

# Omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding (OMV\_2020034861) Standpuntbepaling burgerbewegingen



## Inleiding

De burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland beschouwen het indienen van de voorliggende Omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding (OMV\_2020034861) als een grote en belangrijke 'procedurele' stap in de uitvoering van het **Toekomstverbond** (TKV), door hen op 15.03.2017 afgesloten met de Vlaamse regering en de stad Antwerpen.

Deze overeenkomst is in 2019 als **beleidskader** herbevestigd in het Bestuursakkoord van de Vlaamse regering en is bijgevolg een formeel criterium om de vergunningsaanvraag aan te toetsen.

Als ondertekenaars van het TKV willen de burgerbewegingen binnen het lopende **openbaar onderzoek** hun positieve standpunt ten aanzien van deze omgevingsvergunningsaanvraag expliciet bevestigen. Aanvullend formuleren ze enkele opmerkingen met het oog op de afstemming van dit deeldossier uit het TKV op de realisatie van het TKV als totaalplan.

## 1. Positief standpunt tegenover de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding (OMV\_2020034861)

Het project omvat de realisatie van de Oosterweelverbinding als '**Ring voor de Stad**', met een aangepaste capaciteit zoals voorzien binnen het TKV. De realisatie is voorzien tussen 2021 en 2030 en past binnen het afgesproken tijdsvenster van het totaalproject (2017-37). In de nota *Alles op een rij. Facts & Figures bij de bouwvraag voor de Oosterweelverbinding* (22 mei 2020, zie websites burgerbewegingen) geven de burgerbewegingen een nadere analyse van het bouwproject zoals opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Ook voor de andere TKV-pijlers, m.n. de modal shift (en het Routeplan 2030), een noordelijk alternatief (Haventracé), de overkapping van de Antwerpse ring en de samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren is intussen vooruitgang geboekt.

### 1.1 Modal shift (en het Routeplan 2030)

In juni 2018 werd in het kader van de Vervoerregio Antwerpen de Visienota 'Samen Vooruit' goedgekeurd. De ambities met het oog op de realisatie van de **modal shift 50/50** tegen 2030 zijn daarin opgenomen. De Plannota met het bijbehorende Actieplan, waarin deze ambities omgezet worden in concrete projecten en investeringsprogramma's, wordt volop voorbereid. De goedkeuring ervan is gepland op de Vervoerregioraad van december 2020. We gaan ervan uit dat vervolgens duidelijke overheidsengagementen over investeringsbudgetten zullen genomen worden, met oog op het realiseren van de noodzakelijke modal shift, zoals ook aangegeven in het project-MER.

De omgevingsvergunningsaanvraag OVV omvat een aantal structurele minder-hinder maatregelen, te nemen tijdens de werfperiode. Lantis plant ook complementaire projecten die eveneens bijdragen aan de realisatie van de vooropgestelde modal shift tegen 2030.

## 1.2 Een noordelijk alternatief (Haventracé)

Met de regeringsbeslissing d.d. 29.05.2020 is een doorstart gemaakt voor de realisatie van de **'Ring rond de Stad'** via het Haventracé. Die beslissing omvat de toewijzing aan AMT (Administratie Maritieme Toegang) van de opdracht voor de herstructurering van de knoop R2/E34, en de opdracht aan Lantis voor de studie en realisatie van de 2<sup>e</sup> Tijlmanstunnel.

Verder is beslist om voor het Haventracé Rechteroever een 'Procedure Complexe Projecten' op te starten, gericht op de uitwerking en realisatie van de A12-noord, de A102 en E313/E34 (tussen Borgerhout en de aansluiting met de A102). Binnen dit project wordt ook de tweede spoorontsluiting van de haven opgenomen, evenals projecten voor nieuwe sneltramlijnen naar Oelegem-Ranst (// E313/E34) en Wijnegem-Schilde (via de Bisschoppenhoflaan).

## 1.3 De overkapping van de Ring

In het dossier van de Oosterweelverbinding zijn de resultaten verwerkt van de werkbanken die georganiseerd werden rond de Oosterweelknoop en het knooppunt Groenendaallaan. Het resultaat van de werkbank Knoop Schijnpoort is principieel wel aanvaard (stuurgroep Over de Ring) maar het concept (verplaatsing Verbindingsweg) is nog in verder onderzoek. Het is dus nog niet geïntegreerd in deze vergunningsaanvraag (zie aanbevelingen verderop).

De omgevingsvergunningsaanvraag voorziet een aantal **eerste overkappingen** (Noordkasteel, Groenendaal, Dam, Sportpaleis en Hof Ter Lo), telkens gekoppeld aan de realisatie van een **Ringpark**. De mogelijkheid om verder te overkappen is technisch voorzien (stabiliteit). Voor de nog niet overkapte delen is een concept 'bermen en schermen' opgenomen met maatregelen voor een betere omgeving inzake geluid, fijnstof, groenaanleg en fietsinfrastructuur (cf. aanbevelingen).

Verder zijn er positieve evoluties inzake de realisatie van **Ringpark West** (deel opgenomen in de lopende werken E17, deel voorzien voor de vervolgfase), **Ringpark Groene Vesten** (dat anticipeert op de voorziene overkapping van de zuidelijke Ring) en **Ringpark Zuid**, met de Scheldebrug (of -tunnel), de aanpassing van Knoop Zuid en de overkapping van de Jan De Voslei (deel A112). Tenslotte is de voorbereiding gestart van de **'Studie R1-Zuid'**, dit op basis van een akkoord over een gescheiden verkeerssysteem en een volledige overkapping.

*Gelet op deze evaluatie, zowel gericht op de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding zelf als op inpassing ervan in de realisatie van het TKV, bevestigen de drie burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland hun **positief standpunt** tegenover het voorliggende dossier, op voorwaarde dat de in het MER voorgestelde flankerende en milderende maatregelen (verkeerssturing, verkeerssnelheidsregimes, overkapping, bermen, ...) genomen worden die de Oosterweelverbinding tot een stedelijk inpasbare verbinding maken (in het bijzonder op het vlak van luchtkwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en ruimtelijke beleving).*

## **2. OVA-OWV: aanbevelingen omgevingsvergunning Oosterweelverbinding**

*Hier volgen opmerkingen, suggesties en aanbevelingen met het oog op de afstemming van dit deeldossier uit het TKV op toekomstige evoluties bij de realisatie van het TKV als totaalproject.*

## 2.1 Overkapping

De toekomstige evoluties voorzien in de verdere overkapping van de noordelijke Ring binnen de zone waarvoor deze omgevingsvergunning Oosterweelverbinding aangevraagd wordt.

De overkappingen opgenomen in voorliggende vergunningsaanvraag zijn in juni 2018 geselecteerd na de ontwerp oefeningen in het kader van 'Over de Ring'. Een aantal **andere overkappingen** (Groen Hart, Dam-Lobroekdok, Schijnpoort-Waterpark) zijn toen op de reservelijst geplaatst.

In het TKV is afgesproken om de Ring volledig te overkappen. Het huidig ontwerp voorziet nog in een aantal '**gaten**' in functie van de spreiding van vervuilde lucht (gaten en schouwen). Verder onderzoek door Lantis naar innovatieve technieken voor luchtzuivering moet het mogelijk maken om het aantal gaten nog te reduceren en de best beschikbare technieken in te zetten.

Voor een duurzame vergunning is afstemmen op het geldende beleidskader, dus het TKV, vereist. Dat betekent dat een volledige overkapping vooropgesteld wordt. We vragen Lantis dan ook om ten gronde te onderzoeken welke eventuele aanpassingen nodig zijn aan het voorliggend ontwerp om het geheel toch ineens te kunnen overkappen aan de noordelijke Ring (= '**werk met werk**'). Vraag is, onder meer, na te gaan wat de consequenties zijn naar kostprijs, fasering, timing e.d, bij integratie van deze **bijkomende overkappingen** in de voorziene werken.

Vraag is tevens om de ontwerp opdracht voor realisatie van de **4 Ringparken** (Noordkasteel, Groenendaal, Dam-Lobroekdok en Schijnpoort - start najaar 2020) niet te beperken tot een beperkte overkapping, maar uit te breiden naar een opdracht voor de volledige overkapping.

## 2.2 Aanvullende stappen

De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag voorziet in de aansluiting van de nieuwe R1-Noord op de huidige configuratie van de **R1-Zuid**. In het TKV is echter vastgelegd dat de R1-Zuid, met inbegrip van de knoop E313/E34, op termijn (uiterlijk in 2037) ten gronde geherstructureerd zal worden (gescheiden verkeerssysteem, volledige overkapping). Deze nieuwe situatie zal vermoedelijk een gewijzigde aansluiting vergen.

Vandaar de vraag aan Lantis om bij uitvoering van de werken rekening te houden met deze toekomstige nieuwe aansluiting. Bij die aanpassing zijn ook de tunnelveiligheidseisen opnieuw te bekijken, evenals de regelingen voor het ADR-transport.

Ook het nieuwe concept voor de **verlegde Verbindingsweg** (knooppunt Schijnpoort) is daarbij te integreren in het aangepaste ontwerp.

Tot slot dient Lantis aansluitend op het verlenen van de omgevingsvergunning te onderzoeken of het concept 'Ring voor de Stad' verfijnd kan worden door op Linkeroever een bijkomende op- en afrit te voorzien naar de Oosterweelverbinding.

Waar nodig en nuttig zijn tijdig '**aanvullende vergunningsaanvragen**' in te dienen, die - in de geest van het Toekomstverbond - co-creatief tot stand komen. Door middel van dergelijke vergunningsaanvragen die aansluiten op de voorliggende aanvraag wordt de realisatie van het TKV een duurzaam en innovatief totaalproject, afgestemd op de stad van morgen.