer stakeholders en bijgevolg ook meer ambities. Ambities zijn datgene wat een stakeholder drijft en graag wil gerealiseerd zien in het project. Daarom is het belangrijk om aan dit aspect bijzondere aandacht te besteden in het proces van een complex project. De ambitiefase is er ook om ontbrekende informatie bij de stakeholders te verzamelen en hen verder te informeren.

Deze aspecten zijn de voorbije verkenningsfase nog niet (voldoende) aan bod gekomen in functie van het verder afbakenen en definiëren van de onderzoeksfase. Belangrijk is om ambities nog voor het opmaken van de alternatievenonderzoeksnota in kaart te brengen.

De doelstellingen van het Complex Project die geformuleerd worden in de startbeslissing geven hiervoor de aanzet. Na de startbeslissing bekijken we in de ambitiefase verder de verschillende ambities van de stakeholders of partners. Ze vormen een leidraad voor de scope van de alternatievenonderzoeksnota. Een stevig fundament voor het verder proces wordt zo gelegd. Het doel is een duidelijk beeld te krijgen van de geïntegreerde opgave en tot een breed gedragen project te komen. Er wordt in de ambitiefase nagegaan welke projecten die sneller kunnen gerealiseerd worden, bv via een omgevingsvergunning, via een parallel procedureel traject zullen verlopen.

2 Inhoudelijk

2.1 Probleemdefinitie

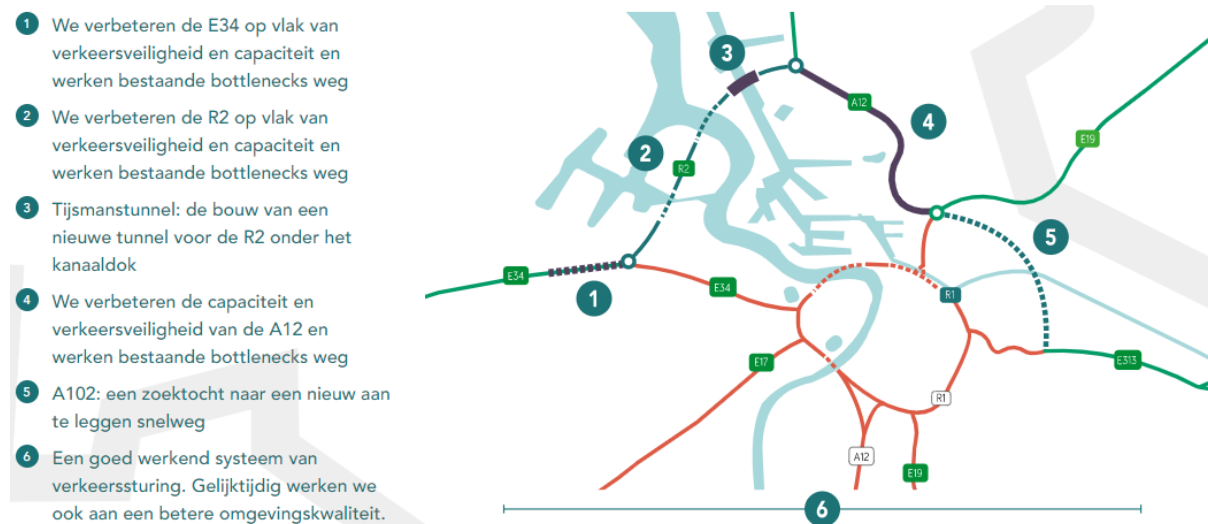
De kern van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' wordt gevormd door het oostelijk traject van het Haventracé, zoals het in zijn brede betekenis is geformuleerd binnen het Toekomstverbond (15 maart 2017), de opdracht gegeven door de bevoegde Vlaams Minister aan de voorzitter van de werkbank (15 december 2017) en verduidelijkt in de mededeling van de bevoegde Vlaams Minister aan de Vlaamse Regering (29 mei 2020)³. Dit belichten we eerst in de onderstaande tekst.

De uitwerking van deze opgave is evenwel gevat door een aantal hiermee samenvallende beleidsopties (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan) en ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi (de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313). Dit vormt het tweede en derde deel van de toelichting.

2.1.1 Haventracé (betekenis)

Omschrijving

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, afgesloten op 15 maart 2017 tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio.



³ Het infrastructurele programma van het Oostelijk deel van het Haventracé is als beleidsvoornemen omschreven in de mededeling van Minister Peeters: de optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx, een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19 en de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1).

Het Haventracé is de hoofdonsluiting van de haven van Antwerpen en de noordelijke hoofdweg om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden. Het Haventracé bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en is een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten. Het gaat om volgende voorgenomen infrastructuurprojecten:

- de optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2);
- de uitbreiding van de capaciteit van de Tijsmanstunnel;
- het verbeteren van de R2⁴;
- 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 volledige tracé moet enerzijds in staat zijn om een substantieel aandeel van het doorgaand verkeer te verwerken, en anderzijds om de bereikbaarheid van de haven op beide Scheldeoevers te waarborgen.

‘Eigen aanpak’ van het oostelijk traject van het Haventracé

In de schoot van de werkbank Haventracé (2018-2020) is een traject doorlopen om inzicht en kennis op te bouwen in de mogelijke verkeersintensiteiten (in functie van de ontwerpeisen) op het Haventracé, inclusief A102, en de globale rol van het Haventracé in de robuuste dubbele ringstructuur. De resultaten van het gevoerde verkeersonderzoek gaven duidelijkheid over de betekenis, de verdere aanpak en de uitwerking van de prioritaire probleemoplossende projecten. Dit heeft geleid tot de beslissing om de segmenten E34-West tot en met de Tijsmanstunnel in afzonderlijke processen verder uit te werken.

Uit de verkeersmodellering van verschillende scenario's, met en zonder de realisatie van de A102, bleken immers dat de onderlinge verschillen in verkeersintensiteiten beperkt en niet doorslaggevend zijn in de vertaling naar het benodigd aantal rijstroken ter hoogte van de segmenten Tijsmanstunnel en E34-West. 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-E313-Nx.

Het verkeersonderzoek toonde 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.

De mededeling van de bevoegde Vlaams Minister aan de Vlaamse Regering (dd. 29 mei 2020)⁵ stipuleert dat de oostelijke segmenten van het Haventracé verder samen onderzocht worden 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. Het betreft de A12 tot de E313 (respectievelijk vanaf de Nederlandse grens tot en met

⁴ Op het vlak van verkeersveiligheid en capaciteit. De bestaande bottlenecks worden weggewerkt.

⁵ VR 2020 2905 MED.0164

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

ADR-verkeer binnen het Haventracé

Op Vlaams niveau is er momenteel nog geen wensnetwerk voor ADR-verkeer bepaald. ADR-verkeer dient de snelwegen te volgen, rekening houdend met de mogelijke categoriebeperking van de tunnels op dit netwerk.

Binnen het haventracé zal, langsheen de R2, de 2e Tijsmanstunnel een volwaardige oplossing bieden aan het doorgaand ADR-verkeer.

Voor de A102 zullen het technisch onderzoek en het verdere procesverloop moeten aantonen of dit al dan niet haalbaar is i.f.v. tunnelveiligheid en kostprijs. De kans is zeer reëel dat het resultaat van deze oefening zal aantonen dat ADR in de A102 niet mogelijk is., wegens o.a. te grote risico's die inherent verbonden zijn aan de lengte van de tunnel.

Relatie met beleidsdoelstellingen vervoerregio (modal shift)

Weginfrastructuur alleen zal echter niet volstaan om de Antwerpse regio leefbaar en bereikbaar te houden. Een modal shift in het mobiliteitsgedrag voor zowel personen- als goederenvervoer is noodzakelijk. De beleidsambitie impliceert dat tegen 2030 maximum 50% van alle verplaatsingen (volledig) gebeuren met de auto, de andere 50% moet met duurzame transportmodi. Het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen⁶ is in opmaak en zal verduidelijken hoe het deze globale mobiliteitsvisie kan realiseren. Het betreft inspanningen op vlak van openbaar vervoer, fietsnetwerken en gedrag-beïnvloedende maatregelen (bijvoorbeeld dynamisch verkeersmanagement of financiële sturing voor een optimale benutting). Die inspanningen gaan hand in hand met een sterke inzet op de modal shift in goederenvervoer. De Antwerpse haven streeft voor het containervervoer naar een ambitieuze groei van spoorvervoer van 7% naar 15%, en voor binnenvaart van 38% naar 42% van de totale (groeïende) goederentrafiek.

Verder onderzoek is nodig om na te gaan welke acties van het regionaal mobiliteitsplan in co-relatie staan met het oostelijk Haventracé, en hoe het Haventracé en de acties uit het regionaal mobiliteitsplan elkaar kunnen ondersteunen en versterken.

2.1.2 Gebundelde infrastructuren

De oostelijke segmenten van het Haventracé interfereren ruimtelijk met een aantal infrastructuurprojecten voor duurzame transportmodi: De Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen (Infrabel), de leidingstraat Antwerpen-Geleen (Departement Omgeving) en de hoogwaardige vervoersassen. Deze projecten bevinden zich nog in de onderzoeks- en/of planfase. Interferentie is er ook met het project van de Oude Landen (Infrabel), hier is de plan- en besluitvorming al verder gevorderd.

In deze paragraaf schetsen we de vraagstelling/opgave van deze projecten en verduidelijken we hoe we hiermee in de onderzoeksfase van het Complex Project 'Oostelijke verbinding' mee omgaan, in het bijzonder in het (ontwerpend) onderzoek naar kansrijke alternatieven voor de realisatie van het oostelijk traject van het Haventracé.

⁶ 'Samen Vooruit. Routeplan 2030. Visienota, 27 juni 2018, Vervoerregio Antwerpen.

a. Oude Landen

Het Infrabelproject Oude landen voorziet in de aanpassing van de bestaande sporenbundel met gelijkvloerse kruisingen. In het kader van de beoogde modal shift in de goederenafhandeling van de haven van Antwerpen wenst Infrabel de spoorcapaciteit te verhogen en de **doorstroming van goederentreinen te verbeteren**. Voor twee goederenlijnen (L11 en L27A) wordt daarom een ongelijkgrondse kruising voorzien. Onder meer het gekozen lengteprofiel van deze spoorinfrastructuur (en de hierop aan te sluiten Tweede Spoortoegang) is ruimtelijk bepalend voor de ruimtelijke uitwerking van het Haventracé ter hoogte van de E19 en de verkeerswisselaar Antwerpen-Noord (A12-E19). Voor dit project is een ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vastgesteld (27 mei 2011). In de periode na de goedkeuring van het GRUP werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en goedgekeurd op 10 februari 2012. Infrabel heeft afgezien van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het project op 16 december 2016 om het GRUP te kunnen remediëren.

De Vlaamse Regering heeft op 21 december 2018 beslist over de “goedkeuring van een voorkeursscenario na (milieu-) onderzoek” in het kader van de herstelprocedure van het GRUP ‘Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren’”. Tot 21 april 2019 liep een openbaar onderzoek over deze beslissing en over de goedkeuring door de dienst MER van het Plan-MER.

Op basis hiervan zal de Vlaamse Regering opnieuw beslissen over de ‘reparatie’ van het bestaande GRUP Oude Landen van 2011. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning is in voorbereiding.

Wanneer het vertakkingscomplex “Oude Landen” in ophoging wordt aangelegd zal een Tweede Spoortoegang t.h.v. Ekeren eveneens een bovengrondse ligging krijgen. In dit geval worden ook de hogesnelheidslijn Antwerpen-Breda en de E19 bovengronds gekruist.

b. Tweede spoortoegang

Dit plan beoogt de aanleg van een tweede spoorontsluiting tot de Antwerpse Haven van de spoorvertakkingscomplex ‘Oude Landen’ in Ekeren tot aan de aansluiting op de lijnen 16 en 15 te Lier. De ruimtelijke projectie van dit voornemen in de ‘reservatiestrook tussen Ekeren (E19) en Wommelgem (E313) wijst op een directe interferentie met de uitwerking van de A102.

Voor de Tweede spoorontsluiting van de zeehaven Antwerpen was een plan-MER in opmaak. Gelet op de gewijzigde regelgeving zal het proces ‘spoorontsluiting’ vanuit de nieuwe geïntegreerde procedure moeten worden hernomen. Over de modaliteiten en aanpak moet de Vlaamse Regering nog afzonderlijk beslissen. Met dit project wordt een verbetering van de modal split beoogd en wordt het proces rond de Tweede Spoortoegang, zoals in het verleden, verder afgestemd met andere processen zoals die van het Haventracé.

De tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen is (samen met het project ‘Oude Landen’) geselecteerd als één van de Vlaamse spoorprioriteiten (zie bevestiging Vlaamse spoorprioriteiten in het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024).

c. Hoogwaardige openbaar vervoersas E313 en herinrichting E313

Een structurele verbetering van de modal split vereist de aanleg van voldoende en kwalitatieve openbaar vervoersassen. De visienota van het Routeplan 2030 zet in op de uitbouw van een dragend regionaal netwerk van openbare vervoerverbindingen (A-net voor sneltram en hoogwaardige busverbindingen). Een structurele verbetering van de E313/E34 tussen de Antwerpse Ring en de verkeerswisselaar Ranst is een belangrijk aandachtspunt in het streven naar een robuuste hoofdwegstructuur in de Antwerpse regio. Daarnaast wordt onderzocht hoe, gebundeld met de E313, in een nieuwe lijninfrastructuur voor een tramspoorlijn kan voorzien worden. De visienota van

het Routeplan 2030 zet in op de uitbouw van een dragend regionaal netwerk van openbare vervoerverbindingen (A-net voor sneltram en hoogwaardige busverbindingen). Wanneer hiervoor een tracé langsheen de E313 in beeld komt dan is er een duidelijke ruimtelijke en mobiliteitsinterferentie.

d. Hoogwaardige openbaar vervoersas richting Bischoppenhoflaan/Merksemsebaan)

Er wordt nagegaan hoe de aanleg van een openbaar vervoersas richting Wijnegem en Schilde, via de Bisschoppenhoflaan/Merksemsebaan kan afgestemd worden op de mogelijke realisatie van de A102. De kruising van deze weginfrastructuur (en een mogelijk op- en afrittencomplex) met een openbaar vervoersas heeft bijzondere potenties als transferium in functie van enerzijds het stedelijk gebied, anderzijds de noordoostelijke regio.

Dergelijk mobiliteitsknooppunt met P+R-faciliteiten dient te worden beoogd in een zoekzone langsheen de Houtlaan (tussen WSC en de omgeving Hoogmolenbrug).

e. Westelijke mobiliteitshub A12/Logistiek Park Schijns (LPS)

In het Routeplan 2030 wordt een mobiliteitshub ter hoogte van A12 vooropgesteld. De keuze wat de optimale locatie moet zijn voor zo'n hub, heeft interferentie met een reeks keuzes die nog moeten gemaakt worden in het kader van het Complex Project (ontsluiting Logistiek Park Schijns, besluitvorming Nx, herinrichting op- en afrittencomplexen op A12, faciliteren modal shift, ...). De geïntegreerde aanpak van het Complex Project is een goede werkwijze voor het maken van een gedragen en kwaliteitsvolle locatiekeuze.

f. Leidingstraat Antwerpen- Geleen

De leidingstraat beoogt een ruimtelijke reservatie van een tracé voor pijpleidingen tussen de Haven van Antwerpen en de Ruhr, met een aansluiting op de chemieclusters te Tessenderlo, Geel, Meerhout en Beringen. In de beleidsmatige kaders wordt voor infrastructuur zoals deze het bundelingsprincipe gehanteerd. Zowel de reservatiestrook A102 als de zone langs de E313 zijn zoekzones voor deze leidingstraat.

Op 20 maart 2020 werd in een mededeling van de minister gecommuniceerd dat het proces voor het ruimtelijke reserveren van een leidingstraat zal opgestart worden.

2.1.3. Vooruitzichten naar de onderzoeksfase

a. Oude Landen

Het onderzoek van het Oostelijk Haventracé, in casu de omgeving van het verkeerscomplex A12/E19 ter hoogte van Ekeren, zal in afstemming met de plannen voor het Infrabelproject Oude Landen gebeuren. We gaan er vanuit dat de plannen voor Oude Landen in die mate zullen gevorderd zijn dat ze een randvoorwaarde vormen voor het (ontwerpend) onderzoek van het Oostelijk Haventracé.

b. Tweede Spoortoegang tot de Haven van Antwerpen, Leidingstraat Antwerpen-Geleen; Hoogwaardige vervoersas E313 en Herinrichting E313

Het onderzoek van het oostelijk Haventracé met betrekking tot de A102, in casu de ligging in de reservatiestrook tussen Ekeren en Ranst, zal nagaan hoe de A102, de Tweede Spoortoegang en de leidingstraat Antwerpen-Geleen, in deze zone ruimtelijk kunnen 'samengaan' (verticaal en horizontaal).

Het onderzoek inzake de optimalisatie van de E313 tussen de verkeerswisselaar in Ranst en de R1 en de aansluiting van de A102 op de E313, zal nagaan hoe de E313 en de hoogwaardige openbaar vervoersinfrastructuur, en de leidingstraat Antwerpen-Geleen in deze zone ruimtelijk kunnen 'samengaan' volgens een aantal kansrijke alternatieven. Daarnaast wordt rekening gehouden met de inpassing van een mobipunt in de omgeving van de verkeerswisselaar in Ranst.

Het onderzoek zal op een strategisch niveau nagaan hoe de infrastructuurprojecten kunnen samengaan in de betreffende zones. Hierbij worden kansrijke alternatieven verkend en afgewogen. Dit vergt een geïntegreerd (ontwerpend) onderzoek. Het doel is te komen tot een voorstel in deze zones voor de realisatie van het Haventracé en hiermee in overeenstemming zijnde kansrijke alternatieven voor de Tweede Spoortoegang, de Leidingstraat en de Hoogwaardige openbaarvervoersas. Dit complex project voert niet de opportuniteitsstudie of onderbouwing voor de Tweede Spoortoegang, de Leidingstraat of de Hoogwaardige Openbaarvervoersas maar exploreert en selecteert louter de mogelijkheden waarbij deze infrastructuurprojecten in deze zones in de verdere toekomst ruimtelijk gebundeld kunnen gerealiseerd worden. Het complex project zal dus niet alle alternatieven van alle segmenten van de Tweede Spoortoegang, de Leidingstraat of de Hoogwaardige Openbaarvervoersas onderzoeken.

2.1.4. Omgevingskwaliteit en klimaatrobuustheid

Zoals bleek uit de diverse tussenkomsten en besprekingen in de schoot van de Werkbank Haventracé is er een grote bezorgdheid over de impact van het Haventracé op de kwaliteit van de omliggende ruimte. Er wordt gevraagd om maximaal de kansen te benutten om een significante kwaliteitsverbetering van de bebouwde en onbebouwde ruimte in de omgeving van het Haventracé te bewerkstelligen (ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuurlijkheid, functionele verbindingen, integraal waterbeleid, ontharding, versterken van de ecosysteemdiensten, klimaatrobuustheid,...), vanuit een samenhangende visie op de woon-, recreatieve, natuurlijke en landschappelijke structuur en de aanpassingen die noodzakelijk zijn in functie van klimaatadaptatie.

Verder onderzoek is nodig om na te gaan hoe de uitwerking van het Haventracé kan leiden tot een globale verminderde belasting van de gezondheid voor omwonenden door luchtvervuiling en geluidshinder, een meer rechtvaardige verdeling van de hinder van het verkeer over de bevolking van de stadsregio (met inbegrip van alle hinderaspecten, inclusief de verkeersleefbaarheid van dorpskernen), alsook een rechtvaardige verdeling van de reductie van de hinder. Dit hangt samen met de vraag naar de uitwerking van een reeks uitvoerbare maatregelen om de verhoging van de CO₂ emissies tegen te gaan, en anderzijds te voorzien in de opslag van de CO₂ emissies in natuurlijke systemen (de 'klimaatbossengordel').

Verder onderzoek is ook nodig om na te gaan hoe infrastructuurprojecten kunnen bijdragen tot het opheffen van knelpunten in groene verbindingen en kansen in zich dragen voor de creatie van nieuwe groenzones voor klimaatmitigatie, biodiversiteitswinsten en recreatie in het projectgebied. Bijzondere aandacht dient hierbij ook te gaan naar hydrologische kansen en bedreigingen.

In de ambitiefase zullen de thema's omgevingskwaliteit en klimaatrobustheid verder uitgewerkt worden.

2.2 Globale beschrijving van het programma van Complex Project Oostelijke Verbinding

De kern van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' wordt gevormd door het programma voor het oostelijk traject van het Havenstracé. Het programma van het Havenstracé heeft een belangrijke infrastructurele component (de optimalisatie, versterking en afwerking van de robuuste hoofdwegstructuur om het verkeer zo veel mogelijk rond de stad te leiden en de Antwerpse haven te ontsluiten en het faciliteren van de ambitieuze modal shift). Dit is gekoppeld aan een investeringsprogramma voor diverse transportmodi, met inbegrip van een aangepaste verkeerssturing.

Het Havenstracé is ook een hefboom voor het oplossen van bestaande knelpunten inzake de (verkeers-)leefbaarheid, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit en landschap, binnen een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. In de omgeving van het Havenstracé zijn er diverse vragen omtrent de realisatie van infrastructuur voor andere duurzame modi (tram, bus, trein, fiets, voetganger).

Voor dit geheel en ook voor het oostelijk traject van het Havenstracé zijn er heldere keuzes rond prioriteiten nodig: projecten met een voldoende probleemoplossend vermogen van het geheel van de hierboven vermelde infrastructurele en omkaderende maatregelen, en dit met oog voor de financieringsaspecten⁷.

De uitwerking van deze opgave is eveneens gevat door een aantal hiermee samenvallende beleidsopties (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan) en ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi (de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige vervoersas langsheen de E313).

Vanuit het perspectief van gebundelde infrastructuuruitbouw is het essentieel om de uitwerking van de nieuwe weginfrastructuur af te stemmen. Het geheel is een brede infrastructuurbundel, die op zich deel uitmaakt van een geïntegreerde gebiedsopgave. De oostelijke verbinding slaat dus op een geïntegreerd verhaal van gebundelde infrastructures die een duurzaam verbindend mobiliteitsnetwerk uitbouwen én op een reeks van projecten die de landschappelijke en ecologische verbindingen versterken in functie van een klimaatrobust netwerk.

2.3 Beleidscontext

In deze paragraaf overlopen we de beleidskaders op Vlaams niveau die kaderend en sturend zijn voor de uitwerking van het Complex Project of waarmee afstemming nodig is. Visies en aandachtspunten van agentschappen en departementen van de Vlaamse overheid, lokale besturen, het

⁷ Het is zaak om ook telkens kwalitatief te evalueren, volgens verschillende afwegingen, welke de toegevoegde waarde is van de inzet van de budgettaire middelen in functie van de doelstellingen van het Havenstracé. Deze doelstellingen zijn ruimer dan het verkeerspotentieel en betreffen doelstellingen van het geïntegreerde project inzake mobiliteits-, (verkeers-)leefbaarheid, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit.

provinciebestuur en stakeholders zijn reeds (gedeeltelijk) verzameld in de (overkoepelende) Werkbank Haventracé. Tijdens de uitwerking van de ambitiefase wordt dit verder aangevuld en expliciet gemaakt in het proces. Een aantal plannen op provinciaal niveau, die reeds in beeld gekomen zijn of samenhangen met plannen/projecten op Vlaams niveau worden reeds vermeld (niet-limitatief).

a. Vlaams Regeerakkoord & Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

In het Vlaams Regeerakkoord en in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken zijn verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit opgenomen, die zich vertalen door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode (naast al deze die al vervat zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma)). Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, wordt verder zoals afgesproken volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, modal shift, ...) uitgevoerd en blijft een belangrijk speerpunt van de Vlaamse Regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken. Daarbij blijven we inzetten op een goede constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en de maatschappelijke actoren.

Er wordt prioriteit gegeven aan investeringen in infrastructuur voor fietsers en voetgangers, in het openbaar vervoer, in de doorstroming op het hoofdwegennet en in missing links.

De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Er is te streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen.

b. Toekomstverbond

Zoals gezegd maakt het Haventracé, 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, afgesloten op 15 maart 2017 tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio.

Het Haventracé wordt op de juiste maat uitgebouwd om de gewenste bijdrage te leveren aan de robuuste dubbele ringstructuur in de Antwerpse regio en om de stadsregionale voordelen van de Oosterweelverbinding sterker tot uiting te laten komen. In de onderzoeksfase van het complex project zal het verkeersonderzoek verder het programma van eisen van de wegeninfrastructuur (capaciteit en vormgeving) nader bepalen, rekening houdende met de voorgestelde verkeerssturing (onder andere gedifferentieerde tolheffing) in de regio.

c. Vervoerregio Antwerpen

Het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen (het 'Routeplan 2030') is in voorbereiding (Visienota Routeplan 2030, 27 juni 2018). In het ontwerp van het Routeplan 2030

krijgen de nodige inspanningen op vlak van openbaar vervoer, voetgangers- en fietsnetwerken en gedrag-beïnvloedende maatregelen (bijvoorbeeld dynamisch verkeersmanagement voor een optimale benutting) hun plaats. De uitwerking van de fietsprojecten hangt samen met initiatieven die de provincie Antwerpen hierover neemt (zie bijvoorbeeld Fietsostrade F12 (Antwerpen - Bergen-Op-Zoom)).

Die inspanningen gaan hand in hand met een sterke inzet op de modal shift in goederenvervoer.

Het onderzoek naar het Haventracé zal rekening houden met de elementen die worden aangereikt uit het Routeplan 2030. Maatregelen en investeringen die kaderen binnen de modal shift doelstellingen voor personen- en goederenverkeer sturen het functioneren van het Haventracé aan. Er komt verkeersruimte om het doorgaand verkeer om te leiden en het ontwerpend onderzoek van het Haventracé zal ook antwoorden bevatten betreffende de infrastructurele noden van de modal shift: nieuwe of te herstellen fietsverbindingen, vrije busbanen en/of de uitbouw van overstappunten op de knooppunten van het Haventracé. Daarom zal het onderzoek naar het Haventracé verder ook inzetten op de ondersteuning van de realisatie van de infrastructuur voor duurzame modi (pijpleidingen, spoorverkeer,) daar waar ruimtelijke interferenties afgestemd moeten worden of fysieke bundeling mogelijk moet gemaakt worden.

d. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (1997 en herzieningen) is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen: de resterende open ruimte maximaal beschermen en de steden herwaarderen. Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven.

Het onderzoek naar het Haventracé zal rekening houden met de selectie en de inrichtingseisen van de hoofdwegen. Een belangrijk principe is het bundelen van infrastructuur (water, weg, spoor, leidingstraten) in het bijzonder in de verbindingen van het havengebied en het achterland.

e. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De Vlaamse Regering formuleert in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen voor de komende decennia en zal samen met een set van beleidskaders het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie vormt op dit moment dus geen rechtsgrond voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het onderzoek naar het Haventracé zal vanuit deze strategische doelstellingen en kernkwaliteiten specifiek inzetten op het vrijwaren van inname open ruimte, ontharden en het herstellen van open

ruimte verbindingen (groenblauwe netwerken). Bij ruimtelijke interventies in functie van de verkeersinfrastructuur en het verbeteren en versterken van de omgevingskwaliteit wordt uitgegaan van de kwaliteiten en karakteristieken van het erfgoed en landschap, ecologische samenhang en biodiversiteit, klimaatbestendigheid en wordt een maximale ontharding nagestreefd.

f. Energie- en klimaatplan

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 definitief goed. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 wordt voor de transportsector een daling van de broeikasgasemissies met 23% vooropgesteld, in het bijzonder het tegengaan van CO₂ emissies bij het vervoer over de weg.

Belangrijke bronnen van CO₂ zijn de activiteiten in het steeds groeiende havengebied en het vervoer over de weg. Dit leidt tot een toename van broeikasgasemissies. Ook de aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur leidt tot een toename van de emissies.

Om die toename maximaal tegen te gaan zetten we extra in op openbaar vervoer en willen we de extra toename van broeikasgasemissies door de weginfrastructuur gaan opslaan in klimaatbossen, moerassen,

Het complex project zal enerzijds voorzien in een reeks uitvoerbare maatregelen om de verhoging van de CO₂ emissies tegen te gaan (inzet op alternatieve vervoersmodi), en anderzijds voorzien in de opslag van de CO₂ emissies in natuurlijke systemen (inzet op klimaatbossen, moerasgebieden, ...).

g. Tweede Waterbeleidsnota

De Tweede Waterbeleidsnota werd op 20 december 2013 vastgesteld door de Vlaamse Regering. De tweede waterbeleidsnota bevat de algemene beleidsvisie van de Vlaamse Regering op het waterbeleid voor de periode 2014-2019. De waterbeleidsnota zet de krijtlijnen uit voor het integraal waterbeleid en geeft richting aan de opmaak van de waterbeheerplannen. Daarnaast zijn de waterbeheerkwesties hierin opgenomen: zaken die kunnen leiden tot een achteruitgang van het watersysteem, of die de verbetering en het herstel ervan in de weg kunnen staan. De waterbeheerkwesties worden opgemaakt ter voorbereiding van de eigenlijke stroomgebiedbeheerplannen. De waterbeleidsnota geeft ook de afstemming weer met de gewestelijke beleidsplannen van de betrokken beleidsdomeinen.

Het complex project zal mee de doelstellingen en beleidsprincipes uit de Waterbeleidsnota integreren, zoals ruimte vrijwaren en vrijmaken voor water, efficiënt en multifunctioneel ruimtegebruik, een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak, de weerstand en veerkracht van watersystemen verhogen, inzetten op groenblauwe netwerken en verhogen van de omgevingskwaliteit.

h. Stroomgebiedbeheerplannen

Op 18 december 2015 stelde de Vlaamse Regering de stroomgebiedbeheerplannen voor Schelde en Maas voor de periode 2016-2021 vast. De stroomgebiedbeheerplannen bepalen de hoofdlijnen van het integraal waterbeleid voor het desbetreffende stroomgebiedsdistrict en bevatten maatregelen en acties om de waterkwaliteit te beschermen en te herstellen, om het duurzame gebruik van water op langere termijn te garanderen en om de negatieve impact van overstromingen op mens, milieu,

cultureel erfgoed en economie te beperken. Voor het complex project is onder meer het bekken-specifiek deel Benedenscheldebekken van toepassing.

De maatregelen en acties uit deze plannen geven mee richting aan de doelstellingen omtrent leefbaarheid, omgevingskwaliteit en klimaat binnen het complex project.

i. Vlaams Actieplan Droogte en Wateroverlast

De Vlaamse Regering heeft op 5 april 2019 het Actieplan Droogte en Wateroverlast goedgekeurd. Het actieplan geldt voor de periode tussen 2019 en 2021 en vormt een aanvulling op de stroomgebiedbeheerplannen 2016-2021. Dit actieplan is dan ook gericht op korte termijnacties in aanloop naar de volgende generatie stroomgebiedbeheerplannen. Doelstelling is om quick-wins te realiseren voor de nodige kennisonderbouwing en de nodige juridische, maatschappelijke en technologische omkadering van de structurele aanpak in de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027. De acties van dit plan worden ondergebracht in vier groepen: (1) bijkomende richtlijnen en optimalisatie van regelgeving, (2) communicatie- en sensibiliseringsinitiatieven, en (3) acties die innovatie stimuleren of faciliteren en (4) acties die bijdragen aan kennisopbouw, monitoring en modellering.

Het onderzoek van het complex project zal afstemming nastreven. De maatregelen en acties uit dit plan geven mee richting aan de doelstellingen omtrent leefbaarheid, omgevingskwaliteit en klimaat binnen het complex project.

j. Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Het Economisch Netwerk Albertkanaal is een ruimtelijk samenhangend netwerk van gemeenten die aan het Albertkanaal liggen, in de nabijheid van de E313. Het netwerk heeft als doel de economische groei gestructureerd op te vangen. Het Albertkanaal en de E313 zorgen voor goede transportmogelijkheden, over de weg en over het water.

Deze troeven maken dat de omgeving rond het Albertkanaal bij uitstek geschikt is voor nieuwe regionale bedrijventerreinen. Er is nu reeds veel bedrijvigheid rond het Albertkanaal. Verouderde of niet goed ontwikkelde terreinen kunnen door herstructurering of inbreiding opnieuw aantrekkelijk gemaakt worden.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wijst op het belang om het Albertkanaal als een ruimtelijk samenhangend netwerk te beschouwen en om de inspanningen over de hele lengte van het Albertkanaal te coördineren vanop gewestelijk niveau. Zo kunnen de economische sterkten van het gebied elkaar aanvullen en kan de economische groei gestructureerd opgevangen worden.

Het onderzoek van het complex project streeft afstemming met de volgende relevante ENA-projecten na:

1. Kanaal te Antwerpen:

Het betreft de omgeving rond de bedrijventerreinen en aangrenzende woongebieden langs het Albertkanaal (vanaf de Antwerpse haven tot Schoten en Wijnegem). Dit project heeft een inbreiding en herstructurering van de historisch verouderde bedrijfsgebouwen -met een relatief beperkt gebruik van kanaal, een verwaarloosd en ongeordend openbaar domein

en insluiting in het stedelijk weefsel- tot doel. De provincie Antwerpen werkt, samen met lokale partners dit toekomstplan uit. Het toekomstplan (of kaderplan) is een ruimtelijke totaalvisie, die alle acties rond wonen, ondernemen, bereikbaarheid en een groene omgeving bundelt. De provincie coördineert overleg tussen alle betrokken partners.

2. Wommelgem-Ranst:

In het gebied ten noorden van de E313 in de gemeenten Wommelgem en Ranst is een onderzoek gestart naar de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Het betreft een potentieel regionaal bedrijventerrein dat maximaal inspeelt op de multimodale troeven van deze locatie, met hoofdzakelijk een invulling als transport- en distributiezone en watergebonden bedrijventerrein. In 2010 werd dit proces opgeschort, in afwachting van een oplossing voor de ontsluiting (op een hoger schaalniveau).

k. Verkennende studie 'groenpool Antwerpen'

Het departement Omgeving en het agentschap Natuur en Bos hebben een intensief onderzoekstraject doorlopen waarin onderzocht werd hoe de 'Groenpool Antwerpen' vorm kan krijgen en kan uitgroeien tot een unieke plaats voor mens en dier. Het resultaat is een ideeënboek waarmee de Vlaamse overheid haar ambities uitspreekt om, in samenwerking met verschillende partners, dit groengebied verder te gaan ontwikkelen.

Het gebied is gelegen tussen de stad Antwerpen en de Kempen, op het grondgebied van de gemeenten Ranst en Wommelgem. Het ligt op een strategisch knooppunt van een aantal belangrijke ecologische structuren zoals de Schijnvallei, de Netevallei en de vallei van de Tappelbeek. Het gebied is doorheen de jaren door de toevoeging van oostwestgerichte infrastructuren zoals het Albertkanaal en E313 meer en meer versnipperd geraakt. Enkele grote infrastructurele en economische projecten zijn er gepland: gaande van de aanpassingen aan de E313 tot nieuwe bedrijventerreinen in het kader van het economisch netwerk Albertkanaal (ENA).

Daarnaast het provinciebestuur Antwerpen het initiatief genomen om de open ruimte en groengebieden ten oosten van de stad Antwerpen te verbinden en te versterken (Gebiedsgericht project 'Groen Kruis').

Het onderzoek van het complex project zal in functie van de klimaatrobustheid bos-, water- en groenontwikkelingsprojecten opnemen.

l. Verbreding Albertkanaal

De waterwegbeheerder 'de Vlaamse Waterweg' investeert in de verdere uitbouw van het Albertkanaal. Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang.

In het kader van de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal wordt voorzien in het verhogen van de bruggen. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen en krijgt ook Short Sea Shipping mogelijkheden op het Albertkanaal.

Het onderzoek van het complex project zal afstemming nastreven.

2.4 Projectdoelstellingen

Om de ambities op vlak van mobiliteit, leefbaarheid, klimaat en omgevingskwaliteit te kunnen vertalen naar een concreet programma is een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak nodig. De scope is breder dan louter het verkeerskundige en infrastructurele. Er wordt ook ingezet op een landschapsecologisch programma in functie van leefbaarheid en klimaat.

Algemene doelstellingen

Het Complex Project heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren met het oog op de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.

Het doel van de onderzoeksfase is evenwel niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid ...), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi. Een andere algemene doelstelling is ook om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen.

Het Complex Project zal in de onderzoeksfase komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobuust uit te bouwen.

De geïntegreerde oplossingen voor het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' omvatten een pakket maatregelen en ingrepen die de omgevingskwaliteit in de brede regio verbeteren, onder meer leefbaarheid, ruimtelijke en ecologische kwaliteit en de verkeersleefbaarheid van woongebieden, de spreiding van het verkeer over het onderliggende wegennet, de verkeersveiligheid, de lokale en bovenlokale mobiliteit (niet limitatief).

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een klimaatrobuuste ruimtelijke ordening: de opvang en opslag van CO₂-emissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste klimaatbossengordel en het ontharden van bebouwde ruimte om ook de bodem in te zetten in functie van klimaatoplossingen.

We streven naar een maximale co-creatie om de bovenstaande doelstellingen gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, maatschappelijk middenveld, een breed scala aan burgerbewegingen, individuele burgers...

In de (in tijd beknopte) 'ambitiefase' gaan we na welke projecten, die invulling geven aan de te realiseren vervoersinfrastructuur en aan de geïntegreerde gebiedsvisie, via een parallelle procedure sneller kunnen worden gerealiseerd. Die projecten blijven wel deel uitmaken van het

samenwerkingsproces van de oostelijke verbinding, maar zullen via een parallel procedureel traject verlopen.

De rol van het complex project

Om de algemene doelstellingen van het complex project te bereiken is er nood aan een flankerend mobiliteitsprogramma met enerzijds o.a. sturende maatregelen in functie van de omleiding van het doorgaand verkeer en bereikbaarheid van de Haven (zoals gedifferentieerde tolheffing) en anderzijds maatregelen om de modal shift voor personen- en goederenverkeer te realiseren.

Concreet betekent dit ten eerste dat de infrastructurele ingrepen, opgenomen in dit complex project, ontworpen worden in afstemming met de globale visie op het robuuste ringsysteem in de Antwerpse regio en de globale verkeersafwikkeling op Vlaams niveau en de maatregelen in het kader van de plannen van de Vervoerregio.

Dat overkoepelend kader is een fundamentele voorwaarde. Het complex project 'Oostelijke Verbinding' kan via de hierboven geformuleerde algemene doelstellingen een bijdrage leveren aan dat kader. Een complex project is een projectgedreven aanpak voor realisatie van projecten van een groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang. Het gaat eveneens om projecten die een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vragen. Een heel aantal projecten en quick wins kunnen ook zonder ruimtelijk planproces tot realisatie komen. In dat geval heeft het weinig meerwaarde om deze op te nemen in het complex project, tenzij ze rechtstreeks gelinkt zijn aan de realisatie van de verschillende verbindingen, opgenomen in de algemene doelstellingen.

In de onderzoeksfase van het Complex Project kan nagegaan worden of nog andere projecten inzake infrastructuur voor het openbaar vervoer of andere infrastructures kunnen ingepast worden in de uitwerkingsfase van het Complex Project. Het voorkeursbesluit zal, na afloop van de onderzoeksfase, een gebiedsgerichte en geïntegreerde visie voor het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen verankeren. Het zal bestaan uit verschillende types van projecten, omschreven op strategisch niveau, die ook door verschillende bevoegde instanties opgenomen worden. In het voorkeursbesluit kunnen we de afstemming tussen die verschillende onderdelen (inzake engagementen, fasering, harde en zachte koppelingen, financiering...) verankeren. In de uitwerkingsfase kan dan voor elk van de projectonderdelen van de geïntegreerde gebiedsvisie een apart traject opgestart worden, dat leidt tot verschillende projectbesluiten (herbestemming, vergunningen, actieprogramma,...) en/of omgevingsvergunningen.

Procesaanpak

De aanpak van het complex project vraagt een participatief en open proces. Dit wordt geborgd in het participatief orgaan 'regionale werkbank Oostelijk Haventracé', ambtelijk overleg in de projectstuurgroep van het complex project en de overkoepelende stuurgroep voor het Haventracé. De projectstuurgroep wordt aangevuld met stakeholders die een partnerschap kunnen opnemen in de onderzoeksfase van het complex project (zoals Infrabel, De Lijn, provinciebestuur Antwerpen,...).

Om de kwaliteitsstandaard inzake belanghebbendenmanagement aan te houden en vanuit een gecoördineerd overheidsoptreden, blijven deze overlegplatformen wel deel uitmaken van het participatieproces binnen de werkbank Haventracé (als onderdeel van de Werkgemeenschap en dus

het Toekomstverbond, en hier aangevuld met de specifieke burgerbewegingen en belangengroepen uit de ruimere rand).

Het complex project biedt de mogelijkheid om de bestaande dynamiek in dit gemeenschappelijk proces van actoren verder te zetten met uitzicht op het uitklaren en nemen van verantwoordelijkheden in een gedeeld engagement. Ook de parallel op te starten procedures voor snellere (deel)projecten worden binnen het proces opgevolgd.

We streven naar een maximale co-creatie om de bovenstaande doelstellingen gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, maatschappelijk middenveld, burgerbewegingen,...

3 Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig zijn, als een vergunningencomponent.

Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn. Het decreet van 25 april 2014 voorziet criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt:

1. De probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen. In het gebied ten oosten van Antwerpen spelen diverse belangen: landbouw, economie, natuur, wonen, recreatie,... Om concrete realisaties in gang te zetten is overleg met en afweging tussen al die belangen noodzakelijk.
2. Het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en/of de mobiliteit. Het project start vanuit een brede invalshoek. Aspecten van mobiliteit, economie, wonen in een leefbare omgeving en een duurzame omgevingskwaliteit staan centraal in het complex project.
3. het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact. De mobiliteitsimpact van dit project is aanzienlijk en tegelijk spelen diverse andere thema's een rol in het geïntegreerd nadenken over realisaties in het gebied.

Voor het oostelijk onderdeel van het Haventracé is de problematiek dus zeker complex. De mogelijke oplossingen die verkend werden, wekken veel en gemengde reacties op. De probleemstelling en mogelijke oplossingen zijn erg verweven met een aantal beleidsdomeinen: mobiliteit, infrastructuur, klimaat, ruimtelijke ontwikkeling, welzijn en gezondheid, landschaps- en omgevingskwaliteit. Meerdere besturen en beleidsniveaus zijn betrokken en de problematiek vat een veelheid aan maatschappelijke actoren.

Er is daarom nood aan een formeel kader dat de voortgang van het project kan structureren en systematisch voorziet in participatie met actoren. Bij de uitwerking van de concrete oplossingen voor het Complex Project kan zo rekening gehouden worden met de diverse en verschillende belangen en ambities van de betrokken actoren.

4 Bevoegde overheid

Volgens artikel 6, §1, van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse regering een startbeslissing nemen. Gelet op de volgende elementen ligt het voor de hand dat de Vlaamse regering in dit geval de bevoegde overheid is:

- 1° aanvragen ingediend door de wegbeheerder van autosnelwegen en gewestwegen
- 2° aanvragen met betrekking tot spoorwegen en tramlijnen

5 Eerste zicht op de onderzoeksfase

De onderzoeksfase van dit Complex Project zal antwoord moeten bieden aan vragen vanuit drie strategische perspectieven:

1. De rol van het Oostelijk Haventracé in het verbeteren van de verkeerstructuur in de Antwerpse regio en de bijdrage van het Oostelijk Haventracé in het realiseren van de modal shift
2. De bundeling van weginfrastructuur met infrastructuur voor duurzame mobiliteit
3. De integratie van het Oostelijk Haventracé in een gebiedsvisie op verbetering van de omgevingskwaliteit en inspelend op de uitdagingen inzake klimaat.

Bij de start van de onderzoeksfase worden deze perspectieven verder uitgewerkt tot ambities van het Complex Project. Dan zal er verdere uitwerking worden gegeven aan de algemene doelstellingen in functie van de concretere uitwerking van een onderzoeksprogramma voor het Complex Project. Die ambitiefase houdt verder overleg in met stakeholders en (mogelijke) partners,

Vanuit het verkennend traject kunnen, niet-limitatief, reeds volgende deelonderzoeken, in functie van de drie strategische vragen, genoemd worden:

Doorwerking onderzoeksvragen en onderzoekskader

De onderzoeksvragen en het onderzoekskader uit de beleidscontext en ruimtelijk samenhangende projecten werken door in het onderzoeksprogramma (zie 2.1.1, 2.1.2 en 2.3).

Bijkomend verkeersonderzoek

Uit het reeds gevoerde verkeersonderzoek bleek voor het oostelijk traject van het Haventracé de noodzaak aan bijkomend onderzoek over de A12-Noord, de Nx en de nieuwe verbinding A102 (tussen de E19 en E313) in functie van het verder bepalen van de capaciteits- en ontwerpeisen voor deze verbindingen. Verder wordt er in de onderzoeksfase van het Complex Project afstemming nagestreefd met het verkeersonderzoek voor het overkoepelende Haventracé, dit met betrekking tot

de rol en de mogelijkheden/effecten van de A12/A102, zowel in het raam van een robuust ringsysteem als in afstemming met het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet op Vlaams niveau.

De nood aan bijkomend onderzoek naar de gevolgen van het Haventracé voor het ruimere net van hoofd- en primaire wegen en onderliggende wegen rijst weliswaar voor het volledige Haventracé. Maar in het bijzonder is aanvullend onderzoek nodig voor het oostelijk traject van de A12 - Noord en de nieuwe verbinding A102 (tussen de E19 en E313). Dit geldt in zekere mate ook voor de A12 en de hieraan gekoppelde Nx. Aandacht moet gaan naar de regionale ontsluitingen en de relatie met het onderliggende wegennet. Het ontwerp Routeplan 2030 biedt hier op hoofdlijnen houvast: verbeteren van regionale aansluitingen, verbeteringen voor de (verkeers-)leefbaarheid en -veiligheid van de omliggende woonkernen.

De verkeersmodellering moet verder verfijnd worden 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. Er dient onderzocht te worden of en hoe de vrijgekomen 'capaciteit' op het onderliggende wegennet (omwille van het verschuiven van verkeersstromen naar het hoofdwegennet) een duurzamere en verkeersveilige invulling krijgt om te vermijden dat er nieuwe verplaatsingen worden aangetrokken. Verder moet onderzocht worden welke (positieve en negatieve) effecten op vlak van leefbaarheid en omgevingskwaliteit dit met zich mee brengt voor het onderliggend wegennet, met als uitgangspunt op zoek te gaan naar maatschappelijke meerwaarde.

Op het overkoepelende niveau vraagt dit een aanpak met duidelijke afstemming met de overige projecten van het Toekomstverbond (het regionaal mobiliteitsplan, de robuustheid van de ringstructuren en het bewaken van de gewenste evenwichtige spreiding van het verkeer over de drie Scheldekruisingen) en een blik op de ruimere omgeving (verkeerseffecten op de hoofdwegen en het onderliggende wegennet). Dit zal een doorrekening vragen van effecten op zowel het hoofdwegennet, Vlaanderen breed, als op het onderliggend wegennet.

Verder onderzoek is nodig om de betekenis, ligging en ontwerpeisen van de gewenste verkeersinfrastructuur van de oostelijke segmenten van het Haventracé te omschrijven en keuzes te maken.

Verkennen van randvoorwaarden en mogelijkheden op vlak van omgevingskwaliteit en klimaatacties

Er wordt onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden om de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied van het Haventracé te verbeteren. Dit onderzoek wordt gevoerd in de omgeving van het programma van het oostelijk Haventracé en met de infrastructuur voor duurzame transportmodi, daar waar er een ruimtelijke interferentie is.

In het gebied ten oosten van Antwerpen gaan we op zoek naar ruimtelijke acties die tegemoet kunnen komen aan de uitdagingen inzake klimaat, waarbij we focussen op acties die tevens een meerwaarde hebben inzake natuur en bos (zowel in een open ruimte context als inzake stedelijke natuurkwaliteit), recreatie,....

In functie van het overkoepelend kader inzake mobiliteit

In de onderzoeksfase wordt de samenhang bekeken met een flankerend mobiliteitsprogramma met o.a. sturende maatregelen (zoals gedifferentieerde tolheffing). Ook algemene maatregelen die kaderen binnen de modal shift doelstellingen voor personen- en goederenverkeer (zoals het aanbieden van duurzame alternatieve vervoersmodi of een duurzamer parkeerbeleid) kunnen het functioneren van het (Oostelijk) Haventracé ondersteunen.

In de onderzoeksfase moet in beeld worden gebracht hoe de uitwerking van het programma van het Oostelijk Haventracé kan bijdragen tot de realisatie van de gewenste modal shift (in samenhang met de uitwerking van het programma van de Vervoerregio Antwerpen).

Het Haventracé zal bijdragen aan het opvangen van doorgaand verkeer op het hoger wegennet en de bereikbaarheid van de haven op beide Scheldeoevers waarborgen.

Om dit te bereiken wordt er op systeemniveau (Vervoerregio Antwerpen) een flankerend mobiliteitsprogramma uitgerold met o.a. sturende maatregelen (zoals gedifferentieerde tolheffing of duurzaam parkeerbeleid). Ook maatregelen die kaderen binnen de modal shift doelstellingen voor personen- en goederenverkeer ondersteunen het functioneren van het Haventracé. Dit is bijvoorbeeld mogelijk omdat er meer verkeersruimte komt om het doorgaand verkeer om te leiden. Omgekeerd kan de infrastructurele uitwerking van het Haventracé kansen bieden voor nieuwe of te herstellen fietsverbindingen (bijvoorbeeld in de Tijsmanstunnel), voor het opnemen van vrije busbanen en/of de uitbouw van overstappunten op de knooppunten van het Haventracé.

In de onderzoeksfase gaan we na hoe de uitwerking van het programma van het oostelijk traject van het Haventracé kan bijdragen tot de realisatie van de gewenste modal shift (in samenhang met de uitwerking van het programma van de Vervoerregio Antwerpen).

Aanvullende inzichten

Uit de besprekingen tijdens de werkbank is een duidelijke maatschappelijke vraag naar voor gekomen over de financiële aspecten van deze projecten⁸. Dit zal worden opgenomen in het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en de baten, als onderdeel van het geïntegreerd onderzoek. Ook de afweging over de uitvoeringstechniek hangt hiermee samen.

Geïntegreerde gebiedsvisie en ontwerp onderzoek

Dit Complex Project heeft de wens om in de onderzoeksfase te komen tot **een geïntegreerde gebiedsvisie** als kader voor het formuleren van concrete investeringsprojecten en projecten die leiden tot kwalitatieve meerwaarde in het gebied van het oostelijk Haventracé, cf. de drie strategische vragen, en de projecten waarvan de ruimtelijke afstemming wordt onderzocht (de infrastructuur voor de duurzame transportmodi).

Voor wat het infrastructurele programma betreft zal op het niveau van de onderzoeksfase een **ontwerpend onderzoek** gevoerd worden naar enerzijds het mogelijke wegenontwerp (met alternatieven en varianten) en de aansluiting van dit wegenontwerp bij de bestaande hoofdwegenstructuur en het onderliggende wegennet. Naast het zoeken naar mogelijkheden om de omgevingskwaliteit, (verkeers-)leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren in het gebied, onderzoeken we ook de impact van deze structurerende verkeersinfrastructuren en de mogelijkheden om deze impact te voorkomen of te milderen en de samenhangende klimaatacties.

Alternatieven, afstemming en afweging

Het geheel van de bovenstaande onderzoeklijnen convergeert in de opmaak van mogelijke toekomstschetsen voor het samenhangend geheel van het oostelijk traject van Haventracé, de infrastructuur voor duurzame transportmodi en omgeving. De werkwijze is een **integreend participatief ontwerpend onderzoek**. De toekomstschetsen verkennen de **ambities** van de brede **infrastructuur-, mobiliteits- en gebiedsopgave** en **geven zicht op concrete uitvoeringsprojecten**.

In het kader van de alternatievenonderzoeksnota vormen deze toekomstschetsen van verschillende oplossingen het startpunt van het geïntegreerd onderzoek. Het onderzoek zal in de onderzoeksfase het project met al de voorgestelde alternatieven beoordelen op strategisch niveau. Dit betekent dat in de huidige fase de invulling van de terreinen nog niet op detailniveau wordt onderzocht, maar het onderzoek kijkt wel door naar mogelijke interventies en concrete uitvoeringsprojecten.

Het doel van het onderzoek is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Bij de start van de onderzoeksfase wordt de alternatievenonderzoeksnota opgemaakt. Die nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingsfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De alternatieven onderzoeksnota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden. Uit de inspraak op de alternatievenonderzoeksnota kunnen bijkomende alternatieven voortkomen.

⁸ Het is zaak om ook telkens kwalitatief te evalueren, volgens verschillende afwegingen hoe en in welke mate de inzet van de budgettaire middelen bijdraagt tot de doelstellingen van het Haventracé. Deze doelstellingen zijn ruimer dan het verkeerspotentieel want behelzen een geïntegreerde project inzake mobiliteit (verkeers-) leefbaarheid en omgevingskwaliteit.

De alternatievenonderzoeksnota zorgt ervoor dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na te gaan en de afstemming tussen de verschillende studies te verzekeren.

Diverse projecten worden omwille van de ruimtelijke interferentie in samenhang onderzocht, eerst op het overkoepelde niveau van de geïntegreerde gebiedsvisie en dan op het niveau van de verschillende deelgebieden m.b.t. het verder ontwerpend onderzoek van kansrijke alternatieven. We streven hier integratie na, een integraal ontwerp. Voor sommige projecten zal moeten rekening gehouden worden met de reeds gevoerde besluitvorming. Deze projecten vormen randvoorwaarden en hier streven we afstemming na (overeenstemming in ontwikkeling, vermijden van wederzijdse of eenzijdige afhankelijkheid/uitsluiting).

Geografische afbakening van het Complex Project

De geografische afbakening vertrekt vanuit het oostelijk traject van het Haventracé, wat in de lengte als volgt omschreven wordt: *“Het betreft zowel de A12 tot de E313 (respectievelijk vanaf de 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”*.

In de breedte wordt de geografische afbakening door twee aspecten bepaald. Ten eerste de breedte van de infrastructurele ingrepen. Deze is zo breed als de ruimte nodig voor de projecten inzake de bundeling met zowel lijninfrastructuur voor andere duurzame modi (leidingstraat, tweede spoortoegang en hoogwaardige openbaar vervoersas) en de samenhangende overige maatregelen voor de realisatie van de modal shift (fiets- en voetgangersnetwerken, overstap- en mobipunten). Ten tweede de ruimte die nodig is voor samenhangende ingrepen en aanvullende maatregelen op het vlak van het verbeteren van de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, ontharding, blauwgroene netwerken, landschapsherstel en landschapsbouw, behoud van groene (landbouw)ruimte, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, herstel en ontwikkeling van open ruimteverbindingen en ecologische netwerken, interventies om de klimaatrobustheid van het gebied te verhogen in relatie tot de ingrepen op vlak van verkeersinfrastructuur.

Wanneer in de onderzoeksfase een geïntegreerde gebiedsvisie uitgewerkt wordt, als kader voor de afweging en besluitvorming voor het voorkeursbesluit, dan zal het geografische bereik van deze visie het geheel beslaan van een infrastructuurbundel (waarvan de breedte afhankelijk is van de specifieke deelzone) en een verzameling van interventies in de omgeving, zijnde op andere vlakken (punctueel, in netwerken of deelgebieden).

Het studiegebied voor deze geïntegreerde gebiedsvisie wordt gevormd door omvattende contour van de hierboven beschreven geografische afbakening van het geheel van mogelijke interventies.

6 Samenwerking en afspraken

Voor het Oostelijke Haventracé heeft reeds een verkenning plaatsgevonden in het kader van de overkoepelende Werkbank Haventracé, voorgezeten door de gouverneur van Antwerpen. Er werd een analyse van de actoren gemaakt en door middel van een bevraging bij burgerverenigingen en besturen werden de bezorgdheden nagegaan van belanghebbenden die bij het proces betrokken zijn. De maatschappelijke en bestuurlijke actoren die reeds betrokken zijn in de werkbank Haventracé vormen de groep van belanghebbenden waarmee de dynamiek van het overleg kan verdergezet worden, zij het aangevuld met bijkomende actoren specifiek voor het complex project. Het kader van een complex project biedt hiervoor een formeel kader.

Uit de besprekingen in de werkbank kwam de noodzaak om duidelijkheid te brengen in de prioritaire probleemoplossende projecten in het kader van de regionale mobiliteitsproblematiek. Maar in de ruime omgeving van de A12, A102 en E313, bleek eveneens dat er niet alleen bezorgdheden maar ook kansen zijn met betrekking tot de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de ruime omgeving. Door onderling de verschillende visies, studies en projecten blijvend op elkaar af te stemmen, kunnen deze elkaar versterken om zo de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Het Haventracé kan de katalysator zijn om alles op elkaar af te stemmen en elkaar te laten versterken. Het complex project zal de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit ten goede komen.

Het doel is tot een gemeenschappelijke gebiedsvisie te komen als kader voor een programma met ingrepen op vlak van infrastructuur, klimaat, mobiliteits- en omgevingskwaliteit. Hierbij wordt in de onderzoeksfase van het Complex Project inzicht verworven in welke van deze ingrepen kunnen gevat worden in het Voorkeursbesluit.

Omdat de verkenningsfase reeds in grote mate werd doorlopen, is het mogelijk gebleken om in de schoot van de werkbank (burgerverenigingen, lokale besturen, provinciebestuur en administraties van de Vlaamse Overheid) reeds tot een overeenstemming te komen over de verdere samenwerking binnen het Complex Project (Werkbank van 15 juni 2020). Verder werd bilateraal overleg gevoerd met Infrabel...