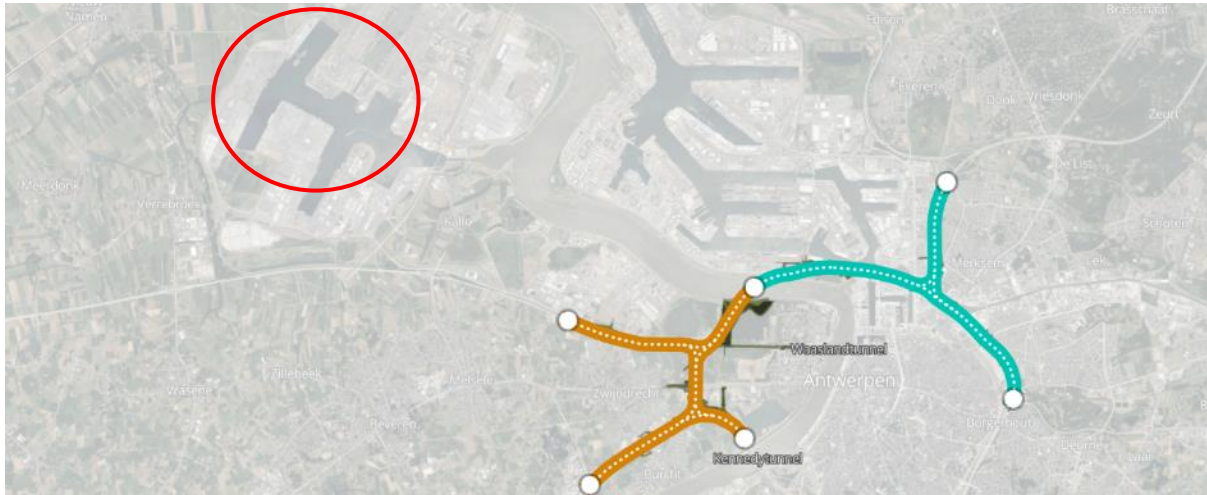


PROJECTFICHE OOSTERWEELVERBINDING

1. SITUERING



Figuur 1-1: Locatie van de Oosterweelverbinding en het projectgebied ECA (bron: oosterweelverbinding.be)

Het project bestaat uit volgende onderdelen:

a) Linkeroever

De werken op het niveau van het hoofdwegenet zijn afgewerkt op Linkeroever.



Figuur 1-2: Locatie van Oosterweelverbinding Linkeroever (bron: oosterweelverbinding.be)

De werken op Linkeroever zullen in 2025 beëindigd worden.

b) Scheldetunnel

De Scheldetunnel biedt een derde kruising van de Schelde op snelwegniveau, naast de bestaande Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel. Er wordt ook een afzonderlijke fietskoker aangelegd.



Figuur 1-3: Locatie van de Scheldetunnel (bron: oosterweelverbinding.be)

De tunnelementen worden momenteel gebouwd in de haven van Zeebrugge. Vanaf 2025 worden de tunnelementen afgezonken. In 2026 worden de verkeers- en tunneltechnische installaties gebouwd. De tunnel wordt in 2027 aangesloten op het knooppunt Sint-Anna. De fietskoker wordt in 2027 in gebruik genomen. Voor autoverkeer opent de Scheldetunnel in 2030.

Volgens de huidige planning valt de bouw van de CCL deels samen met de bouw van de Scheldetunnel.

c) Oosterweelknooppunt

Het Oosterweelknooppunt geeft aansluiting op de Scheldetunnel, de Kanaaltunnels en het zuidelijk deel van de haven.



Figuur 1-4: Locatie van het Oosterweelknooppunt (bron: oosterweelverbinding.be)

Na voorbereidende werken sinds januari 2023 start de bouw van het Oosterweelknooppunt in de zomer van 2024 en er wordt verwacht dat dit zal duren tot 2030.

d) Kanaaltunnels



Figuur 1-5: Locatie van de Kanaaltunnels (bron: oosterweelverbinding.be)



De Kanaaltunnels verbinden het Oosterweelknooppunt met de Ring. Deze vier tunnelkokers van 2,5 km starten aan het Amerikadok en liggen op de bodem van het Albertkanaal. Onder de Noorderlaanbrug splitsen ze in een noordelijke en zuidelijke aansluiting op de Ring. Om deze aansluitingen te kunnen maken, wordt het bestaande viaductgedeelte van de Ring afgebroken en vervangen door een verdiepte Ring met tunnels en sleuven. De bouwperiode is voorzien van 2024 tot 2032. De tunnels worden in 2033 in gebruik genomen.

Figuur 1-6: Visualisatie van de Kanaaltunnels (bron: oosterweelverbinding.be)

e) R1-noord

Het Viaduct van Merksem wordt afgebroken en maakt plaats voor een ingesleufde, dieperliggende Ring die deels overkapt wordt. Via de Kanaaltunnels en het Oosterweelknooppunt wordt aansluiting gegeven naar de haven.

Het op- en afrittencomplex van Merksem wordt heraangelegd. Zo wordt het kruispunt met de Groenendaallaan rustiger en veiliger.

Ten zuiden van Schijnpoot wordt een volledig nieuw aansluitingspunt met de Ring ingericht met op- en afritten in alle rij richtingen. Men zal er de Ring kunnen oprijden naar het zuiden én richting Nederland. Zo vermindert het sluipt- en vrachtverkeer in Deurne-Noord, Luchtbal en Merksem.

Tijdens de werken wordt het verkeer via een by-pass geleid, met 3 rijstroken in zuidelijke richting en 4 rijstroken in noordelijke richting.



Figuur 1-7: Locatie van R1-Noord (deel ten noorden van aansluiting met de Kanaaltunnels) (bron: oosterweelverbinding.be)



Figuur 1-8: Locatie van R1-Noord (deel ten zuiden van aansluiting met de Kanaaltunnels) (bron: oosterweelverbinding.be)

De werken aan de bypass zijn gestart begin 2024. De rijrichting Nederland wordt opengesteld in 2025 en richting Gent/Brussel in 2026. De nieuwe ring is klaar in 2030, waarna de bypass weer wordt afgebroken. Na 2030 wordt de omgeving verder afgewerkt.

2. EERDERE BESLUITVORMING

- Maart 2015: besluit tot goedkeuring gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Oosterweelverbinding-wijziging door Vlaamse regering

- Maart 2017: ondertekening Toekomstverbond.

Dit bevat 5 pijlers: ring voor de stad (Oosterweelverbinding), overkapping (De Grote Verbinding), een noordelijk alternatief rond de stad (Haventracé), realiseren van een modal shift (Routeplan 2030) en het verder zetten van samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren (werkbanken)

De Oosterweelverbinding creëert een ring voor de stad.

- December 2017: omgevingsvergunning infrastructuurwerken op Linkeroever en Zwijndrecht
- November 2020: omgevingsvergunning bouw Scheldetunnel en infrastructuurwerken op rechteroever afgeleverd

3. STAND VAN ZAKEN EN TIMING

- Uitvoering van de werken

- Op linkerscheldeoever

- Infrastructuur op hoofdwegenniveau afgewerkt

- Scheldekrusing

- Tunnelmond Scheldetunnel: 2025
 - Afzinken tunnelementen: 2025
 - Installatie technische installaties: 2026
 - Scheldetunnel klaar: 2027
 - Opening Scheldetunnel: 2030

- Oosterweelknooppunt

- Bouw: zomer 2024 – 2030

- Kanaaltunnels

- Bouw: 2024 – 2032
 - Opening tunnels: 2033

- Op rechterscheldeoever

- Bouw tijdelijke snelweg 'bypass': 2024 – 2026
 - Bouw nieuwe snelweg R1: 2026 - 2033

- Vernauwing van de doorvaart Albertkanaal tijdens de werken

Tijdens de aanleg van de Kanaaltunnels zal ongeveer de helft van het Albertkanaal ingenomen worden door de werkzaamheden. Scheepvaartverkeer zal in wisselbeurt slechts in 1 richting gebruik kunnen maken van het Albertkanaal.

- Vermindering rijstroken ring tijdens de werken

Het verkeer van en naar Nederland zal geconfronteerd worden met een vermindering van het aantal rijstroken op de tijdelijke Ring (bypass). Dit zal een negatief effect hebben op de doorstroming, ook voor het vrachtverkeer richting de haven van Antwerpen.

- Onbekende elementen in de ondergrond

Het werk omvat veel graafwerken, waarbij er in de ondergrond nog zaken naar boven kunnen komen zoals historische vervuiling of belangrijke archeologische vondsten. Dit kan een effect hebben op de voortgang van het project.

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

Westelijke ontsluiting (WOW)

- Aanleg- en exploitatiefase

- Het uitgangspunt is dat de Oosterweelverbinding pas na de Westelijke ontsluiting in gebruik zal worden genomen.
 - De Oosterweelverbinding maakt in het MER WOW deel uit van het ontwikkelingsscenario 2030.
 - Noodzakelijk onderdeel Oosterweelverbinding voor ingebruikname van de WOW: geen.

Containercluster linkerscheldeoever (CCL)

- Aanlegfase
 - De werken op linkeroever zullen afgewerkt zijn wanneer de werken voor de CCL opgestart worden.
 - De werken aan de andere onderdelen van de Oosterweelverbinding zullen nog volop lopende zijn tijdens de bouwperiode van de CCL. Daaruit kunnen conflicten ontstaan. De vernauwing van het Albertkanaal en het knippen van de Ring kunnen een negatieve impact hebben op de aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer voor het grondverzet.
- Exploitatiefase
 - Het uitgangspunt is dat de Oosterweelverbinding in gebruik is genomen wanneer de exploitatieperiode van de CCL start.
 - De Oosterweelverbinding maakt in het MER CCL deel uit van de referentiesituatie 2030
 - Noodzakelijk onderdelen van de Oosterweelverbinding voor ingebruikname van de CCL zijn de Scheldetunnel, de Oosterweelknoop en de kanaaltunnels.

Uitbreiding Noordzeeterminal

Gezien de locatie van de Noordzeeterminal is er geen directe link met de Oosterweelverbinding. De ontsluiting naar het hogere wegennet verloopt via de R2 naar de A12 en de E34.

Effect van het eventueel niet tijdig realiseren op ECA ?

Het eventueel niet tijdig realiseren en in gebruik nemen van de Oosterweelverbinding kan impact hebben op de verkeersstromen op het wegennet (doorstroming, verkeersleefbaarheid en receptordisciplines geluid, lucht, mens gezondheid en biodiversiteit). Verder te bestuderen.

5. MEER INFO

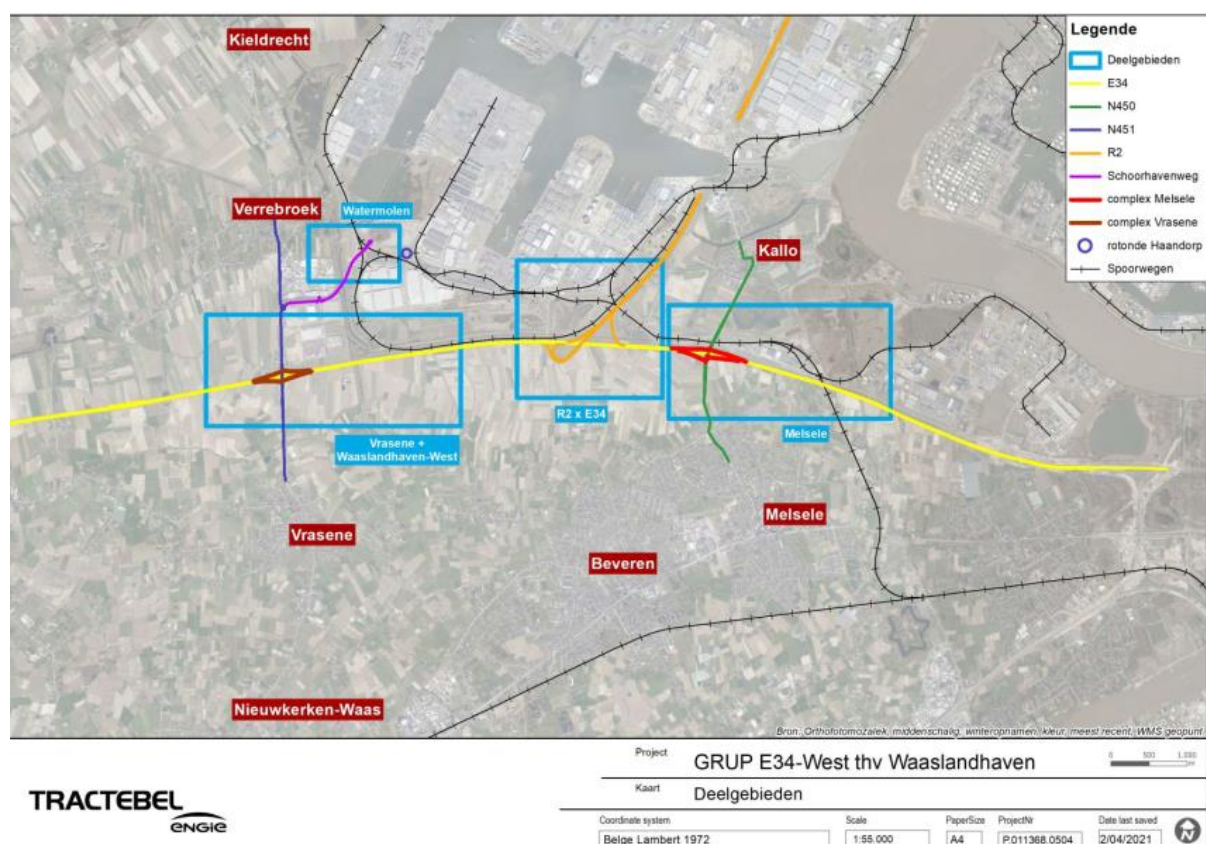
<https://www.oosterweelverbinding.be/>

https://lat.projectatlas.app/oosterweelverbinding/visualisatie?map=51.230004,4.385000,12.02,0,0&pano=mp_330&lookat=8.73,-117.71,70

PROJECTFICHE AANPASSINGEN E34 WEST

1. SITUERING

In dit project wordt de E34 verbeterd op vlak van verkeersveiligheid en capaciteit, waarbij bottlenecks worden weggewerkt. Het knooppunt E34/R2 zal een belangrijke rol spelen in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen (Haventracé). Daarom is ter hoogte van de aansluiting van de R2 met de E34 een goede doorstroming op het hoofdwegenet noodzakelijk. Het betrokken segment loopt (van west naar oost) vanaf het complex Vrasene over de verkeerswisselaar met de R2 tot en met het complex Melsele. Om een goede aansluiting op het lopende Oosterweelproject te garanderen, zal ook het segment tussen Melsele en het complex Waaslandhaven-Oost (de grens van het Oosterweel-project) mee opgenomen worden in het plangebied. Het project wordt opgevat als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed,... wordt meegenomen. De eerste fase, de startnota, werd opgestart.



Figuur 1-1: Situering plangebied E34 (bron: startnota GRUP E34-West, Tractebel Engie)

Vanuit de initiatienota worden volgende elementen meegenomen in het planproces:

- Voor knooppunt Vrasene wordt onderzocht of de aansluiting van de N451 op de E34 al dan niet behouden moet blijven.
- Voor het knooppunt Waaslandhaven-West wordt zowel de configuratie als de locatie van het nieuwe complex onderzocht.
- Voor de knoop R2-E34 worden twee redelijke alternatieven weerhouden.
- Voor het complex Melsele wordt een beperkte optimalisatie voorgesteld, met name het knippen van de lussen ter hoogte van de Steenlandlaan en de Keetberglaan. Hiervoor moeten de effecten op het omliggende wegennet nog verder bestudeerd worden.

- De optimalisatie van de E34-West voorziet ook in de aansluiting van de nieuwe aan te leggen westelijke ontsluitingsweg van de Waaslandhaven, via het complex Watermolen.



Figuur 1-2: Richtinggevend beeld voor toekomstig complex "Waaslandhaven-West" (bron: AMT)

2. EERDERE BESLUITVORMING

- Maart 2017: ondertekening Toekomstverbond.

Dit bevat 5 pijlers: ring voor de stad (Oosterweelverbinding), overkapping (De Grote Verbinding), een noordelijk alternatief rond de stad (Haventracé), realiseren van een modal shift (Routeplan 2030) en het verder zetten van samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren (werkbanken)

De aanpassing van de E34 West maakt deel uit van het Haventracé

- Juli 2021: goedkeuring startnota GRUP E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven door de Vlaamse regering.
- December 2022: goedkeuring scopingnota.
- Februari 2024: goedkeuring voorontwerp GRUP en bespreking op een plenaire vergadering met alle adviesverlenende instanties op 29 februari 2024.
- Juni 2024: voorlopig vaststelling van het Ontwerp GRUP. Er loopt een openbaar onderzoek vanaf 14 juni tot en met 12 augustus 2024.
- Januari 2025: verlenging van de beslissingstermijn voor definitieve vaststelling GRUP met 60 dagen.

3. STAND VAN ZAKEN PLANPROCES EN TIMING

Opdrachtgever / bouwheer = Vlaamse overheid, afdeling Maritieme Toegang (ontwerp en uitvoering) en departement Omgeving (GRUP)

- Ontwerptraject

Het studie- en ontwerptraject is lopende.

Studiebureau = Tractebel

- RUP-procedure

Op 16 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' goedgekeurd.

Over de startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 24 augustus tot en met 22 oktober 2021

Op 19 december 2022 werd de scopingnota goedgekeurd. Deze legt de inrichtingsvarianten vast die onderzocht zullen worden en geeft aan hoe het milieueffectenonderzoek wordt aangepakt.

Het voorontwerp GRUP onderzoekt en vergelijkt de milieueffecten van de verschillende alternatieven en werd goedgekeurd op 1 februari 2024 en besproken op een plenaire vergadering met alle adviesverlenende instanties op 29 februari 2024.

Op 7 juni 2024 heeft de Vlaamse Regering het Ontwerp GRUP voorlopig vastgesteld. Er loopt een openbaar onderzoek vanaf 14 juni tot en met 12 augustus 2024. De beslissingstermijn voor de definitieve vaststelling werd op 10 januari 2025 met 60 dagen verlengd, tot 9 april 2025.

- Vergunningentraject

Het vergunningentraject kan pas opgestart worden na goedkeuring van het RUP.

- Uitvoering werken

Alle projecten van het Haventracé zitten nog in de onderzoeksfase. De werken voor de E34-West zouden ten vroegste in 2026 gestart worden

- Samenhang WOW en complex Waaslandhaven-West

De aansluiting van de WOW zal gebeuren via het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Het is dan ook essentieel dat beide werven op elkaar afgestemd worden in timing en fasering.

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

Westelijke ontsluiting (WOW)

- Uitgangspunt is dat de aanpassing van de E34 gelijktijdig met of kort na de Westelijke ontsluiting wordt gerealiseerd.
- De aanpassing van de E34 maakt in het MER WOW deel uit van het ontwikkelingsscenario.
- Noodzakelijk onderdeel E34-West voor ingebruikname van de WOW is de realisatie van het complex Watermolen.

Containercluster linkerscheldeover (CCL)

- Uitgangspunt is dat de aanlegfase van de aanpassing van de E34-west deels samenvalt met de aanlegfase van CCL.
- Uitgangspunt is dat de aanpassing van de E34 west gerealiseerd is op het moment dat de extra containercapaciteit en logistieke terreinen in exploitatie worden genomen. De aanpassing E34-West maakt in het MER CCL deel uit van het referentiescenario 2030.
- Noodzakelijk onderdeel E34-West voor ingebruikname van de CCL is de realisatie van de aansluiting van de Westelijke ontsluitingsweg op de E34 vanaf complex Watermolen tot en met het complex Waaslandhaven-West en de afschaffing van het complex Vrasene.

Uitbreiding Noordzeeterminal

- Vermits de uitbreiding van de Noordzeeterminal zich op rechteroever bevindt, is er geen directe relatie met het project aanpassing E34-West

Effect van het eventueel niet tijdig realiseren op ECA ?

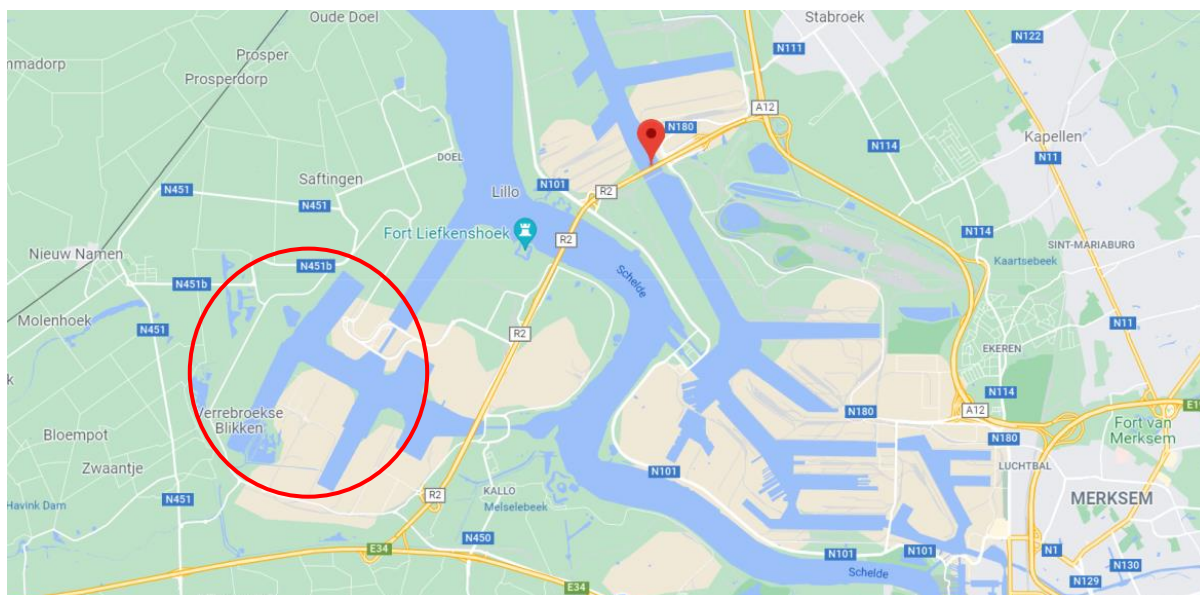
Omwille van de nabijheid is het effect van het eventueel niet tijdig realiseren van de bovenvermelde onderdelen van het GRUP E34-West belangrijk voor zowel WOW als CCL. Dit wordt nader onderzocht.

5. MEER INFO

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) E34 West

<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/cb5d2f78-8946-4bc1-87f5-cd49506b96ad>

PROJECTFICHE TWEEDE TIJSMANSTUNNEL



Figuur 1-1: Locatie van de Tijsmanstunnel en het projectgebied ECA (bron: Google maps)

De huidige Tijsmanstunnel vormt een bottleneck op de R2 voor het optimale gebruik van de Liefkenshoektunnel. Door de constructie van een nieuwe Tweede Tijsmanstunnel kan men, zoals voorzien in het Toekomstverbond, de capaciteit van de noordelijke route rond de stad (Haventracé) verhogen, zodat er meer havenverkeer kan verwerkt worden.

Het project zit nog in de studie- en ontwerpfase. Er is momenteel nog geen planning voor het vergunningen-traject en de constructie van de tunnel. Tot op heden wordt er van uitgegaan dat deze in 2030 klaar zou zijn samen met de Oosterweelverbinding.

- Maart 2017: ondertekening Toekomstverbond.

Dit bevat 5 pijlers: ring voor de stad (Oosterweelverbinding), overkapping (De Grote Verbinding), een noordelijk alternatief rond de stad (Haventracé), realiseren van een modal shift (Routeplan 2030) en het verder zetten van samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren (werkbanken)

De Tweede Tijsmanstunnel maakt deel uit van het Haventracé

- Maart 2020: aanstelling studiebureau
- 11 december 2021: goedkeuring startbeslissing (waarin de verschillende doelstellingen rond infrastructuur, leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobustheid en maximale co-creatie is veranderd) door de Vlaamse Regering

3. STAND VAN ZAKEN PLANPROCES EN TIMING

Opdrachtgever / bouwheer = Lantis

- Ontwerp

Het studie- en ontwerptraject is lopende en omvat de volgende taken binnen een raamcontract van 7 jaar:

- De ontwikkeling van het project
- De voorbereiding van aanvragen voor bouwvergunningen
- De opstelling van het bestek
- Deelname aan de selectie van succesvolle inschrijvers
- De follow-up van de uitvoeringswerkzaamheden

Studiebureau = Tractebel en Arcadis (TV ElisAnt)

- Vergunningentraject

Het dossier moet ook nog het vergunningentraject doorlopen. Afhankelijk van mogelijke beroepsprocedures kan het traject langer duren.

- Uitvoering werken

Er is momenteel geen duidelijke planning. Dit maakt het moeilijk om nu een zicht te krijgen op de impact van deze werken de komende 10 jaren.

- Onzekerheden

De Europese tunnelveiligheidsnormen worden steeds strenger. De Tijsmanstunnel dateert van de jaren '60, en het wordt steeds moeilijker om te voldoen aan de nieuwe normen. Echter, de Tijsmanstunnel vormt nog steeds een belangrijke schakel in het systeem van de R2. Het is moeilijk in te schatten in hoeverre de huidige Tijsmanstunnel nog zijn rol kan blijven spelen de komende 10 jaren bij verdere verstrenging van de normen.

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

Westelijke ontsluiting (WOW)

- Aanleg- en exploitatiefase

Uitgangspunt is dat de Tweede Tijsmanstunnel wordt gerealiseerd ná de Westelijke ontsluiting

Tweede Tijsmanstunnel maakt in het MER WOW deel uit van het ontwikkelingsscenario

Containercluster linkerscheldeover (CCL)

- Aanlegfase

Uitgangspunt is dat de aanlegfase van de Tweede Tijsmanstunnel deels samenvalt met de aanlegfase van CCL

- Exploitatiefase

Uitgangspunt is dat de Tweede Tijsmanstunnel gerealiseerd is op het moment dat de extra containercapaciteit en logistieke terreinen in exploitatie worden genomen

Tweede Tijsmanstunnel maakt in het MER CCL deel uit van het referentiescenario 2030

Effect van het eventueel niet tijdig realiseren op ECA?

In de huidige stand van zaken is er geen zicht op de exacte timing en fasering van de constructie van de Tijsmanstunnel. Men kan er wel van uitgaan dat de oorspronkelijke timing van 2030 voor de ingebruikname

van de nieuwe tunnel niet meer realistisch is. Dit betekent dat de kans reëel is dat de bouw van de Tweede Tijsmanstunnel samen zal vallen met de bouwperiode en het begin van de exploitatieperiode van de CCL. Zolang de huidige Tijsmanstunnel in bedrijf blijft, heeft dit geen bijkomend effect op de verkeersstroom op de R2 met uitzondering van de eventuele aanvoer van bouwmaterialen via de snelweg en beperkte verkeersstromen bij de opstart van CCL. De eventuele randvoorwaarden worden in het MER CCL verder onderzocht.

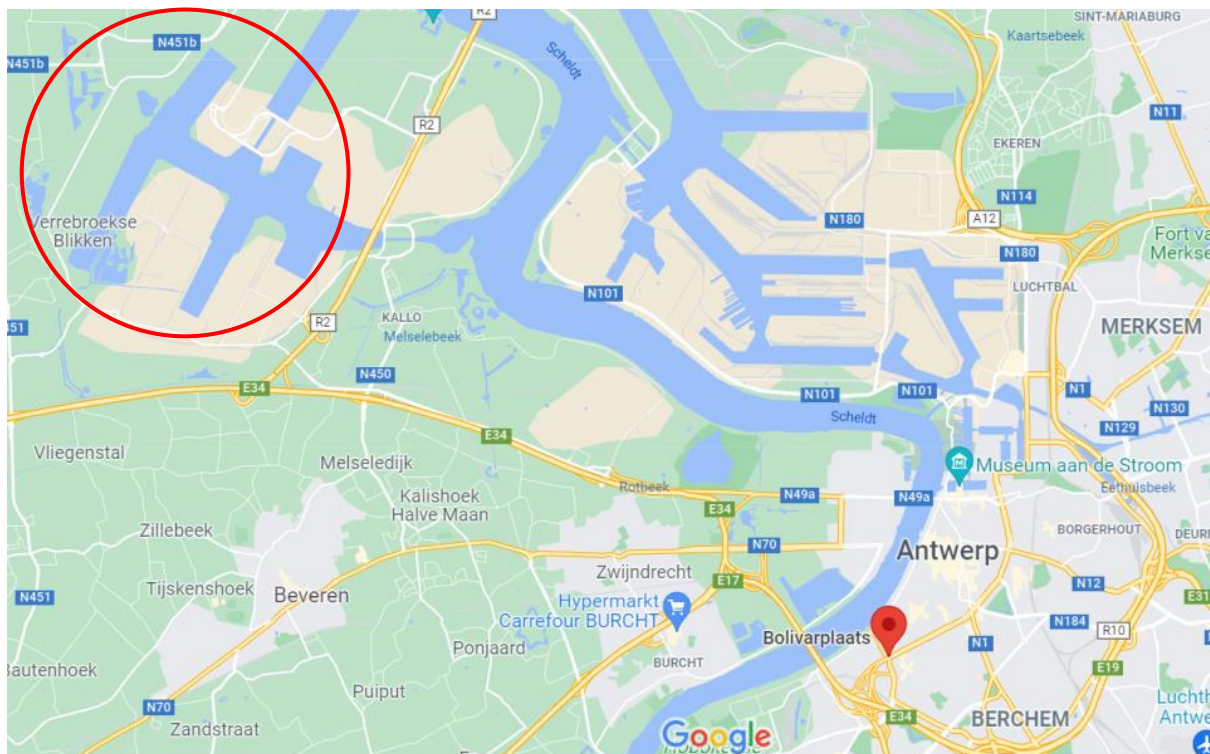
5. MEER INFO

<https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten/verdere-stappen-voor-het-haventrace>

PROJECTFICHE KNOOP / RINGPARK ZUID

1. SITUERING

Het zuiden van Antwerpen is een buurt die volop in beweging is. Met de aanleg Ringpark Zuid ontstaan er nieuwe verbindingen tussen de verschillende wijken aan weerszijden van Ringpark Zuid. Verbindingen voor voetgangers en fietsers, maar ook ecologische verbindingen.



Figuur 1-1: Locatie van de Knoop Zuid en het projectgebied ECA (bron: Google maps)



Figuur 1-2: Zicht op de huidige Knoop Zuid (bron: antwerpenmorgen.be)

Knoop Zuid sluit de stad aan op de Ring en de A12 en maakt de verbinding tussen deze twee assen. Het project wil een compactere en minder complexe knoop maken. Deze herinrichting zal ook meer ruimte creëren om aan andere ambities te voldoen zoals een modal shift. De aanpassing van de Knoop Zuid kadert binnen het grotere project “Ringpark Zuid”. De aanpassing van Knoop Zuid betreft een configuratiewijziging van de knoop en heeft geen impact op de afwikkelcapaciteit van het netwerk.



Figuur 1-3: Schetsontwerp Knoop Zuid (bron: antwerpenmorgen.be)

De huidige Singel wordt verlegd achter het nieuwe justitiepaleis met een nieuwe aansluiting op de Scheldekaaien. Doorheen de knoop komt in het verlengde van de Leien een nieuwe verbindingsweg voor het autoverkeer. Deze kruist de nieuwe Singel en takt aan op de Generaal Armstrongweg. Fietzers en voetgangers krijgen hun eigen noord-zuidverbinding doorheen de knoop, los van het autoverkeer en mogelijke op- en afritten.

De leefbaarheidsprojecten ‘Park Knoop Zuid’ en ‘Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A112’ worden mee opgenomen in de al geplande herinrichting van het aansluitingscomplex Knoop Zuid door Agentschap Wegen en Verkeer. Deze drie projecten worden door het aangestelde ontwerpteam als één geïntegreerd project verder uitgewerkt tot uitvoerbare plannen

2. EERDERE BESLUITVORMING

- Maart 2017: ondertekening Toekomstverbond.

Dit bevat 5 pijlers: ring voor de stad (Oosterweelverbinding), overkapping (De Grote Verbinding), een noordelijk alternatief rond de stad (Haventracé), realiseren van een modal shift (Routeplan 2030) en het verder zetten van samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren (werkbanken)

De realisatie van het Ringpark Zuid (incl. knoop Zuid) maakt deel uit van De Grote Verbinding

- April 2018: Goedkeuring ambitienota door college

- Okt 2020: Ringpark Zuid – goedkeuring startnota GRUP door Vlaamse Regering
- Juli 2022: Goedkeuring voorontwerp door college
- Oktober 2023: openbaar onderzoek GRUP Ringpark Zuid
- Maart 2024: Goedkeuring GRUP door de Vlaamse Regering

3. STAND VAN ZAKEN EN TIMING

Opdrachtgever / bouwheer: Vlaamse overheid, afdeling Wegen en Verkeer (AWV)

De studie- en ontwerpfase is nog lopende. Volgens de indicatieve timing is de aanbesteding van de werken voor het Ringpark Zuid voor 2025 gepland en de uitvoering zal tussen 2026 en 2030 plaatsvinden.

Ontwerpteam: 51N4E, H+N+S, Tractebel, Endeavour, Bollinger+Grohmann, Plant&Houtgoed en MDC

- Ontwerptraject

Het studie- en ontwerptraject is nog lopende.

- GRUP-procedure

Op 16 oktober 2020 heeft de Vlaamse Regering de startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ringpark Zuid' goedgekeurd en het planproces formeel gestart. Het voorgenomen plan omvat de omgeving van het infrastructuurknooppunt R1/A12 in Antwerpen.

Over de startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 10 november 2020 tot en met 8 januari 2021.

Het openbaar onderzoek over het ontwerp van GRUP werd gevoerd van 6 oktober tot en met 22 december 2023.

De Vlaamse Regering heeft het GRUP Ringpark Zuid definitief vastgesteld op 24 mei 2024 en het is in werking getreden op 20 juni 2024.

- Vergunningentraject

In 2024 werd het definitief ontwerp uitgewerkt. De omgevingsvergunning wordt ingediend in 2025. De beslissing over de omgevingsvergunning wordt verwacht in 2026, waarna een gunningsprocedure wordt opgezet. Het streefdoel is om de werken uit te voeren van 2027 tot 2032.

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

De bouwfases van Ringpark Zuid en CCL zullen in de huidige planning volledig samenvallen. Er is geen directe interferentie tussen de beide projecten.

De aanpassing van Knoop Zuid maakt deel uit van de referentiesituatie 2030, maar vermits het project geen impact heeft op de capaciteit is de realisatie ervan geen essentiële voorwaarde om van start te kunnen gaan met de exploitatie van CCL.

5. MEER INFO

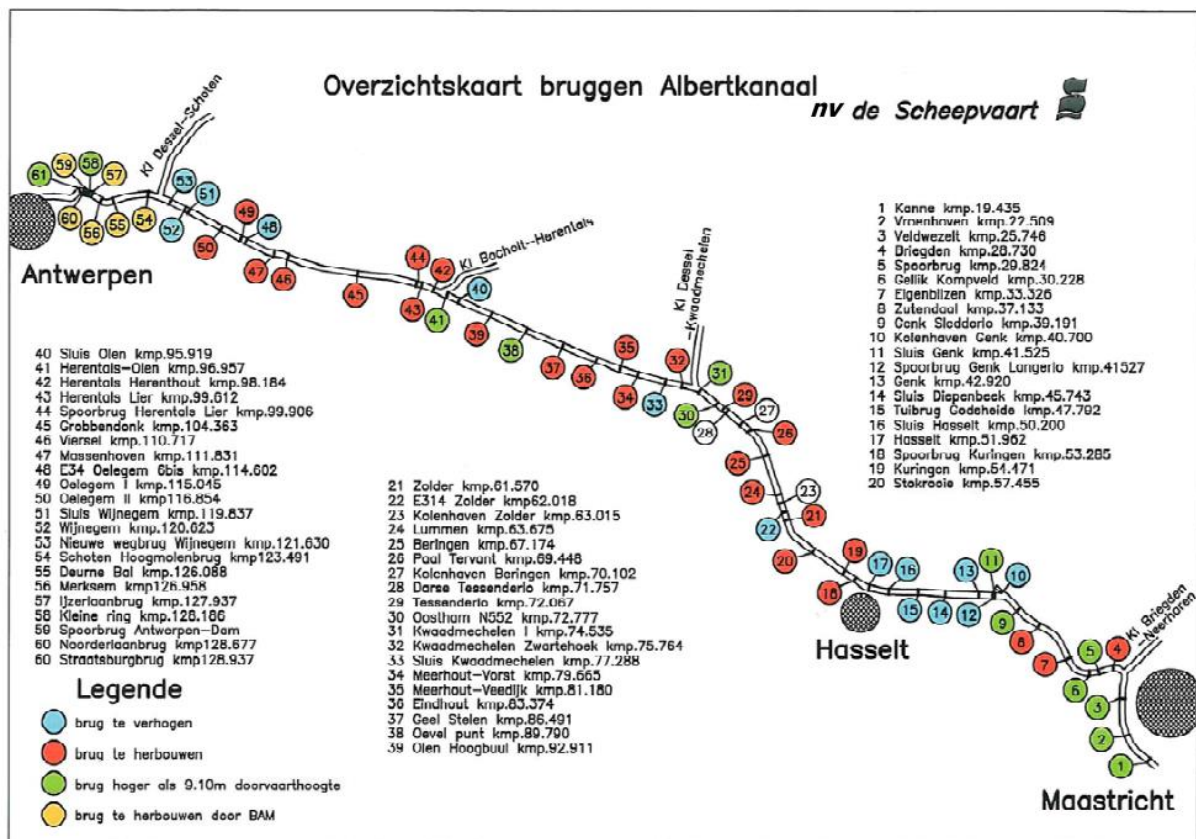
<https://www.degroteverbinding.be/nl/projecten/ringpark-zuid/over>

<https://wegenenverkeer.be/werken/aanleg-ringpark-zuid-antwerpen>

<https://www.antwerpen.be/info/577ba5753d96a47c2e40fa1c/knoop-zuid-optimalisatie>

PROJECTFICHE VERHOOGING BRUGGEN ALBERTKANAAL

1. SITUERING



Figuur 1-1: Overzicht van de bruggen over het Albertkanaal (bron: nv De Scheepvaart/De Vlaamse Waterweg)

Het uiteindelijke doel van dit project is om een vrije doorvaarthoogte van 9,10 meter te verkrijgen zodat binnenschepen met 4 lagen containers gebruik kunnen maken van het Albertkanaal.

2. EERDERE BESLUITVORMING

- Diverse goedgekeurde start- en projectnota's en omgevingsvergunningen

zie https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering_albertkanaal

3. STAND VAN ZAKEN PLANPROCES EN TIMING

- Uitvoering der werken, deels via PPS-DBFM, deels via reguliere aanbesteding

Er is nog één werf in uitvoering:

- Verhogen brug in Wijnegem: de wegbrug is geopend, de fietsers- en voetgangersbrug zal in 2026 gereed zijn.

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, evenals de nodige verbredingen en verdiepingen van het kanaal zelf, om een vlotte doorstroming van de verhoogde containertoevoer te garanderen, zullen afgewerkt zijn vooraleer de exploitatie van de CCL start.

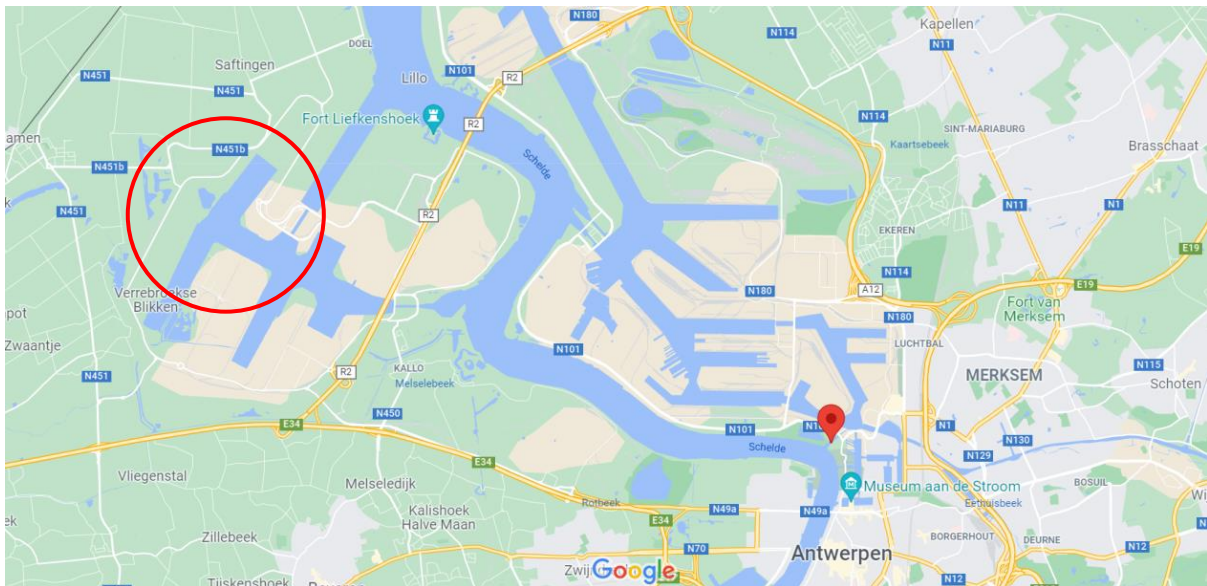
5. MEER INFO

https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering_albertkanaal

PROJECTFICHE RENOVATIE ROYERSSLUIS

1. SITUERING

De Royerssluis is een belangrijke scheepvaartverbinding tussen de Schelde en het Albertkanaal en wordt de komende jaren grondig gerenoveerd. De werken zijn in oktober 2021 gestart en zullen enkele jaren duren. De sluis wordt uitgebreid tot een performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen vlot en veilig zal behandelen. Ze wordt aanzienlijk langer (van 180 naar 235 meter lengte) én breder (van 22 naar 36 meter) waardoor ze grotere binnenschepen efficiënt kan versassen en het transportvolume naar het Albertkanaal verhoogd kan worden.





Figuur 1-2: Visualisatie afgewerkte Royerssluis (bron: oosterweelverbinding.be)

De werken aan de Royerssluis zijn gestart in 2021 en er wordt verwacht dat deze zullen eindigen in 2028.

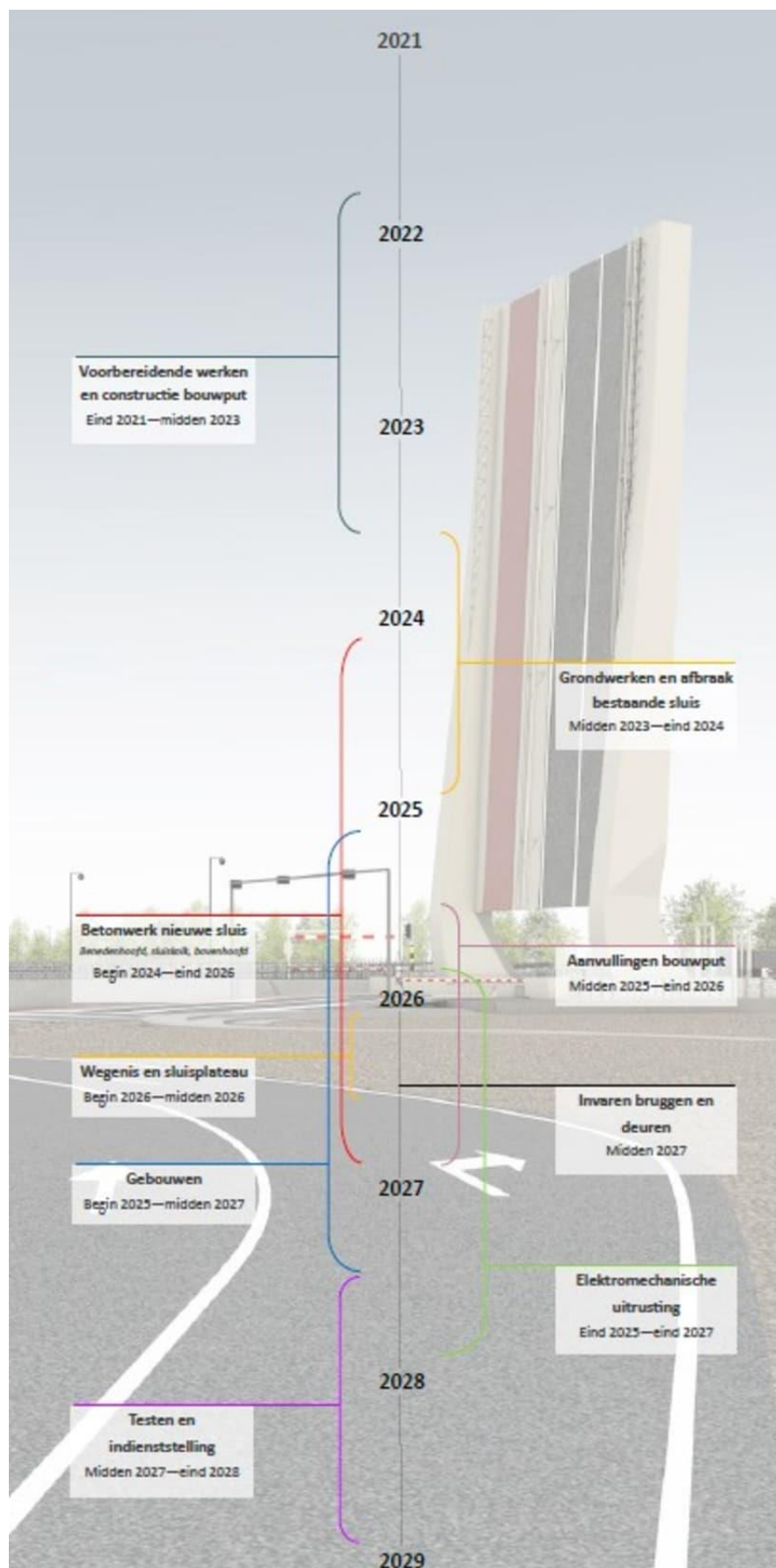
2. EERDERE BESLUITVORMING

- Mei 2020: omgevingsvergunning afgeleverd

3. STAND VAN ZAKEN EN TIMING

Opdrachtgever / bouwheer = Vlaamse overheid, Agentschap Maritieme Toegang (AMT) ism Havenbedrijf Antwerpen en Lantis

- Uitvoering van de werken: 2021-2028
- Aannemersconsortium Rinkoniën (Artes Group, CIT Blaton, Boskalis, Mobilis, Stadsbader) aangesteld in maart 2021.



Figuur 1-3: Visualisatie timing

4. RELATIE MET COMPLEX PROJECT ECA

Westelijke ontsluiting (WOW)

- Niet relevant voor westelijke ontsluiting

Containercluster linkerscheldeoever (CCL)

- Aanlegfase

De renovatie van de Royerssluis zal grotendeels afgewerkt zijn wanneer de werken voor de CCL opgestart worden.

- Exploitatiefase

Het uitgangspunt is dat de nieuwe Royerssluis operationeel is, wanneer de extra containercapaciteit rond het Tweede getijdendok en het Noordelijk insteeddok, en de industrieel/logistieke terreinen Drie Dokken en De Bieshoek (CCL) in gebruik worden genomen.

De gerenoveerde Royerssluis maakt deel uit van de referentiesituatie 2030.

Effect van het eventueel niet tijdig realiseren op ECA ?

De kans dat de renovatie van Royerssluis niet afgerond is op het moment dat CCL in gebruik wordt genomen, is uiterst klein. De eventuele gevolgen situeren zich op het functioneren van het waterwegennet en de binnenvaartstromen van en naar het hinterland.

5. MEER INFO

<https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/maritieme-toegang/havenprojecten/royerssluis>