

Jaarverslag 2019

Voorwoord

Beste lezer

2019 stond voor ons volledig in het teken van het waarmaken van de ambities uit het Toekomstverbond van 2017. In dat akkoord werd de samenwerking gesmeed tussen Vlaanderen, Antwerpen, Zwijndrecht, de burgers en overheden om de Antwerpse regio weer bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te maken.

Die samenwerking werd in 2019 nog extra benadrukt met de lancering van de Grote Verbinding door de stad Antwerpen en de Vlaamse overheid. Een grote marketing- en informatiecampagne over wat in binnen- en buitenland nu al de werf van de eeuw wordt genoemd. De Oosterweelverbinding, de overkapping van de Antwerpse Ring en een aantal andere grote projecten veranderen de volgende tien jaar drastisch het aanzien van Antwerpen en omgeving.

Kort na de lancering werd een nieuwe reeks Ringdagen georganiseerd in de Antwerpse Handelsbeurs. In twee dagen bezochten duizenden bezoekers de grote infomarkt om er kennis te maken met de vele projecten van de Grote Verbinding.

Heldere focus

Om zich beter toe te kunnen leggen op de taken die voortvloeien uit het Toekomstverbond tussen Vlaanderen, de stad Antwerpen en de haven, de burgerbewegingen en de gemeente Zwijndrecht, hebben we onze organisatie, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM nv), in 2018 opgesplitst in 2 entiteiten. Deze transformatie werd in 2019 bezegeld met de lancering van de nieuwe naam en identiteit voor de beide delen. Voortaan treden Lantis en de Vervoerregio Antwerpen op het voorplan:

- **Lantis** is de uitvoerende tak en staat o.m. in voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en de nieuwe P+R gebouwen. Lantis staat voor Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerking.
- De beleidsondersteunende entiteit gaat verder onder de noemer **Vervoerregio Antwerpen** in een samenwerkingsverband binnen het Departement MOW.

Verder in dit jaarverslag leest u hoe elke entiteit van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel op haar manier een bijdrage levert aan de Grote Verbinding en het Toekomstverbond en zo bijdraagt aan een betere toekomst voor iedereen.

Bedankt voor uw interesse en alvast veel leesplezier.

David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Lantis

Lantis realiseert de projecten die de Antwerpse regio weer mobiel, leefbaar en verkeersveilig moeten maken. Zo staat Lantis onder meer in voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en een gordel van Park and Rides rondom de stad Antwerpen. Op die manier laat Lantis de stad en regio floreren door verbindingen te bouwen: duurzame en functionele verbindingen voor alle soorten weggebruikers en dat in combinatie met de uitbouw van een leefbare omgeving.

De Oosterweelverbinding, de Ring voor de stad

Een van de belangrijkste onderdelen van de Grote Verbinding is de Oosterweelverbinding. Het grote infrastructuur- en leefbaarheidsproject vormt de hefboom om Antwerpen klaar te maken voor een meer duurzame toekomst. Dit project maakt de Antwerpse regio weer vlotter bereikbaar, veiliger, groener. Oosterweel zorgt voor de nieuwe snelwegtunnels om de Antwerpse Ring te vervolledigen en brengt de oude bovengrondse snelweginfrastructuur ondergronds. Overkappingen van die ondergrondse infrastructuur zorgen voor meer ruimte en groen in de stad.

Welke stappen er gezet zijn om het project te realiseren, verneemt u in dit onderdeel.

Van studeren en plannen naar resultaten op het terrein

2019 was voor het Oosterweelproject een jaar van vruchten plukken van het werk dat de jaren ervoor werd voorbereid. Op Rechteroever werden de nagenoeg alle voorbereidende werken voor de bouw van de Oosterweelverbinding met succes voltooid. Voor de hoofdwerken van Rechteroever is de laatste studieopdracht, de project-milieueffectenrapportage uitgevoerd, zodat in 2020 de vergunning voor deze omvangrijke werken aangevraagd kan worden.

Op Linkeroever en bij Zwijndrecht zijn de hoofdwerken van dit projectonderdeel al sinds 2018 aan de gang. Waar het eerste werfjaar nog vooral om het bouwrijp maken van de omgeving draaide, zijn in 2019 de grote werkzaamheden van start gegaan, met onder meer de eerste werken aan de autosnelwegen.

Vorbereidende werken op Rechteroever voltooid

2019 betekende het einde van enkele grote werven die ter voorbereiding voor de Oosterweelverbinding in de voorgaande jaren opgestart waren.

Lobroekdok na 2,5 jaar helemaal gesaneerd

De Oosterweelverbinding zal het viaduct van de Antwerpse Ring vervangen door een verdiepte sleuf en tunnels. Deze komen gedeeltelijk in het Lobroekdok te liggen. Het Lobroekdok was historisch sterk vervuild. Om te vermijden dat het vervuilde slib zich door de Oosterweelwerken zou verspreiden naar het Albertkanaal, werd het dok gesaneerd.

Na tweeënhalf jaar opruimwerken werd de werf in september 2019 afgerond. Naast hopen afval zijn er 18 scheepswrakken uit het water gehaald en is er 180.000 m³ verontreinigd slib verwijderd. Dit vervuilde slib werd tot op de kleilaag weggegraven, afgevoerd en verwerkt. In totaal waren hier 10 baggercampagnes voor nodig. Het vervuilde slib werd per schip afgevoerd naar Amoras in de haven Antwerpen om verwerkt te worden.

Loop Klein Schijn ingekort

In april 2018 startten de werken aan de rivier het Klein Schijn. Het voorbereidend werk werd in oktober 2019 voltooid. Daarbij werd de loop van de rivier ingekort, een nieuw pompstation gebouwd en de afwatering voor regenwater aangelegd. Het Klein Schijn is ingekort omdat we het Viaduct van Merksem tijdens de bouw van de Oosterweel, afbreken en vervangen door tunnels en sleuven. Hierdoor kan het Klein Schijn niet langer afwateren naar het Lobroekdok. Door aan de Azijnbrug een pompstation te voorzien, kan het water van het Klein Schijn nu naar het Albertkanaal worden verpompt via een ondergrondse verbinding.

Dit pompstation kan indien nodig ook de afwatering van de wijk Kronenburg mee verpompen naar het Albertkanaal. Zo is de kans op wateroverlast in deel van Deurne beperkt.

Laatste afwerking nieuwe IJzerlaan

Hoewel deze werf in het najaar van 2018 al voor een complete metamorfose van de vroegere IJzerlaan zorgde, was het nog wachten voordat een laatste detail meer leven in dit stadsbeeld kon brengen. In het plantseizoen van 2019 kreeg het nieuwe kanaal in de IJzerlaan drijvende planteneilanden als allerlaatste afwerking.

Nieuwe spoorbruggen liggen op hun plaats

In het najaar 2018 startte aan weerszijden van het Albertkanaal een nieuw voorbereidend werk voor de Oosterweelverbinding. Tijdens deze werken kregen de 3 spoorlijnen over het kanaal verstevigingen onder de sporen. Dankzij die verstevigingen kunnen vanaf 2022 de nieuwe Kanaaltunnels van de Oosterweelverbinding onder de sporen gebouwd worden zonder het treinverkeer gedurende lange periodes te moeten onderbreken.

In 2019 zijn in totaal werden 6 verstevigingen onder de 3 spoorlijnen gebouwd, dus 2 verstevigingen per lijn. Bij de buitenste spoorlijnen werden volledige bruggen van 60 meter lang en 3680 ton naast de bestaande gebouwd. Tijdens verlengde weekends werden over dezelfde afstand de sporen verwijderd en de nieuwe bruggen op de plaats van de verwijderde sporen geschoven.

De bruggen van lijn 12 werden door een gebrek aan plaats niet ingeschoven, maar ter plekke gebouwd. Deze spoorlijn was hierdoor zes maanden buiten dienst.

In het voorjaar van 2020 volgen nog de laatste afwerkingen.

Werken op Linkeroever en Zwijndrecht

De werken aan het eerste onderdeel van de Oosterweelverbinding zijn in 2019 op kruissnelheid gekomen. In het begin van het jaar zijn de eerder gestarte voorbereidingen afgewerkt. Onder meer de rioleringswerken langs de E17 en ingrepen die de hinder tijdens de latere werken helpen beperken werden toen uitgevoerd. Daarna konden de eerste snelwegwerken aanbreken. In 2020 volgt de meest ingrijpende fase van dit projectonderdeel.

Snelwegwerken

E17

Aan de E17 tussen Antwerpen en Gent werden in 2019 langs de snelweg de funderingen gebouwd voor de 8 meter hoge geluidsschermen tussen Kruikeke en Antwerpen-West. Deze schermen zullen de impact van de snelwegen op de gemeente Zwijndrecht en voor de

inwoners van Linkeroever drastisch inperken.

In de middenberm plaatste de aannemer de pijlers voor de tijdelijke keerbrug in Kruibeke en portieken voor dynamische verkeerssignalisatie, om de verkeersveiligheid tijdens de verdere werken te waarborgen.

E34

In augustus 2019 startte ook de werf op de E34. Aan het complex Waaslandhaven-Oost, is er sindsdien gewerkt aan de middenberm. Daar doken de brugpijlers voor de kluifrotonde en de definitieve fietsbrug op. Daarnaast zijn ook de werken aan de zijbermen gaande voor de aanleg van de nieuwe op- en afritten voor Waaslandhaven-Oost en werd de riolering aangepast.

Leefbaarheidsprojecten op Linkeroever en Zwijndrecht zijn bekend

Oosterweel staat ook voor een leefbare omgeving. Die krijgt concreet vorm met de uitwerking van leefbaarheidsprojecten zoals de stille bermen op Linkeroever en in Zwijndrecht en het voltooien van het fietsnetwerk.

Op 25 juni 2018 koos de Vlaamse regering de eerste 18 overkappings- en leefbaarheidsprojecten voor de Antwerpse ringzone. De geluidsprojecten Stille Bermen Zwijndrecht-Burcht en Stille Bermen Linkeroever en het project 'Voltooien fietsnetwerk' van Team West werden geselecteerd. Het afgelopen jaar werkten alle betrokken partijen intens samen om deze projecten verder vorm te geven. Lantis, het ontwerpteam Team West, intendant Alexander D'Hooghe, overheden, natuurorganisaties, burgerbewegingen, e.a. zaten hiervoor geregeld samen rond de tafel.

Stille Bermen voor Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever

In het kader van de 'Stille Bermen' plaatsen we geluidsbermen en -schermen rond de snelwegen in het projectgebied die Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever doorkruisen. Samen met het verlagen van de maximumsnelheid naar 90km/u en de aanleg van een geluidsaftak wegdek, verhogen we de leefbaarheid van de omgeving door de geluidsoverlast sterk te verminderen.

Voltooien fietsnetwerk

Het bestaande en reeds vergunde fietsnetwerk op Linkeroever en in Zwijndrecht wordt uitgebreid met verschillende nieuwe en verbeterde fietsverbindingen.

In de eerste fase wordt prioriteit gegeven aan de verbinding tussen het fietspad aan de Scheldetunnel tot aan de fietsbrug over de Schelde, inclusief het korte stuk overkapping over de E17. Dit sluit aan op de toekomstige Scheldebrug. Zo komt er in totaal 11 km nieuw fietspad bij op Linkeroever en in Zwijndrecht.

Alle fietssnelwegen in het projectgebied worden 6 meter breed.

Minder hinder

Om de bestaande wegen niet bijkomend te belasten tijdens de werken, werden in 2019 enkele maatregelen genomen die het werftransport beperken en zo de bestaande wegen niet bijkomend belasten.

Aanmeerlocatie aan de Beatrijslaan

Door gebruik te maken van de Schelde als aan- en afvoerroute voor materiaal en grondstoffen, kan het transport voor de werf op Linkeroever en in Zwijndrecht over de weg tot een minimum herleid worden. Voor een werf van deze grootorde is dat zeker geen overbodige luxe. Aan de Blancefloerlaan ter hoogte van de Burchtse Weel is een tijdelijke aanmeerlocatie in de Schelde gebouwd. Zo kunnen schepen er geladen en gelost worden.

Betoncentrale

Net als de aanmeerlocatie is een betoncentrale in het werfgebied een manier om werftransport te reduceren. Vlak aan het knooppunt Antwerpen-West werd daarom een tijdelijke betoncentrale aangelegd om zo de werf te kunnen bevoorraden.

Werfwegen

De aanmeerlocatie, de betoncentrale en de andere delen van de werf staan in verbinding met elkaar via een eigen werfwegenstelsel. Door dit stelsel kan het werfverkeer zich ongehinderd verplaatsen en blijft dit verkeer weg van het reeds overbelaste wegennet.

Alternatieven voor het wegverkeer

Om de hinder van de werken onder controle te houden, zorgen we ervoor dat er voldoende alternatieven zijn voor de wagen. Daarom wordt een nieuw parkeergebouw met goede aansluiting op het openbaar vervoer en het fietsnetwerk nog tijdens de werken in gebruik genomen.

Daarnaast zijn ook ingrepen uitgevoerd die ervoor moeten zorgen dat fietsers zowel tijdens als na de werken vlot op hun eindbestemming kunnen geraken.

Park and Ride

De werken op Linkeroever en in Zwijndrecht startten in 2018 met de bouw van een nieuw Park and Ride gebouw. In 2019 werd de bouw van het gebouw met 1500 staanplaatsen en 150 fietsplaatsen vervolgd, zodat in het voorjaar van 2022 het gebouw in gebruik kan gaan.

De bouw van deze P&R kadert in de uitbouw van een P+R-gordel rondom Antwerpen om zo de verkeersdruk in de stad te beperken. Naast deze P+R worden de komende jaren ook nieuwe parkeergebouwen met overstapmogelijkheden uitgebouwd in Merksem en Luchtbal.

Tijdelijke fietsbrug

Om fietsers alle mogelijkheden te geven tijdens de werken, zijn heel wat tijdelijke fietspaden in het projectgebied aangelegd. Een tijdelijke fietsbrug over de E34 brengt fietsers van Zwijndrecht naar de Waaslandhaven-Oost en omgekeerd. Deze fietsbrug blijft staan tot de definitieve brug gebouwd en in gebruik kan genomen worden. Zo blijft de fiets ook tijdens de werken een welkom alternatief voor de wagen.

Blancefloerlaan

De werf van de Oosterweelwerken op Linkeroever bereikte in 2019 ook de lokale wegen. Onder meer aan de Blancefloerlaan tussen Zwijndrecht en Linkeroever was

dat het geval. Daar worden alternatieven voor het wegverkeer uitgebreid, zo komt er onder meer een nieuwe fietstunnel onder de Blancefloerlaan en zal een verlengde keerlus van de tram zorgen voor een hogere frequentie van openbaar vervoer aan het toekomstige Park and Ride gebouw.

Communicatie

Naast het brede publiek te informeren over het ontwerp van de Oosterweelverbinding op de Linkerscheldeoever, werden ook communicatiecampagnes opgezet om de hinder van de werken kenbaar te maken. De wisselende werfsituaties onder de aandacht brengen, gebeurde onder meer met de introductie van een projectmascotte, Corneel van Oosterweel. Daarnaast werden eerder opgezette communicatiekanalen met burgers, bedrijven en de (Waasland)haven verder verfijnd.

Projectmascotte Corneel van Oosterweel

De Oosterweelwerken kregen een eigen mascotte om over de hinder van de werken te communiceren. Corneel van Oosterweel, een sympathiek vogelfiguurtje, zorgt voor duidelijke communicatie en geeft aan de berichten over file-ellende zuurstof.

Nieuwe hindercampagnes in 2020

In 2020 starten de meest ingrijpende werkzaamheden van dit projectonderdeel, met een zwaartepunt in de zomer. Dan breekt ook tijd van de grootste hinder op het wegennet. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor een reeks communicatiecampagnes die gans Vlaanderen in zullen lichten over de verwachte impact.

Studies en procedures

Project-MER na 4 jaar klaar

Eind 2019 is het milieueffectenrapport (project-MER) voor de Oosterweelwerken op Rechteroever door het team MER van het departement Omgeving goedgekeurd. Een dergelijk rapport bevat een onafhankelijk onderzoek naar de mogelijke omgevingsimpact van bepaalde beoogde activiteiten of ingrepen. De goedgekeurde MER kan nu worden toegevoegd aan het dossier van de vergunningsaanvraag voor de werken op Rechteroever, die in het voorjaar van 2020 zal worden ingediend.

De MER voor de Oosterweelverbinding is een lijvig document geworden, waar jaren aan studiewerk aan vooraf is gegaan. De studieresultaten bevestigen de noodzaak voor het project. Met de Oosterweelwerken wordt de Antwerpse Ring gesloten door de aanleg van een tunnel onder de Schelde, een nieuw verkeersknooppunt op de grens tussen haven en Eilandje en tunnels onder het Albertkanaal, die in beide richtingen zullen aansluiten op een deels verdiepte Ring. Naast een **vlottere mobiliteit** zorgt het project dankzij veiligere wegen ook voor een **betere verkeersveiligheid** in en rond Antwerpen.

Maar Oosterweel gaat over meer dan mobiliteit alleen. Dankzij de leefbaarheidsprojecten, zoals de overkapping van de Ring, de aanleg van fietsinfrastructuur of de creatie van parken, zorgt Oosterweel ook voor een **kwaliteitsvollere omgeving**. Uit de MER blijkt dat, dankzij het Oosterweelproject, de luchtkwaliteit zal verbeteren en de geluidsoverlast substantieel daalt.

Ook de **economische voordelen** die het project oplevert zijn aanzienlijk: de derde Scheldekruising zal bijvoorbeeld de nodige zuurstof bieden aan de Antwerpse haven, de tweede grootste van Europa. Maar de baten van een bijkomende Scheldekruising reiken veel verder, zo blijkt uit de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die werd gemaakt en waarmee wordt uitgedrukt in welke mate een project bijdraagt tot de maatschappelijke welvaart. Volgens het MKBA bedraagt het saldo aan baten ongeveer 10 miljard euro.

Na dit huzarenstuk zijn alle procedurele stappen gezet om in het voorjaar van 2020 de vergunning voor de Oosterweelwerken aan de Scheldetunnel en op Rechteroever aan te vragen.

Bijdrage aan betere modal shift

Naast de vele ingrepen die inherent deel uitmaken van de Oosterweelverbinding om alternatieven voor wegverkeer te versterken, werkt Lantis samen met de stad Antwerpen ook aan de bouw van een gordel van Park and Rides rondom Antwerpen. De Park and Rides maken het voor pendelaars en bezoekers van de stad gemakkelijk om er over te stappen op openbaar vervoer of fiets en zo een duurzame 'last mile' richting centrum af te leggen.

Naast de P+R Linkeroever, die bij de Oosterweelwerken op Linkeroever en in Zwijndrecht gebouwd wordt, volgen nog P+R's in Luchtbal en in Merksem.

Park and Rides (P+R)

P+R Luchtbal

Aan de Noorderlaan op de Luchtbal, vlak bij het politiekantoor, verrijst volgend jaar een gloednieuwe parkeertoren. Tegen de zomer van 2020 moeten 1.700 bestuurders er hun wagen kwijt kunnen, om vervolgens hun weg richting stad verder te zetten met een duurzaam vervoersmiddel.

Aannemer Antwerpse Bouwwerken startte in de zomer van 2019 met de aanleg van het zeven verdiepingen hoge gebouw, aan de keerlus van de tram op de Noorderlaan, naast het containerpark. De parkeertoren zal 1.700 wagens kunnen herbergen en er is er een overdekte fietsenstalling met 440 plaatsen.

Het nieuwe gebouw past in het modal shift-principe dat weggebruikers stimuleert om de wagen aan de kant te laten en op een andere manier naar de stad te komen. Zij zullen in de P+R Luchtbal immers vlot kunnen overstappen op openbaar vervoer, deelwagens en -fietsen.

P+R Merksem

De werken voor dit gebouw starten begin 2020. Het nieuwe P+R gebouw breidt het aantal plaatsen uit tot 674. In het najaar van 2021 kan de P+R in gebruik gaan.

Districtenfietsroute

Een andere manier om de modal shift te promoten is de uitbreiding van de fietsinfrastructuur. Na eerdere realisaties van de fietsprojecten uit het Masterplan 2020 werd in 2019 de Districtenfietsroute voltooid. Deze fietsroute verbindt de Antwerpse buitendistricten met elkaar en loopt van Petroleum Zuid door Hoboken, Wilrijk, Berchem, Mortsels, Borgerhout, Deurne, Schoten en Merksem tot aan de Luchtbal in het noorden.

De districtenroute bundelt veelgebruikte fietsverbindingen in en tussen de districten en maakt deel uit van het functioneel fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen. Op het bestaande traject werden sinds 2017 een aantal ontbrekende delen aangelegd.

Vervoerregio Antwerpen

De Vervoerregio Antwerpen zorgt in een samenwerkingsverband met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid dat de ambities van het Toekomstverbond ook op lange termijn gewaarborgd blijven. Dit gebeurt onder meer via het voorbereiden van toekomstige projecten die de doelstellingen van het Toekomstverbond onderbouwen en door deze af te stemmen met de verschillende beleidsniveaus tot gedragen projecten.

Routeplan 2030, de shift naar een duurzame mobiliteit

Het Toekomstverbond engageerde zich om een ambitieus flankerend beleid te voorzien dat een transitie naar een modal split 50/50 mogelijk maakt, de zogenaamde 'modal shift'. Die beleidsambitie wil zeggen dat maximum 50% van alle verplaatsingen binnen en naar de betreffende regio gebeurt via de auto, de andere 50% via duurzame transportmodi. De 50/50 ambitie is er één voor personenvervoer, maar ook logistiek wordt mee behandeld door de Vervoerregio.

De modal shift is onlosmakelijk verbonden met de andere onderdelen van het Toekomstverbond en het slagen van de Grote Verbinding. Weginfrastructuur alleen, zal niet volstaan om de Antwerpse regio leefbaar en bereikbaar te houden.

Het zogenaamde 'Routeplan 2030' brengt alle intenties en investeringen samen die nodig zijn om deze transitie te realiseren. Het is een multimodaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen (die bestaat uit 32 gemeenten). Het Routeplan 2030 voor de vervoerregio Antwerpen geeft o.m. vorm aan de combimobiliteit, waarbij vervoernetwerken van alle modi (bijvoorbeeld trein, tram, fiets, (deel)auto) beter op elkaar aansluiten en verknopen in overstappunten of mobiliteitsknopen. Zo kunnen reizigers in één traject makkelijker verschillende vervoermiddelen combineren.

Van intenties naar een plan

In juni 2018 keurde de Vervoerregio Antwerpen de Visienota van het Routeplan 2030 goed. Deze Visienota beschreef de doelstellingen voor de regio en is het resultaat van een grondige analyse van de kenmerken en uitdagingen in de regio. Daaruit werden uiteindelijk 10 gezamenlijke ambities geformuleerd.

In 2019 werd werk gemaakt van de vertaalslag vanuit deze Visienota naar een effectief mobiliteitsplan voor de regio, 'Plannota' genaamd. De vervoerregio Antwerpen is hiermee de eerste vervoerregio in Vlaanderen die zo ver staat in de opmaak van een plannota. In 2020 volgt de verdere concretisering.

Het Haventracé, de Ring rond de stad

Een andere taak van de Vervoerregio is voorbereidingen treffen voor een Ringstructuur verder van de stad af. Het Toekomstverbond voorziet immers een noordelijk alternatief voor snelwegverkeer, dat doorgaand en havengerelateerd verkeer zoveel mogelijk rond de stad moet leiden in een Haventracé. Het Haventracé is de hoofdonthuizing van de haven van Antwerpen en de noordelijke hoofdroute voor het doorgaand verkeer. Het bestaat uit een verbeterde en versterkte R2 en is een verzameling van bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten:

- De optimalisatie van de E34-West (inclusief de aanpassingen aan het complex E34-R2)
- De uitbreiding van de capaciteit, met een tweede Tijsmanstunnel, en het verbeteren van de R2 tussen de Liefkenshoektunnel en de verkeerswisselaar met de A12.
- 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)

Bij de uitwerking van het Haventracé wordt er ook ingezet op een ruimtelijk (landschaps-)concept. Van groot belang is dat er voldoende aandacht gaat naar de leefbaarheid, verkeersveiligheid, omgevingskwaliteit en landschap. Een geïntegreerde aanpak is daarbij cruciaal.

Het Haventracé maakt deel uit van een robuuste mobiliteitsvisie voor de Antwerpse regio. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt opnieuw de noodzaak van het Haventracé als onderdeel van het Toekomstverbond. Met verkeerssturing en met de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 kan het verkeer evenwichtig gespreid worden over de drie Scheldekruisingen. Daarbij gebruikt het doorgaande verkeer en het havenverkeer zoveel mogelijk de route van het Haventracé, terwijl de R1, aangevuld met de Oosterweelverbinding, een meer stadsregionale verkeersfunctie krijgt.

Vooruitgang in 2019

De werkbank Haventracé, gestart op 5 december 2018, maakt werk van “een gedragen Haventracé, met oog voor de mobiliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit,”.

In 2019 werden werkbanken georganiseerd rond verschillende thema's. Vooreerst zijn er zogenaamde “overkoepelende werkbanken” die zich richtten op het Haventracé als geheel. Daarnaast werden twee regionale werkbanken opgestart voor de twee meest urgente knelpunten op het Haventracé: de Tijsmanstunnel en de aansluiting E34-West. In 2019 liep het vooronderzoek van deze twee onderdelen van het Haventracé.

Tenslotte werden in de algemene werkbank Haventracé de doorrekening met verkeersmodellen voor het Haventracé besproken. Deze doorrekeningen voor verschillende verkeersscenario's bieden inzicht in het functioneren van het globale verkeersnetwerk, het potentieel gebruik van het Haventracé in een robuuste dubbele ringstructuur en ze geven ondersteuning aan het verder onderzoek van de onderdelen van het Haventracé.

Tweede Tijsmanstunnel

De Tijsmanstunnel is een prioritair knelpunt op de R2 en de toekomstige Ring rond de stad. De tunnel is verouderd en de capaciteit is niet toereikend. In 2019 werd het vooronderzoek naar een nieuwe Tijsmanstunnel opgestart. Op de werkbank werden aandachtspunten genoteerd en mogelijke varianten afgewogen. In 2020 zal Lantis een projectvoorstel uitwerken om voor te leggen aan de Vlaamse regering.

Vooruitblik 2020

Het volgende jaar wordt verder nagegaan welke de meest aangewezen plannings- en vergunningsprocedures zijn voor de verschillende onderdelen van het Haventracé. Daarnaast wordt onderzocht welke entiteiten de verdere uitwerking en de realisatie van de verschillende onderdelen van het Haventracé zullen opnemen.

Verder blijven samenwerken

Als laatste onderdeel van het Toekomstverbond, zijn er ook afspraken gemaakt om verdere samenwerking tussen alle actoren mogelijk te maken en te bevorderen. De realisaties die volgen uit het Toekomstverband, zullen de mobiliteit in de regio, zoals we die vandaag kennen, grondig wijzigen. Dat vraagt een integrale en intense manier van samenwerken in een ecosysteem waar ook burgers en maatschappelijke actoren bij betrokken worden. Structuren die deze samenwerking faciliteren, werden in 2019 verder vormgegeven.

De Werkgemeenschap als participatieforum

Centraal in het werkproces staan de zogenaamde Werkbanken waarin met alle actoren samen inhoudelijke stappen worden gezet. De Werkgemeenschap geeft vorm aan het overleg met de burgerbewegingen en andere maatschappelijke betrokkenen. Zo krijg iedereen inspraak in het proces. De vorm en frequentie waarin de Werkbanken bijeenkomen, is voor elk onderdeel van het Toekomstverbond anders zodat ze elk hun eigen snelheid kunnen aanhouden.

Overleg op de Werkbank

In 2019 werden vier Werkbanken Routeplan 2030 georganiseerd. Op deze werkbanken werd de Vlaamse visie op Mobipunten toegelicht, werd gewerkt aan een voorstel van regionale netwerken en werd de werking van Slim naar Antwerpen toegelicht. Op de Werkbank werd ook de ontwerp Plannota besproken en konden de werkbankleden feedback geven op dit ontwerp.

Team Vervoerregio Antwerpen als werkplatform en afstemming

De uitvoering van de realisaties in het Toekomstverbond liggen voor een groot deel in de handen van de overheidspartners (op diverse bevoegdheidsniveaus). Het team Vervoerregio Antwerpen wordt daarbij gebruikt als Werkplatform. Zo brengen we actoren zoals het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de NMBS, De Vlaamse Waterweg en Lantis samen en zorgen we voor onderlinge afstemming en synergie.

Daadkrachtige Vervoerregioraad

De Vervoerregioraad Antwerpen is het bestuurlijk samenwerkingsverband van de 32 steden en gemeenten van de Antwerpse regio, de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest. Op dit forum ontwikkelen de betrokken partners een visie op de mobiliteit in de regio, en vertalen die visie in concrete maatregelen.

Versterkend lokaal beleid

Met de inrichting van de Vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Een aantal onderdelen van de strategie blijven lokale bevoegdheid, zoals bijvoorbeeld de lokale en buurtknooppunten, maatregelen inzake doorstroming, parkeerbeleid, lichtenregeling, lokale fietsmaatregelen, ruimtelijk beleid en inrichtingsmaatregelen. De lokale besturen dragen zo vanuit hun bevoegdheden bij tot het realiseren van het Routeplan 2030.

Interbestuurlijke samenwerking

In het najaar van 2019 werden ook gemeentelijke sessies georganiseerd. Clusters van gemeenten kwamen samen om aan de slag te gaan met het Routeplan. Deze sessies lieten toe om het Routeplan 2030 verder uit te diepen met de lokale besturen.

Interne reorganisatie

BAM vervelt zich tot Lantis en Vervoerregio Antwerpen

Om zich beter toe te kunnen leggen aan het gewijzigde takenpakket dat voortvloeide uit het Toekomstverbond, werd eind 2018 BAM nv opgesplitst in 2 entiteiten, Lantis en de Vervoerregio Antwerpen. De concrete uitwerking van deze entiteiten volgde in 2019.

Voor beide entiteiten is een identiteit en huisstijl in 2019 uitgewerkt. Afgeleide dragers, zoals websites en eigen kanalen volgden kort daarna. De positionering als aantrekkelijke werkgever en enkele recruiteringscampagnes om geschikte talenten te vinden, leidden ertoe dat in 2019 het aantal personeelsleden bij Lantis verder toenam van 63 naar 90.

De gewijzigde samenstelling en de toename van personeelsleden, aangevuld met vele externe medewerkers, vereiste een aangepast personeelsbeleid. Daarom werd het HR-team grondig uitgebreid met een nieuwe HR Manager, 2 business partners, 2 HR officers en een HR assistent.

In 2019 rolde de organisatie verschillende initiatieven en aanpassingen uit:

- Een nieuw arbeidsreglement en gewijzigd werkregime van 38 naar een 40 uren week
- Reorganisatie naar een matrix-organisatie
- Onboardingdagen voor nieuwe medewerkers om hen wegwijs te maken binnen de nieuwe organisatie
- Een mobiliteitsgids voor de werknemers
- Uitrol persoonlijke en teamcoaching over gans de organisatie
- Opstart sociale verkiezingen in december 2019
- Een bedrijfscultuur: Lancering DAG SID waarden (Duurzaam, Accountable, Gepassioneerd, Samen, Innovatie en Deskundig) binnen Lantis
- Verdere maatregelen om geschikte werknemers te vinden: Employer branding campagne, lancering van online HRO-tool, instroom nieuw talent, vacatures worden intern kenbaar gemaakt

En in het volgende jaar wordt op dat elan verder gewerkt. Voor het begin van 2020 staan onder meer de volgende zaken op stapel om te garanderen dat de organisatie zich optimaal aan haar taken kan wijten:

- Een intern leiderschapstraject
- Programma voor welzijn en veerkracht
- Het invoeren van een resource comité vanaf januari 2020
- De implementatie van INTUO als feedbacktool
- Doelgerichte recruiteringscampagnes

Verslag van de raad van bestuur

Financiële informatie

Resultaat

Het geconsolideerde balanstotaal daalt van EUR 1.291.061.351 per 31 december 2018 naar EUR 1.281.434.895,64 per 31 december 2019. Dit is een daling van EUR 9.626.455,30 of 0,75%.

De geconsolideerde winst bedraagt EUR 2.642.989,66 over het boekjaar 2019 ten opzichte van een winst van EUR 18.847.740,65 over het boekjaar 2018. Dit vertegenwoordigt een daling van de geconsolideerde winst met EUR 16.204.750,99 ten opzichte van het vorig boekjaar.

Het geconsolideerde resultaat ontstaat uit de consolidatie van BAM N.V. en haar volle dochter N.V. Tunnel Liefkenshoek.

N.V. Tunnel Liefkenshoek

De omzet van de N.V. Tunnel Liefkenshoek (TLH) bedroeg EUR 73.554.269,54 (exclusief BTW) in 2019. Dit is een stijging van EUR 892.901,51 (1,23%) ten opzichte van de omzet gerealiseerd in 2018 (EUR 72.661.368,03).

Sinds de tweede jaarhelft van 2009 is het mechanisme van de retributie in werking getreden, waarbij 85 procent van het brutoresultaat uitbetaald wordt aan het Vlaams Gewest als concessiegever. Aangezien het Vlaams Gewest deze vorderingen in 2004 heeft ingebracht bij BAM, zijn de retributies door TLH verschuldigd aan BAM, en worden zij in de consolidatie geëlimineerd.

De winst van het boekjaar 2019 van TLH N.V. bedraagt EUR 5.768.223,79 ten opzichte van een winst van EUR 6.524.673 in 2018 of vertegenwoordigt een daling van EUR 756.449,33 (-11,59%).

BAM nv

Het balanstotaal van BAM nv daalt van EUR 1.193.540.123,98 per 31 december 2018 naar EUR 1.174.453.493,84 per 31 december 2019. Dit is een daling van EUR 19.086.630,14 of 1,60%.

De enkelvoudige jaarrekening over het boekjaar 2019 wordt afgesloten met een verlies van EUR 5.801.530,26 ten opzichte van een winst van het boekjaar 2018 ten belope van EUR 9.287.815,01 of vertegenwoordigt een daling van het resultaat van het boekjaar van EUR 15.089.345,27.

De daling van het resultaat is in belangrijke mate te wijten aan uitzonderlijke afschrijvingen voor gedesinvesteerde materiële vaste activa (vnl. renovatie van het Kattendijkdok).

Waardering van studiekosten en werken in uitvoering

De boekhoudkundige waardering van bepaalde studiekosten en werken in uitvoering dient bekeken te worden in het licht van de aanpak en afwikkeling van de lopende Masterplanprojecten bij BAM. Bij elk actiefbestanddeel werd nagegaan of het in de gewijzigde omstandigheden zijn waarde behoudt, dan wel geheel of gedeeltelijk dient te worden afgeboekt.

Er werden een aantal significantie wijzigingen aangebracht aan het ontwerp dat in het verleden werd uitgewerkt voor de Oosterweelverbinding. Door deze wijzigingen werden een aantal studiekosten afgeboekt voor een waarde van EUR 13.568.386,60 (ten opzichte van EUR 14.838.430,68 in 2018).

Daarnaast werden investeringen in materiële vaste activa afgeboekt voor een bedrag van EUR 18.529.154,88 (ten opzichte van EUR 11.437.773,31 in 2018). Het betreft voornamelijk de uitboeking van de renovatie van de Kattendijksluis die uitgevoerd werd volgens het ontwerp van de Oosterweelverbinding versie Lange Wapper. In het nieuwe ontwerp van de Oosterweelverbinding wordt een tunnel onder de Royersluis voorzien in plaats van een lage brug over de Royersluis,

waardoor de doorgang van grote schepen gegarandeerd wordt via de Royersluis. De investering in de renovatie van de Kattendijk is hierdoor overbodig gebleken.

Andere uitzonderlijke kosten

In 2019 werd voor een bedrag van EUR 4.433.778 compensaties betaald aan een school en enkele gemeenten als tegemoetkoming voor kosten die ze dienen te maken in kader van de bouw van de Oosterweelverbinding (o.a. relocatie van gebouwen en kosten voor het bevorderen van de verkeersveiligheid).

Waardering van projecten in uitvoering – over te dragen opbrengsten

Om tot een bedrijfseconomische weergave van de opbrengsten en kosten van projecten in uitvoering te komen wordt het matching principe toegepast. Opbrengsten uit retributierechten en werkingstoelagen worden desgevallend opgenomen in de balans onder de over te dragen opbrengsten, in de mate dat de kosten die daarmee verband houden of ermee gefinancierd worden geboekt werden als activa in aanbouw. Een vrijval van de over te dragen opbrengsten in het resultaat zal worden geboekt evenredig met de opname in kost van de activa in aanbouw waarop ze betrekking hebben. De waarderingsregels werden in 2019 uitgebreid om deze werkwijze te onderbouwen.

Risicobeheer

BAM heeft de inspanningen van de afgelopen jaren m.b.t. risicomanagement verder gezet. De focus lag daarbij op de technische, omgeving, financiële, operationele, juridische, organisatorische en bestuurlijke risico's.

In 2019 werd gestart met de uitrol van RISKID. Deze tool brengt bestaande risico's beter in beeld, waardoor ze beter beheerd en beheerst worden en waardoor nieuwe risico's sneller geïdentificeerd worden d.m.v. brainstorm sessies gefaciliteerd door RISKID. Door regelmatige multidisciplinaire risico sessies m.b.t. deelprojecten worden risico's heel concreet geformuleerd en verhoogt het risico bewustzijn van de projectmedewerkers.

Structuur voor de realisatie van de Oosterweelverbinding

Het advies van 14 juli 2014 van Eurostat en de daaropvolgende meeting van 11 september 2014, hebben duidelijkheid verschaft omtrent de behandeling van de NV TLH als deel van de overheid volgens de nieuwe ESR10 richtlijnen. Deze beslissing impliceert dat de concessiestructuur zoals voorgesteld tussen BAM en TLH verval, gelet op het niet meer voldoen aan de voorwaarde van ESR neutraliteit. De inbreng van bedrijfstak BAM in TLH is dus niet langer aan de orde.

De Vlaamse overheid heeft daarop principieel beslist om het project uit te voeren binnen het nieuwe ESR-kader en dus op te nemen in de overheidsbegroting. Het betreft momenteel het scenario met BAM als projectvennootschap, die E&C aannemingscontracten in de markt plaatst voor de bouw van de infrastructuur. Intussen zijn reeds gesprekken opgestart met de Vlaamse overheid in verband met het verstrekken van de nodige fondsen voor de uitvoering van het project. Planning is dat de hier uit voortvloeiende kaderovereenkomst financiering wordt goedgekeurd door de Vlaamse regering in het eerste kwartaal van 2018.

De realisatie van het project en de exploitatie met tol blijven nu dus toevertrouwd aan de NV BAM, met dochteronderneming NV Tunnel Liefkenshoek (NV TLH). De NV BAM heeft de opdracht de

Oosterweelverbinding te realiseren en te zorgen voor het aantrekken van de nodige financiële middelen. Deze vennootschap zal later ook verantwoordelijk zijn voor de uitbating van de drie Scheldekruisingen en het beheer van de verbonden infrastructuur (2031-2080).

Op dit ogenblik wordt de Kennedytunnel niet uitgbaat en valt de tunnel onder het beheer van het Vlaamse gewest. De Liefkenshoektunnel kent een tolexploitatie door de NV Tunnel Liefkenshoek (NV TLH), een volle dochter van NV BAM. Wanneer de Oosterweelverbinding in gebruik wordt genomen, start een tolregime voor de drie Scheldekruisingen, die als verbonden infrastructuurnetwerk verkeerskundig één samenhangend geheel vormen. D.m.v. gedifferentieerde tol zal het verkeer aangemoedigd worden de routes te nemen die het verste van de stad liggen. Het beheer van dit netwerk zal toevertrouwd worden aan NV BAM.

Met deze structuur zijn de uitgaven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en het beheer van de Scheldekruisingen in de Antwerpse regio, samen met de inkomsten uit tol, duidelijk afgebakend en afgezonderd in één vennootschap. Naast een heldere allocatie van verantwoordelijkheden, zorgt dit tevens voor een sluitende rapportering en transparantie op de financiële stromen en engagementen.

Andere meldingen

Het bedrag van de jaarlijkse vaste bezoldiging voor de leden van de raad van bestuur uitgekeerd in 2019 bedraagt EUR 184.871 (zitpenningen).

De vennootschap heeft geen bijkantoren.

In toepassing van art. 96, 6^e van het Wetboek van Vennootschappen bevestigt de raad van bestuur de jaarrekening werd opgesteld op basis van waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap.

De studies en projecten in voorbereiding of in uitvoering (bouwfase), zullen op termijn opbrengsten genereren. Tot zolang zullen de kosten van de vennootschap voor deze studies en projecten groter zijn dan de opbrengsten. Dit is eigen aan de aard van de vennootschap. Daarnaast verwijzen we naar de artikelen 2 en art. 3 van het BAM-decreet , waarin wordt bepaald dat BAM slechts kan worden ontbonden bij besluit van de Vlaamse Regering en dat BAM niet is onderworpen aan de bepalingen inzake het gerechtelijk akkoord en het faillissement.

De Raad van Bestuur bevestigt dat er zich na de afsluiting van het boekjaar geen bijzondere gebeurtenissen hebben voorgedaan die een invloed hebben gehad op de jaarrekening opgesteld op 31 december 2019.

Inzake de mogelijke impact die de uitbraak van het Covid 19-virus in maart 2020 kan hebben op de werking en cijfers van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel N.V., wenst de Raad van Bestuur hierover het volgende toe te voegen.

1. Er is geen impact op de cijfers van 2019, deze blijven wat ze zijn.
2. Op de werking van BAM N.V.:
 - a. Qua dagdagelijkse werking is er weinig of geen impact gezien het voltallige personeel zijn werk kan doen van thuis uit (en desnoods gedurende max. 2 dagen/week vanop

kantoor kan werken); er is bijgevolg geen aanleiding om technische werkloosheid te voorzien; het werk achter de schermen gaat onverminderd verder; wel hebben we mogelijks te kampen met efficiëntie-verliezen.

- b. Operationeel: de werven op Linkeroever en de P&R Luchtbal werden stilgelegd op initiatief van de aannemer. Dit zal in eerste instantie vertraging van de uitvoering van 2020 tot gevolg hebben en houdt tevens risico's in zowel naar geld als naar tijd. Wij schatten de mogelijk negatieve effecten van de Corona crisis (bij aanvatting van de werf activiteiten vanaf 6 april) op ca 27 miljoen euro meerkosten als gevolg van directe kosten en een domino effect op onze planning (fase omwisselingen die niet gehaald kunnen worden,). Indien de restricties van het M.B. omtrent Corona (social distancing , gesloten grenzen, ..) langer van kracht blijven schatten we de bijkomende kostenimpact op ca 155.000 euro/ werkdag. Daarnaast lopen we het risico dat we de vertraagde voortgang op de projecten niet meer kunnen goedmaken in 2020. De mogelijke terugloop in de uitgaven op de projecten kan oplopen tot een ordergrootte van ca. 60 Mio euro. We zijn momenteel in overleg met de aannemers om pro actief een strategie voor heropstart op te maken zodat we mogelijk negatieve effecten kunnen vermijden dan wel minimaliseren.
3. In het algemeen:
 - a. Is er geen invloed op de continuïteit te verwachten gezien de (semi-)overheidsomgeving;
 - b. Is er voldoende financiering op korte termijn beschikbaar, en is deze op lange termijn toegezegd door de Vlaamse Overheid;
 - c. Dient wel rekening gehouden te worden met de impact van een lagere trafiek door de Liefkenshoektunnel gedurende 4 à 8 weken. Dit kan een substantiële impact hebben op de te ontvangen retributie vanuit Tunnel Liefkenshoek N.V.

Tenslotte wenst de Raad van Bestuur alle medewerkers te bedanken voor hun inzet in een boeiende maar complexe omgeving.