



Persbriefing

College van 3 april 2009





Uitwerking vierde variant bijkomende Scheldekruising Antwerpen

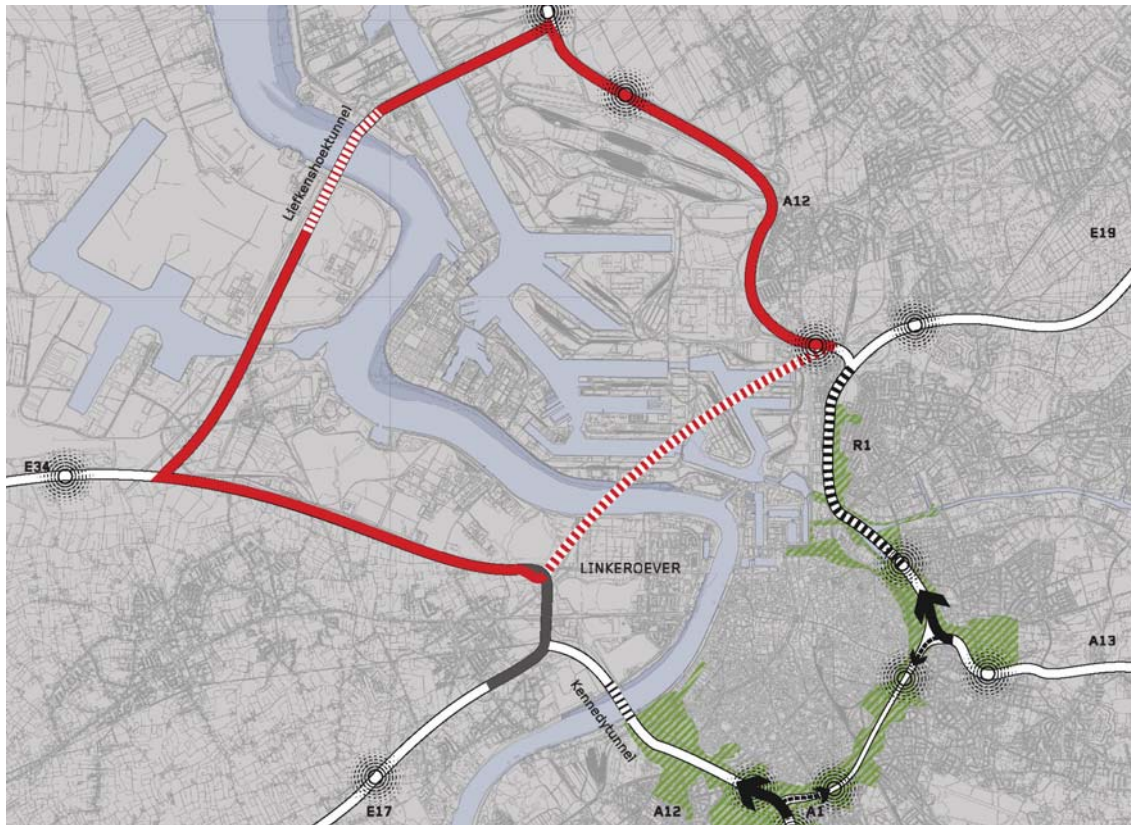
Het college geeft aan 'ArupUK - SumResearch' de opdracht om het vierde tracé voor een bijkomende Scheldekruising verder te onderzoeken

Op 28 maart 2009 besliste de Vlaamse regering dat nv BAM een bouwvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding mag indienen. De stad Antwerpen krijgt hierbij de nodige tijd en ruimte om aansluitend aan het openbaar onderzoek een onderbouwd advies te formuleren.

Stad Antwerpen geeft aan 'ArupUK- SumResearch' de opdracht om dit vierde scenario verder te onderzoeken. De studie loopt van maandag 6 april tot woensdag 1 juli 2009.

De opdracht betreft de verdere uitwerking van een vierde variant voor een bijkomende Scheldekruising te Antwerpen, het 'Arup-Sum-tracé' genoemd.

ArupUK-SumResearch gaat op zoek naar een oplossing, die de verschillende indicatoren (de technische haalbaarheid, de financiële haalbaarheid, de mobiliteits- en verkeersveiligheidsaspecten, milieuaspecten, de impact op mens en leefomgeving en het aspect timing en uitvoerbaarheid) in een economische constellatie en maatschappelijke verhouding brengt. Het onderzoeksbureau suggereerde een embryonale nieuwe denkpiste. Dit vierde scenario is onderwerp van deze studieopdracht.



Voorwerp van de opdracht

De studie zal resulteren in een technisch ontwerp dat in die mate gedetailleerd is dat de technische haalbaarheid van het tracévoorstel op alle in de opdracht omschreven parameters kan aangetoond worden. Het eindrapport zal dan ook alle technische tekeningen en plannen (incl. een gedetailleerde raming) bevatten die hiervoor nodig zijn en dient zich te beperken tot de in dit bestek vermelde randvoorwaarden en onderzoeksvragen.

De opdracht heeft een tweeledige insteek:

1. De technische uitwerking van het basismodel van het Arup-Sum-tracé

Het betreft het ontwerp van een tunnel met aansluiting op de A12 ter hoogte van Ekeren en op het uitwisselingscomplex E17 – E34 op Linkeroever. Dit behelst zeker:

- technische uitwerking geboorde tunnel (lengteprofielen, dwarsprofielen op schaal 1/500, diepteligging, hellingen, veiligheidsmaatregelen...)



- technische uitwerking aansluiting A12 Ekeren (lengteprofielen, dwarsprofielen op schaal 1/500, diepteligging, hellingen, veiligheidsmaatregelen...)
- doorkijk naar de A12 zelf voor en na de verkeersknoop (lengteprofielen, dwarsprofielen, enz...)
- technische uitwerking aansluiting geboorde tunnel op reeds ontworpen LO-complex. Er wordt bijkomend onderzocht in welke mate een technische oplossing voor de aansluiting op Linkeroever mogelijk is binnen het GRUP Oosterweelverbinding en volgens het bestaande MER. Er wordt eveneens geëvalueerd hoe de aansluiting van een geboorde tunnel ingrijpt op de bestaande en in het BAM-tracé ontworpen knoop op Linkeroever.
- impact elektronische tolheffing in plaats van tolplein

Bij dit basismodel van het Arup-Sum-tracé wordt uitgegaan van volgende drie aannames (Besluit Vlaamse regering van 28 maart 2009):

- *“De Vlaamse regering meent dat het heffen van tol op de Kennedytunnel voor personenwagens om maatschappelijke redenen niet wenselijk is.”*
- *“De Vlaamse regering wil de Kennedytunnel wel veiliger maken en blijft er daarvoor voor opteren om de toegang tot deze tunnel te verbieden voor vrachtwagens en dit zeker zolang het niet mogelijk of toegelaten is afzonderlijk tol te heffen voor vrachtwagens in deze tunnel; in elk geval moet er eerst een derde Scheldekruising gerealiseerd zijn vooraleer het opnieuw toelaten van vrachtwagens in de Kennedytunnel kan in overweging genomen worden en moet de kostprijs en de impact van de daarbij noodzakelijke renovatie mee in aanmerking genomen worden.”*
- *“De Vlaamse regering stelt vast dat zowel om redenen van capaciteit (ook bij incidenten) en veiligheid de nieuwe Scheldekruising nood heeft aan een capaciteit van 2x3 volwaardige rijstroken.”*

Het Oosterweelknooppunt op zich is geen dwingende voorwaarde. De aansluiting van de haven op het hogere wegennet via de Oosterweelknoop was en is een belangrijke optie, maar niet de enige. Daarom moet een mogelijk alternatief voor het Oosterweelknooppunt onderzocht worden om een duurzame oplossing aan te bieden voor de aansluiting van het havenverkeer - zowel qua



vrachtverkeer als personenwagens - op dat hogere wegennetwerk. Dit houdt dus in dat een oplossing moet gevonden worden voor het verkeer dat in de andere scenario's aangesloten werd op het Oosterweelknooppunt.

2. Modelling en evaluatie van dit basismodel

Het betreft het uitbrengen van een deskundig en onderbouwd oordeel met betrekking tot de domeinen mobiliteit en verkeersveiligheid, technische haalbaarheid, financiële haalbaarheid, leefmilieu, mens en leefomgeving en timing en uitvoerbaarheid.

De techniek van de SPeAR-diagram kan daarbij toegepast worden, analoog aan de methodiek bij de evaluatiestudie voor een bijkomende Scheldekruising te Antwerpen.

Voor de prognose van de mobiliteitsstromen (en als input voor het verkeersmodel) dient eveneens rekening te worden gehouden met bijkomende maatregelen (cfr. Beslissing van de Vlaamse Regering 28 maart 2009): de afleiding van het havenverkeer in Destelbergen via de R4 naar Zelzate (N49) ter ontlasting van de E17 op het vak Sint Niklaas – Kennedytunnel en de alternatieve verbinding in het Waasland (cfr. het voorstel van de Wase burgemeesters) aansluitend bij de oostelijke tangent in Sint Niklaas.

De mobiliteitseffecten die door deze bijkomende Scheldekruising worden gegenereerd, worden doorgerekend, beschreven en beargumenteerd, met speciale aandacht voor:

- de effecten op de ontsluiting van de haven en op de ontsluiting van het Eilandje, omgeving Groenendaallaan en Ekeren.
- het in kaart brengen van de situatie tussen knooppunt A12 tot en met knoop met E313
- de consequenties van het niet realiseren van de Oosterweelknoop

Gebaseerd op de modellering en evaluatie van dit basismodel zal een verdere verfijning gebeuren binnen de marges van de drie aannames van het besluit van de Vlaamse Regering dd. 28 maart 2009 die mogelijke concrete verbeteringen kan aanbrengen aan dit schema.



Methodiek en praktisch verloop

De studietijd loopt drie maanden na gunningsopdracht.

De studie wordt inhoudelijk en structureel begeleid door een begeleidingscommissie namens de stad Antwerpen (bestaande uit verschillende (stads)diensten, waaronder stadsontwikkeling (ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu), AG Stadsplanning, het havenbedrijf en de stadsbouwmeester), dit volgens dezelfde methodologie als door Vlaanderen werd gehanteerd.

Gedurende deze studieperiode wordt er tweewekelijks een voortgangsoverleg met de begeleidingscommissie en ArupUK-SumResearch georganiseerd.

In samenspraak met de stad Antwerpen en in voortdurend en gezamenlijk overleg met de begeleidingscommissie worden in de loop van april 2009 -na een eerste opstartfase- de diverse mogelijke scenario's, verfijningen en aanpassingen besproken, uitgeklaard en vastgelegd: het gaat hier over diverse ingrepen en combinatie van ingrepen. Deze scenario's worden ook steeds gemodelleerd op basis van de zes vastgelegde indicatoren.

Hierbij wordt ook een kans gegeven aan BAM, stRaten-generaal en Ademloos om opmerkingen of bedenkingen op deze studie te geven.

Er wordt van ArupUK-SumResearch verwacht dat zij met eenzelfde discretie, onafhankelijkheid en met hetzelfde team deze opdracht uitvoeren, zoals zij met de initiële opdracht van de Vlaamse overheid hebben gedaan.

De studie loopt van maandag 6 april tot woensdag 1 juli 2009.

Verantwoordelijken: college van burgemeester en schepenen