

2 Ondersteuning herstructurering bedrijventerreinen. Scheldeboord Hoboken. Mobiliteitsstudie Scheldeboord. Goedkeuring. Concretisering beleidsrichtlijn (Jaarnummer 5420) - BIJLAGEN

Het college van burgemeester en schepen neemt kennis van het rapport 'Mobiliteit Scheldeboord' en beslist op basis van dit rapport de optimalisatievariant te kiezen als voorkeurtracé.

Agendapunt, college, gewone zitting, 19/05/2006, jaarnummer 5843; Agendapunt, college, gewone zitting, 17/11/2006, jaarnummer 14136; Agendapunt, college, gewone zitting, 13/07/2007, jaarnummer 9277

Auteur: Philippe Teughels/Anke Lambin

Motivering

Voorgeschiedenis

In de zitting van 19 mei 2006 (jaarnummer 5843) nam het college kennis van de startnota Scheldeboord Hoboken.

Het college keurde in haar zitting van 8 september 2006 (jaarnummer 10813) de definitieve versie van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA): 'Antwerpen Ontwerpen' goed.

In de gemeenteraad van 18 september 2006 (jaarnummer 1779) werd het aangepaste s-RSA definitief vastgesteld.

Het college keurde in haar zitting van 17 november 2006 (jaarnummer 14136) in het kader van de ondersteuning bij de herstructurering van bedrijventerreinen het gemeenschappelijk stad Antwerpen - Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen actieplan voor de Scheldeboord Hoboken goed.

Het college keurde in haar zitting van 13 juli 2007 (jaarnummer 9277) de geactualiseerde richtcijfers van de strategische meerjarenplanning – zoals opgesteld na de budgetceel – goed en geeft opdracht aan de bedrijfsdirecteurs om capaciteit vrij te maken voor de realisatie van het bestuursakkoord.

Het project 'Bedrijventerrein Scheldeboord Hoboken' kadert in de Strategische Doelstelling WNE01 – Antwerpen versterkt de stedelijke economie.

Feiten en context

In het Bestuursakkoord van de stad Antwerpen 2007-2012 wordt gesteld dat Antwerpen meer ruimte nodig heeft voor bedrijvigheid; de stad wil bestaande bedrijventerreinen beter benutten. De stad wil de economische bedrijvigheid op het bestaande bedrijventerrein Scheldeboord Hoboken intensifiëren.

De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen ontplooit een beleid rond de verbetering van bestaande bedrijventerreinen. In het kader van dit beleid startte de Provinciale

Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen medio 2005 met een herontwikkelingsproject voor een 13-tal sites (bedrijventerreinen) in de arrondissementen Antwerpen en Mechelen. In deze studie werd de industriezone langs Scheldeboord Hoboken-Hemiksem als één van de terreinen geselecteerd waar de nood aan herontwikkeling hoog is. De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen ontvangt voor dit herontwikkelingsproject subsidies van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap/Agentschap Economie.

Vermits het project ‘ondersteuning bij de herstructurering van bedrijventerreinen aan de Scheldeboord Hoboken’ van de stad Antwerpen complementair is met het herontwikkelingsproject van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij werd geopteerd om de krachten te bundelen in een gemeenschappelijk stad Antwerpen - Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen actieplan. Met de uitwerking van dit actieplan wensen de betrokken actoren te komen tot de herontwikkeling van de bedrijventerreinen aan de Scheldeboord Hoboken (en Hemiksem).

Dit actieplan moet gezien worden in de context van een lange termijnvisie voor de herontwikkeling van de bestaande bedrijventerreinen aan de Scheldeboord (rechteroever), gaande van de ring rond Antwerpen in het noorden (Kennedytunnel) tot aan de rupelmonding in het zuiden.

Het gemeenschappelijk actieplan kan als volgt worden samengevat: ‘De gemeenschappelijke doelstelling is de economische herwaardering van de bedrijventerreinen en het streven naar duurzaamheid. De herwaardering heeft tot doel de voorwaarden voor verdere economische ontwikkelingen te verbeteren. Het vinden van een goed evenwicht bij het verweven van economie, wonen, natuur en recreatie zit mee vervat in de duurzaamheidsdoelstelling.’

Het gemeenschappelijk actieplan vertrekt vanuit de ambitie om concrete wijzigingen op het terrein uit te voeren.

Het actieplan voorziet in:

- 1 De uitwerking van een gemeenschappelijke geïntegreerde lange termijnvisie die zal dienen als kader voor het bewaken van de samenhang tussen de verschillende acties.
- 2 Het verbeteren van de mobiliteit van, naar en door de bedrijventerreinen.
- 3 Verschillende acties per deelgebied. Om het projectgebied overzichtelijk te benaderen werd het opgedeeld in drie deelgebieden (gebieden met een samenhangende structuur en/of beeld) waarvoor respectievelijk volgende uiteenlopende acties worden voorzien:
 - a. Optimaliseren van de kwaliteit en het imago van de KMO-zone Polderstad
 - b. Opmaak ontwikkelingsplan voor de omgeving Fabricom
 - c. Opmaak masterplan voor het deelgebied Umicore.

Stad Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen voorzien voor de verdere opvolging van de verschillende acties en bewaking van de samenhang een organisatiestructuur bestaande uit een stuurgroep (overlegorgaan met de vertegenwoordigers van de verschillende betrokken overheden), de werkgroep Scheldeboord Hoboken (overlegorgaan met de vertegenwoordigers van de verschillende betrokken overheden en de vertegenwoordigers van de bedrijven) en verschillende ad-hoc werkgroepen (per actie kan een tijdelijke of thematische werkgroep worden samengesteld).

De laatste werkgroepvergadering Scheldeboord Hoboken (vertegenwoordigers van betrokken overheden en vertegenwoordigers van de bedrijven binnen het actiegebied) heeft plaatsgevonden op dinsdag 5 juni 2007.

Advies

Vermits het aspect milieu in deze studie een belangrijk onderdeel is en de aspecten milieu, gezondheid en leefbaarheid voor dit projectgebied van groot belang zijn en opgenomen moeten worden in de duurzaamheidsdoelstelling werd advies gevraagd aan de stadsdienst Sociale zaken/milieu/milieukenniscentrum.

Sociale zaken/milieu/milieukenniscentrum geeft volgend advies.

De milieu- en gezondheidsimpact zijn voor de tracés 'ontdubbeling Curiestraat', 'oostelijke spoorwegvariant' en de 'westelijke spoorwegvariant' nadelig. Deze tracés zorgen voor extra uitlaatmissies en geluidshinder op locaties waar deze effecten voorheen minder voorkwamen.

Indien gekozen wordt om nu nog geen voorkeustracé te bepalen en een gebudgetteerd plan van aanpak voor bijkomend onderzoek op te maken moet om de milieu- en gezondheidsimpact te meten een studie worden uitgevoerd op basis van een MCA (multicriteria analyse); dit om de mogelijke milieueffecten van de verschillende scenario's in kaart te brengen. Niet alleen de relatieve bijdrage van elk scenario maar ook de totale milieubelasting is belangrijk. Toetsing aan milieukwaliteitsnormen: hiervoor moet men tevens de impact van alle bronnen van de betrokken pollutant in rekening brengen (Voor PM10 bv ook transport van grote afstand en deze gevormd door atmosferische chemie tijdens dit transport) .

Voor zowel de oostelijke als de westelijke spoorwegvariant voegt de milieudienst volgend bijkomend nadeel toe: 'verhoging geluidshinder en ernstige wijziging van het landschap ter hoogte van Moretusburg, Hertogvelden, Vinkevelen, Hoboken Dorp en de woonwijk aan de Sint-Bernardsesteenweg'.

Voor de 'ontdubbeling Curiestraat'-variant voegt de milieudienst volgende bijkomend nadeel toe: 'verhoging geluidshinder en ernstige wijziging van het landschap ter hoogte van Moretusburg, Hertogvelden, Vinkevelen en de woonwijk aan de Sint-Bernardsesteenweg'.

In de studie wordt voor het tracé Curiestraat reeds een milderende maatregel voorgesteld; een geluidswal of geluidsscherm. Het tracé Curiestraat zal een grote geluidsimpact hebben van het doorgaand verkeer van en naar de industriezone Polderstad. Geluidshinder voor de kwetsbare fauna in het fort van Hoboken (vleermuizen, vogels, kleine zoogdieren, en vlinders,...) zal trouwens ook optreden. Bij plaatsing van een geluidsscherm in de Curiestraat kan ook reflectie van geluid op de gebouwen van Umicore optreden. Bovendien is de realisatie van een geluidswal of geluidsscherm zeer moeilijk want de straat is slechts een kleine 20 meter breed. Bovendien zullen de bewoners van Moretusburg, Vinkevelen en de woonwijk aan de Sint-Bernardsesteenweg blootgesteld worden aan schadelijke uitlaatgassen van diesel- en benzinevoertuigen veroorzaakt door verkeer op het nieuwe tracé. Gezien de reeds hoge belasting aan zware metalen door Umicore die de bewoners van Moretusburg momenteel moeten dragen is het onverantwoord om een nieuw tracé te trekken door de Curiestraat. Het tracé Curiestraat zou langer zijn en meer bochten bevatten dan het tracé Adolf Greinerstraat.

De stofstudie van lood in opwaaiend stof van verkeer die gefinancierd werd door Umicore kwam tot het besluit dat de 'ontdubbeling Curiestraat'-variant het beste tracé was op basis van dit criterium. Maar een second opinion van de VITO stelde dat voor dit criterium de gevonden verschillen verwaarloosbaar zijn en dat eerder een multicriteria-analyse dient te gebeuren, zoals bijvoorbeeld gebeurt voor de disciplines geluid, lucht en gezondheid in een

milieueffectenrapport (= MER). Uitlaatemissies van verkeer werden niet bestudeerd zodat men een onvolledig beeld heeft van de milieugezondheidsimpact van alle tracés. Er werd verkeerdelijk uitgegaan van de hypothese dat de gezondheids- en milieueffecten slechts door één tracer, met name lood in opwaaiend stof van verkeer, konden worden bepaald. De totale gezondheidsbelasting werd niet bestudeerd in de studie 'Mobiliteit Scheldeboord'.

Ten slotte valt op dat slechts één bedrijf de baten draagt van het tracé Curiestraat terwijl het de bedoeling van de studie was om een betere ontsluiting van alle bedrijven te realiseren. Het rapport 'Mobiliteit Scheldeboord' is met andere woorden te eenzijdig opgesteld en bevat onvoldoende informatie over andere zeer relevante criteria.

De milieudienst geeft de voorkeur aan de optimalisatievariant omdat dit tracé het goedkoopste en meest evenwichtige is.

Voor de optimalisatievariant zal er geen plan-MER of project-MER moeten worden opgemaakt aangezien er dan geen wijzigingen van een RUP vereist zijn en dat deze variant geen structurele wijzigingen inhoudt.

Stadsontwikkeling/beleid/mobiliteit en verkeer geeft volgend advies.

Het is duidelijk dat de optimalisatievariant vanuit mobiliteitsstandpunt de beste perspectieven biedt:

_ De optimalisatie van het bestaande tracé betekent dat het verkeer gebundeld wordt op één tracé. De hinder wordt bijgevolg niet gespreid en de financiële middelen, maar ook de handhavingmiddelen, kunnen dus worden geconcentreerd op één tracé. Ook voor het openbaar vervoer (leesbaarheid van het traject, bediening van de verschillende zones) en inzake het voorkomen van sluipverkeer heeft een bundeling van de verkeersstroom op het bestaande tracé onmiskenbare voordelen.

_ Sowieso is de verkeersinfrastructuur op het bewuste tracé toe aan vernieuwing, opwaardering en aanpassing aan de functie (ontsluiten van bedrijvenzone, aanbevolen noord-zuidtraject voor zwaar vervoer). Met andere woorden: de meeste van de voorgestelde ingrepen moeten hoe dan ook worden uitgevoerd. De bestaande infrastructuur is grotendeels verouderd en onaangepast en op het traject situeren zich enkele gevaarlijke conflictpunten.

_ In tegenstelling tot de spoorvarianten creëert deze variant geen nieuwe verkeersbarrière. De negatieve effecten inzake oversteekbaarheid als gevolg van de verwachte verkeersstoename worden opgevangen door de voorziene optimalisatie-ingrepen. De fietsroute in het zuiden blijft in deze variant ook gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer, zodat fietsers een rustig en aangenaam alternatief behouden.

_ De impact van de optimalisatievariant op de leefkwaliteit van de woonomgeving is het kleinst.

Verder is de realiseerbaarheid (veruit het goedkoopst, geen of slechts beperkte onteigeningen nodig, weinig verkeershinder voor uitvoering van de werken) hoog en is de variant ook conform het mobiliteitsplan en s-RSA.

Minpunt is dat de optimalisatievariant geen oplossing biedt voor drie uitdagingen die mede de aanleiding vormden voor de studie 'Mobiliteit Scheldeboord':

_ De optimalisering van het bestaande tracé biedt geen verbetering op het vlak van interferentie tussen doorgaand verkeer enerzijds en bedrijfsverkeer van Umicore in de A. Greinerstraat anderzijds. Dit stelt echter geen onoverkomelijke problemen voor de

verkeersveiligheid of voor een vlotte doorstroming. De interne bedrijfsvoering zal, bij een toename van het verkeer op het traject, uiteraard wel meer hinder ondervinden (verminderde oversteekbaarheid). Op termijn zullen hier wellicht alternatieven voor moeten worden gezocht (reorganisatie bedrijfsactiviteiten, aanleg tunnel?).

_ Evenmin worden de mogelijkheden op vlak van een multimodale ontsluiting van de bedrijfzone vergroot. Dit is echter evenmin het geval met de andere tracés. Bovendien hypothekeert de optimalisatievariant geen multimodale mogelijkheden –wat met name in de Scheldevariant wel het geval is. Het is één van de lacunes in het onderzoek dat het criterium multimodaliteit vrijwel uitsluitend werd bekeken vanuit het kenmerk ‘liggen aan het water’ en dat de potenties van het spoor buiten beeld bleven.

_ De problematiek van de stofdepositie

De dienst mobiliteit wijst erop dat de optimalisatievariant, net zoals de andere varianten trouwens, nog veel detaillering en zorgvuldige uitwerking behoeft met bijzondere aandacht voor het STOP-principe (cf. bestuursakkoord).

Ten slotte wil de dienst mobiliteit in het bijzonder de aandacht trekken op de problematiek van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad dat deel uitmaakt van alle varianten. Door de bouw van de nieuwe Krugerbrug en de verwachte toename van vrachtvervoer op de Schroeilaan, waarop we dit soort vervoer willen faciliteren, zal de oversteekbaarheid van dit kruispunt, vandaag al problematisch voor auto- en fietsers- en voetgangersverkeer, nog afnemen. Er dienen dan ook prioritair mensmiddelen en financiële middelen te worden vrijgemaakt om dit kruispunt op korte termijn herin te richten.

Argumentatie

In het kader van het gemeenschappelijk stad Antwerpen - Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen actieplan voor de bedrijventerreinen aan de Scheldeboord Hoboken werd een mobiliteitsstudie uitgeschreven. Het bestek werd in september 2006 opgemaakt door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen als aanbestedende overheid, in overleg met stad Antwerpen (bevoegde overheid voor het wegtracé), het district Hoboken en de gemeente Hemiksem.

Een verbeterde wegontsluiting is een schakel in de globale verbetering van het functioneren van het bedrijventerrein: vlotte bereikbaarheid van de bedrijven, verbetering van de noord-zuid as, focus op zowel weg- en watertransport (eventueel zelfs spoor), relatie met de omgeving (cf. duurzaamheidsaspect; sluipverkeer, hinder, aanleg van fietspaden, etc.), toekomst Umicore (verlegging van de Adolf Greinerstraat). De weg wordt gezien als een onderdeel van een globaal herontwikkelingsproject (o.a. de herontwikkeling van onbenutte percelen om de ruimte optimaal te benutten).

Het eindrapport ‘Mobiliteit Scheldeboord’ werd op vrijdag 21 maart 2008 definitief en formeel opgeleverd. De studie geeft aan op welke manier de mobiliteit in het projectgebied kan worden verbeterd als onderdeel van de economische heropwaardering van het gebied. De verschillende beleidsopties worden in beeld gebracht met inbegrip van bijhorende positieve en negatieve effecten.

De studieopdracht heeft als doel een voorkeurtracé te kunnen bepalen voor een ontsluitingsweg in de bedrijvenczone Scheldeboord door een afweging en vergelijking van verschillende alternatieve varianten en dit aan de hand van vooraf bepaalde selectiecriteria.

De onderzoeksopdracht bestaat uit 3 delen:

- 1 Uittekenen van de diverse/alle mogelijke ontsluitingsvarianten
- 2 Vergelijking van de alternatieve ontsluitingsvarianten op basis van de evaluatiecriteria
- 3 Door het beleid gekozen voorkeurtracé verder uitwerken/uittekenen tot voorontwerp tot een detailniveau dat gebruikelijk is in een streefbeeldstudie (er moet minstens duidelijkheid zijn over de grondinname, draaicirkels en het concept voor de inrichting (ongelijkvloerse kruisingen, belangrijke aanpassingen bestaande wegen, etc.))

De tracés die uiteindelijk in de vergelijking werden opgenomen:

1 Optimalisatie van het bestaand tracé

Aanpassen van de wegen van de hele Noord - Zuid as (aangeduid als hoofdverkeersweg voor de afwikkeling van zwaar verkeer) aan de normen van een doorgaande weg zoals voorzien in het wijkcirculatieplan Hoboken-West.

2 Oostelijke spoorwegvariant met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Aanleggen van een nieuwe parallelweg ten oosten van de spoorweg Antwerpen-Boom waarbij de functie van de Adolf Greinerstraat (volledig of gedeeltelijk) wordt opgeheven.

Er wordt uitgegaan van een ongelijkgrondse kruising ter hoogte van de Kapelstraat waarbij de weg onder de Kapelstraat door gaat.

3 Westelijke spoorwegvariant met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Aanleggen van een nieuwe parallelweg ten westen van de spoorweg Antwerpen-Boom waarbij de functie van de Adolf Greinerstraat (volledig of gedeeltelijk) wordt opgeheven.

Er wordt uitgegaan van een ongelijkgrondse kruising ter hoogte van de Kapelstraat waarbij de weg onder de Kapelstraat door gaat.

4 Ontdubbeling Curiestraat met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Ten noorden van Umicore wordt de bestaande wegenis aangepast zoals voorzien in het wijkcirculatieplan Hoboken-West; het bestaand tracé (niet ter hoogte van Umicore) wordt heringericht als doorgaande weg.

De omleidingsweg rondom Umicore volgt het tracé Curiestraat waarbij het doorgaand verkeer wordt gescheiden van het plaatselijk verkeer en daarna een nieuwe parallelweg ten westen van de spoorweg waarbij de functie van de Adolf Greinerstraat (volledig of gedeeltelijk) wordt opgeheven.

5 Scheldevariant

Ten noorden van Umicore wordt de bestaande wegenis aangepast zoals voorzien in het wijkcirculatieplan Hoboken-West; het bestaand tracé (niet ter hoogte van Umicore) wordt heringericht als doorgaande weg.

Ter hoogte van Umicore wordt een nieuwe weg naast de Schelde aangelegd.

Ten zuiden van Umicore zijn voor de meeste tracés 4 subvarianten mogelijk:

- 1 De parallelweg met de spoorweg verder doortrekken tot aan de spoorwegovergang met de Sint-Bernardsesteenweg.
- 2 Ten zuiden van Umicore opnieuw een aantakking maken met de Adolf Greinerstraat.
- 3 Ten zuiden van Umac-Midwest een aantakking maken met de Van Praetstraat
- 4 Ten zuiden van Bulmetal een aantakking maken met de Van Praetstraat

In alle scenario's wordt de bestaande wegenis ten noorden van Umicore aangepast zoals voorzien in het wijkcirculatieplan Hoboken-West; het bestaand tracé (niet ter hoogte van Umicore) wordt dan heringericht als doorgaande weg.

De verschillende varianten/tracés werden beoordeeld aan de hand van 4 grote groepen van vergelijkingscriteria en verschillende subvergelijkingscriteria:

1 MOBILITEITSEFFECTEN

A. Subvergelijkingscriterium 1: bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de 3 woonwijken (Moretusburg, Hoboken Centrum en St.-Bernardsesteenweg & Hemiksem) wordt bepaald respectievelijk over de weg, voor langzaam verkeer (aanwezigheid van voet- en fietspaden) en met het openbaar vervoer.

B. Subvergelijkingscriterium 2: verkeersveiligheid

Met dit criterium wordt een kwalitatieve beoordeling van de toekomstige verkeersveiligheid opgemaakt aan de hand van de volgende subcriteria:

*wegen conform ontwerpeisen: zijn de wegen effectief ontworpen volgens de gebruikelijke ontwerpeisen?

*afstemming functie van de weg ten opzichte van verkeers- en verblijfsgebied

*aantal conflictpunten: kunnen bestaande conflictpunten verkeersveilig opgelost worden en kunnen nieuwe conflicten gecreëerd worden?

C. Subvergelijkingscriterium 3: openbaar vervoer

Met dit criterium worden de gevolgen voor het openbaar vervoer beschreven (het traject van de buslijnen en de mate waarin aanpassingen nodig zijn of de lijn opgeheven moet worden).

D. Subvergelijkingscriterium 4: bereikbaarheid bedrijven

Dit criterium wordt opgedeeld in volgende subcriteria:

*Duidelijkheid: de mate waarin de weg ingericht en afgestemd is op het type verkeer

*Vlotte doorstroming zwaar verkeer: een gewogen inschatting waarbij rekening gehouden wordt met het aantal erftoegangen, het aantal kruispunten, het aantal oversteken en de infrastructuur (aantal bochten, scherpe bochten)

*Omrijfactor: substantiële omweg voor verkeersstromen

E. Subvergelijkingscriterium 5: multimodale potenties

Belangrijkste criterium hierbij is of (potentieel) watergebonden bedrijven doorsneden worden of niet.

2 REALISEERBAARHEID

A. Subvergelijkingscriterium 1: kostprijs

Bij wijze van uitzondering op de algemene regel worden de varianten onderling vergeleken. Dit criterium wordt opgedeeld in volgende subcriteria:

*Infrastructuurkost: voor de berekening van de infrastructuurkost werd uitgegaan van de vooropgestelde dwarsprofielen, daaraan gekoppelde eenheidsprijzen per lopende meter aangevuld met een aparte kostprijsraming voor kruispunten en kunstwerken.

*Onteigeningskost: met dit subcriterium wordt nagegaan of en zo ja hoeveel onteigeningen dienen te gebeuren. Er werd een onderscheid gemaakt tussen de percelen die volledig en de

percelen die slechts gedeeltelijk dienen onteigend te worden en of het gaat om een publieke instantie, een bedrijf of een particulier.

*Desaffectatiekost: het gaat om gronden die gedesaffecteerd zouden moeten worden van de NMBS.

B. Subvergelijkingscriterium 2: financierbaarheid

Met dit criterium wordt nagegaan in welke mate de infrastructuur gefinancierd kan worden (de kostprijs wordt opgesplitst in een deel 'verbetering openbaar domein & omleidingsweg niet ter hoogte van Umicore' en een deel 'omleiding Umicore') en wat de kans is op budgetoverschrijding (in welke mate zouden onvoorziene elementen kunnen leiden tot budgetoverschrijding).

C. Subvergelijkingscriterium 3: juridische haalbaarheid + timing

Dit criterium omvat de subcriteria:

*Juridische haalbaarheid: de kans dat een bepaalde variant omwille van juridische redenen niet uitgevoerd kan worden

*Bestemmingswijziging: is een bestemmingswijziging nodig en de eventuele impact daarvan naar uitvoering.

*MER-plicht/passende beoordeling: het gaat vooral om de impact op de timing.

D. Subvergelijkingscriterium 4: infrastructurele haalbaarheid + timing

Bij wijze van uitzondering op de algemene regel worden de varianten onderling vergeleken. Vooral de complexiteit en het al dan niet gefaseerd kunnen/moeten uitvoeren spelen een rol.

3 RELATIE TEN OPZICHTE VAN DE OMGEVING

A. Subvergelijkingscriterium 1: visie s-RSA en Mobiliteitsplan

Dit criterium tracht na te gaan in hoeverre de bepalingen in het s-RSA en het Mobiliteitsplan Antwerpen worden nageleefd/bemoeilijkt.

B. Subvergelijkingscriterium 2: economische heropleving/verbetering

Dit criterium tracht na te gaan in welke mate bepaalde tracés de bedrijfsvoering faciliteren dan wel belemmeren.

4 EFFECTEN DIRECTE OMGEVING

A. Subvergelijkingscriterium 1: onteigeningen

Het betreft een kwalitatieve score die rekening houdt met de globale sociaal-maatschappelijke haalbaarheid.

B. Subvergelijkingscriterium 2: desaffectatie

Onderscheid wordt gemaakt tussen weinig of geen desaffectatie en behoorlijke delen die gedesaffecteerd moeten worden.

C. Subvergelijkingscriterium 3: leefkwaliteit

Dit criterium wordt opgedeeld in volgende subcriteria:

*Geluidshinder: het aantal woningen dat geraakt wordt binnen bepaalde contouren

*Oversteekbaarheid: de mate waarin gevaarlijke oversteeksituaties gecreëerd of juist vermeden worden

*Visuele impact: in welke mate er bijkomende visuele hinder is

D. Subvergelijkingscriterium 4: externe veiligheid

Bij wijze van uitzondering op de algemene regel worden de varianten onderling vergeleken. Dit criterium wordt opgedeeld in volgende twee subcriteria: SEVESO-contouren en de impact van de stofdepositie.

Om tot een beoordelingskader met betrekking tot de verschillende ontsluitingsscenario's te komen heeft men zich in de mobiliteitsstudie gebaseerd op volgende uitgangspunten:

- 1 Toekennen van scores doch geen gewichten.
- 2 Referentiescenario; alle scenario's werden beoordeeld ten opzichte van de toestand van vandaag. Voor een beperkt aantal criteria wordt dit uitgangspunten verlaten en worden de varianten toch onderling vergeleken (voorbeeld criterium prijs).
- 3 Kwalitatieve of kwantitatieve score; waar mogelijk en wenselijk werden de evaluatiecriteria gekwantificeerd. Aan de meeste criteria werd een kwalitatieve score toegekend op een schaal van 5 categorieën: substantieel slechter dan de huidige situatie of --, significant slechter dan de huidige situatie of -, weinig of geen wijziging t.o.v. de huidige situatie of 0, significant beter dan de huidige situatie of +, substantieel beter dan de huidige situatie of ++.

De studie moet dus de besluitvorming dus onderbouwen en vergemakkelijken door de voordelen en de nadelen van de verschillende tracés op een transparante manier tegen elkaar afwegen. De verschillende vergelijkingscriteria en subvergelijkingscriteria met scores werden verwerkt in een matrix. Bij de oplevering werden niet alle opmerkingen van alle stadsdiensten verwerkt in deze matrix.

Aan de hand van de vergelijkingscriteria beoordeelde het studiebureau de verschillende varianten/tracés. De belangrijkste conclusies per variant/tracé kunnen als volgt worden samengevat:

1 Optimalisatie van het bestaand tracé

Voordelen:

_ Goedkoopste variant

Nadelen:

_ Geen reductie van de afstand door risico-contouren (SEVESO)

_ Geen verbetering voor de bedrijfsvoering van Umicore

_ Onteigening van 2 bedrijven om de kromtestralen/bochtstralen te voorzien op doorgaand verkeer (doch vermijdbaar of beperkbaar tot de voor- en zijtuinstrook)

2 Oostelijke spoorwegvariant met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Voordelen:

_ Significante verbetering voor de bedrijfsvoering van Umicore

_ Significante reductie van de afstand door risico-contouren (SEVESO)

Nadelen:

_ Onteigening van een 8-tal woningen

_ Het creëren van een nieuwe doorgaande weg door het verblijfsgebied

_ Grotere omrijfactor voor bestemmingsverkeer

_ Bestemmingswijziging allicht noodzakelijk

3 Westelijke spoorwegvariant met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Voordelen:

- _ Significante verbetering voor de bedrijfsvoering van Umicore
- _ Significante reductie van de afstand door risico-contouren (SEVESO)

Nadelen:

- _ Onteigening van een 55-tal woningen (bijna de volledige Lumbeeckstraat)
- _ Het creëren van een nieuwe doorgaande weg door het verblijfsgebied
- _ Risico op budgetoverschrijding
- _ Bestemmingswijziging is allicht noodzakelijk

4 Ontdubbeling Curiestraat met een aantal zuidelijke ontsluitingsvarianten

Voordelen:

- _ Significante verbetering voor de bedrijfsvoering van Umicore
- _ Significante reductie van de afstand door risico-contouren (SEVESO)
- _ Vrij snelle uitvoeringstermijn

Nadelen:

- _ Het creëren van een nieuwe doorgaande weg door het verblijfsgebied (impact op aanpalende woningen)

5 Scheldevariant

Voordelen:

- _ Significante verbetering voor de bedrijfsvoering van Umicore op lange termijn
- _ Geen bijkomend tracé door of langsheen de woonwijk; geen of weinig impact op aanpalende woningen

Nadelen:

- _ Duurste variant
- _ Lange uitvoeringstermijn
- _ Onteigening van 3 bedrijven (waarvan 2 ter verbetering openbaar domein en omleidingsweg niet ter hoogte van Umicore en vermijdbaar)
- _ Eerder negatieve impact op multimodale potenties
- _ Groot risico op budgetoverschrijding
- _ Geen reductie van de afstand door risico-contouren (SEVESO)
- _ Juridisch waarschijnlijk zware procedure (passende beoordeling)

De scope van de studie beperkt zich tot lood in opwaaiend stof van voorbijrijdend verkeer. Dit betekent dat verschillende elementen niet actief werden bestudeerd en dat er nog een aantal onbekenden zijn.

Op vraag van de stad Antwerpen werd een second opinion over het stofdepositieonderzoek gevraagd aan het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO). Dit bijkomend onderzoek stelt dat voor het criterium 'impact stofdepositie' alle onderzochte varianten identiek scoren; alle varianten worden dus gelijk gesteld aan de bestaande toestand. De onderlinge verschillen wat betreft gezondheidseffecten door opwaaiing van met lood verontreinigd stof door verkeer zijn verwaarloosbaar. Het stofdepositieonderzoek van het milieuconsultingbedrijf doet enkel uitspraak over het lood in het opgewaaide stof door verkeer en niet over de totale milieubelasting van het verkeer o.a. van uitlaatmissies van NO_x (stikstofoxiden), VOS (vluchtige organische bestanddelen o.a. benzeen), fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5} en PM_{0,1}), NH₃ (ammoniak) evenals andere zware metalen in opwaaiend stof van verkeer (bijvoorbeeld arseen).

Vermits in alle varianten de bestaande wegenis ten noorden van Umicore wordt aangepast zoals voorzien in het ontwerp wijkcirculatieplan Hoboken-West geldt het nadeel 'onteigening

van 2 bedrijven om de kromtestralen/bochtstralen te voorzien op doorgaand verkeer (doch vermijdbaar of beperkbaar tot de voor- en zijtuinstrook)' voor alle varianten.

De aanpassing als doorgaande weg van het bestaande noordelijk deel kan onafhankelijk van het zuidelijk deel aangepast worden. De verbetering van het noordelijk deel is uitvoerbaar over meerdere jaren en afhankelijk van het beschikbaar budget.

In het kader van het verminderen van de verkeershinder en onveiligheid is de noodzaak en wenselijkheid van de herinrichting van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad een belangrijk aandachtspunt. Dit aandachtspunt wordt niet beïnvloed door de beleidskeuze met betrekking tot het voorkeurtracé. De herinrichting van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad kan dus prioritair worden aangepakt.

Die aanpak is dringend nodig gezien de bouw van de nieuwe Krugerbrug (de oplevering van de brug is gepland voor eind december 2008) zal leiden tot een significant zwaardere belasting van het kruispunt door vrachtverkeer in het bijzonder. Het kruispunt vormt vandaag al een barrière voor de bewoners van Polderstad en voor de jeugd uit Hoboken die in Polderstad school loopt.

Het s-RSA stelt dat een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid van een bijkomende milieubuffer tussen de industrie en de wijk Moretusburg moet worden opgestart. Mogelijk kan deze buffer landschappelijk uitgewerkt worden. Volgende doelstellingen, die een win-win situatie creëren voor zowel de buurt als het bedrijf, moeten hierbij nagestreefd worden: (1) het creëren van een nieuwe groene buffer tussen de woonomgeving (Moretusburg) en de industriële zone, die zich uitstrekt tot aan de rivier en een verbinding zoekt met het fort aan de Linkeroever; (2) dit veronderstelt een complementair en doorgedreven milieu- en saneringsbeleid vanuit de industrie; (3) dit veronderstelt een integratie met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek met betrekking tot de alternatieve verbindingsweg voor auto- en zwaar verkeer (zie hoofdstuk spoorstad), en de bestaande en nieuwe fietsverbindingen (4) dit veronderstelt een doorgedreven grond- en pandenbeleid. Nieuwe woonontwikkelingen moeten hier gemotiveerd worden vanuit de geldende milieuwetgeving en opportuniteiten voor redelijke herlokalisaties moeten zorgvuldig onderzocht worden; (5) het herdefiniëren van de patronen en recreatieve routes in het park rond fort 8 en in het industriegebied.

Het s-RSA stelt verder nog dat het mobiliteitsonderzoek de verbinding moet onderzoeken tussen de zuidelijke industriegebieden en het hoger netwerk en dit als alternatief voor de A. Greinerstraat die veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Bij het mobiliteitsonderzoek moeten alle varianten in beeld worden gebracht, incl. het voorkeurscenario ten westen van de spoorlijn Antwerpen-Boom, waarbij bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het oplossen van de verschillende kruispunten, in het bijzonder ter hoogte van Kapelstraat.

Na een kwalitatieve beleidsafweging wordt het tracé 'optimalisatievariant' gekozen als voorkeurtracé. Op basis van de bovenstaande overwegingen uit de adviezen en de argumentatie wijkt het college met deze beleidsbeslissing gemotiveerd af van het voorkeurscenario zoals beschreven in het s-RSA.

Bij de uitwerking van de optimalisatie van het bestaand tracé moet er rekening gehouden worden met volgende aandachtspunten:

_ Om de samenhang tussen de verschillende acties te bewaken is het bij de heraanleg van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad noodzakelijk om een tijdslijn op te maken.

_ Het is aangewezen om de plannen van de verschillende bedrijven langsheen het bestaande tracé te kaderen in het globaal concept en een degelijke afstemming te bewerkstelligen bij de uitwerking van de optimalisatie van het bestaand tracé

_ Het is aangewezen om fase 3 ‘het door het beleid gekozen voorkeurtracé verder uitwerken tot een voorontwerp’ in eigen beheer uit te werken.

Het is eveneens noodzakelijk om alle betrokken partijen (andere overheden, bedrijven en burgers) te informeren over de beleidsbeslissing van het college met betrekking tot de keuze van het voorkeurtracé.

Financiële gevolgen

Voor de uitvoering van het voorkeurtracé ‘optimalisatievariant’ zijn er in de meerjarenplanning geen financiële middelen voorzien.

De stad zal wel dringende verkeersproblemen op het kruispunt Berkenrodelei- Polderstad preventief aanpakken. Dit staat los van de samenwerking van de POM.

Voor de heraanleg van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad is er reeds voorbereidend werk gebeurd met een eerste schets en een voorlopige raming. De nodige kredieten hiervoor zullen worden ingeschreven in de begroting 2009.

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het eindrapport ‘Mobiliteit Scheldeboord’ opgemaakt in opdracht van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (aanbestedende overheid) in overleg met stad Antwerpen en het district Hoboken. De studie geeft aan op welke manier de mobiliteit in het projectgebied kan worden verbeterd als onderdeel van een verduurzaming en economische heropwaardering van het gebied. De verschillende beleidsopties worden in beeld gebracht met inbegrip van bijhorende positieve en negatieve effecten. Het resultaat van de studie is een overzicht van de haalbare ontsluitingsscenario’s met een beoordeling aan de hand van 4 grote groepen van vergelijkingscriteria en verschillende subvergelijkingscriteria (matrix).

Artikel 2

Het college beslist principieel om op basis van de studie ‘Mobiliteit Scheldeboord’ de optimalisatievariant te kiezen als voorkeurtracé.

Artikel 3

Het college beslist om prioritair de pijnpunten van de Noord-Zuid as die niet worden beïnvloed door de keuze van het voorkeurtracé aan te pakken.

Het college geeft opdracht aan:

Dienst	Taak
stadsontwikkeling/beleid/mobiliteit en verkeer	in overleg met stadsontwikkeling/bedrijven/economische ontwikkeling, het gemeentebedrijf

Dienst	Taak
	planningscel, werk en economie en sociale zaken/milieu/milieukenniscentrum _ de optimalisatievariant uit te werken _ de noodzakelijke herinrichting van het kruispunt Berkenrodelei-Polderstad uit te werken en de nodige kredieten voor heraanleg in begroting 2009 te laten opnemen _ de nodige beslissingen met betrekking tot de bochtstralen van het 'noordelijk doorgaand' deel en de wenselijkheid om hiervoor onteigeningen door te voeren voor te bereiden.

Artikel 4

Het college beslist om de beleidsbeslissing met betrekking tot de keuze van het voorkeurtracé te communiceren aan de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij, de bedrijven (via de werkgroep Scheldeboord Hoboken) en de burgers (via het Stedelijk Wijkoverleg).

Artikel 5

Dit besluit heeft in principe voor de stad geen financiële gevolgen.

1 Binnengemeentelijke decentralisatie. Toekenning wijkbudgetten. Principebeslissing. Goedkeuring. Introductie beleidsrichtlijn (Jaarnummer 5692)

Het college beslist dat de toekenning van een wijkbudget aan een bepaald initiatief, gebeurt op basis van een nominatieve vermelding in het budget of via een reglement.

Agendapunt, college, gewone zitting, 22/02/2008, jaarnummer 1749

Auteur: Melanie Vandecappelle

Motivering

Voorgeschiedenis

In het bestuursakkoord 2007-2012 van de stad Antwerpen, onder artikel 513, engageert het stadsbestuur zich om 'voor districten die met wijkbudgetten wensen te werken in het reglementaire kader te voorzien.'

In de bestuursakkoorden 2007-2012 van de districten Antwerpen, Berchem, Borgerhout en Wilrijk is de mogelijkheid voor het gebruik van wijkbudgetten voorzien.

Feiten en context

De districtsbesturen wensen wijkbudgetten te gebruiken voor de financiële ondersteuning van burgerinitiatieven. Voor de toepassing hiervan keurde het college een voorstel voor een gemeentelijke reglementering goed (CB van 22 februari 2008, jaarnummer 1749). De gemeentelijke reglementering werd ter advies voorgelegd aan de conferentie van voorzitters op 14 maart 2008 en goedgekeurd door de gemeenteraad op 28 april 2008, jaarnummer 733.

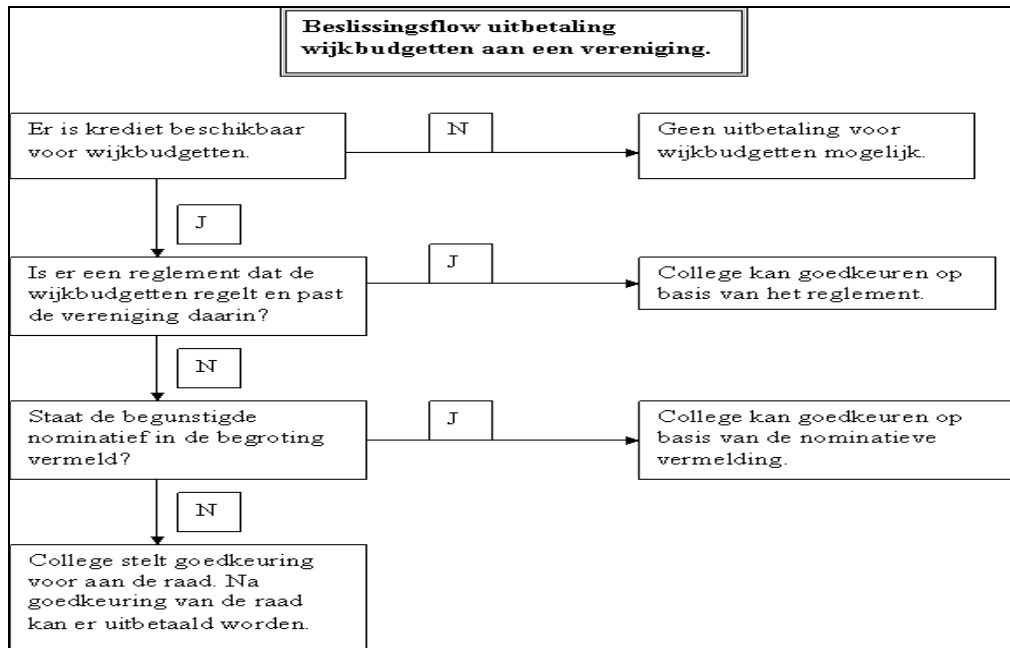
In het kader van de binnengemeentelijke decentralisatie kunnen districtsbesturen binnen hun bevoegdheden en budget het werken met wijkbudgetten toepassen op basis van de goedgekeurde gemeentelijke reglementering.

Binnen de districtsbegrotingen kunnen dotatiecodes opgenomen worden:

gewone begroting: code 849**20-28** (afhankelijk district)/332/02

buitengewone begroting: code 849**90-98** (afhankelijk district)/522/52

De toekenning van een wijkbudget aan een bepaald initiatief, gebeurt op basis van een nominatieve vermelding in het budget of via een reglement. Een aanvullend reglement binnen het district is mogelijk via de goedkeuring van de districtsraad.



Juridische grond

Artikel 159§4 van het gemeentedecreet kent onder de voorwaarden door de gemeenteraad vastgesteld aan het college de mogelijkheid toe om het budgethouderschap met betrekking tot een bepaald budgetten betreffende projecten te delegeren aan wijkcomités en burgerinitiatieven.

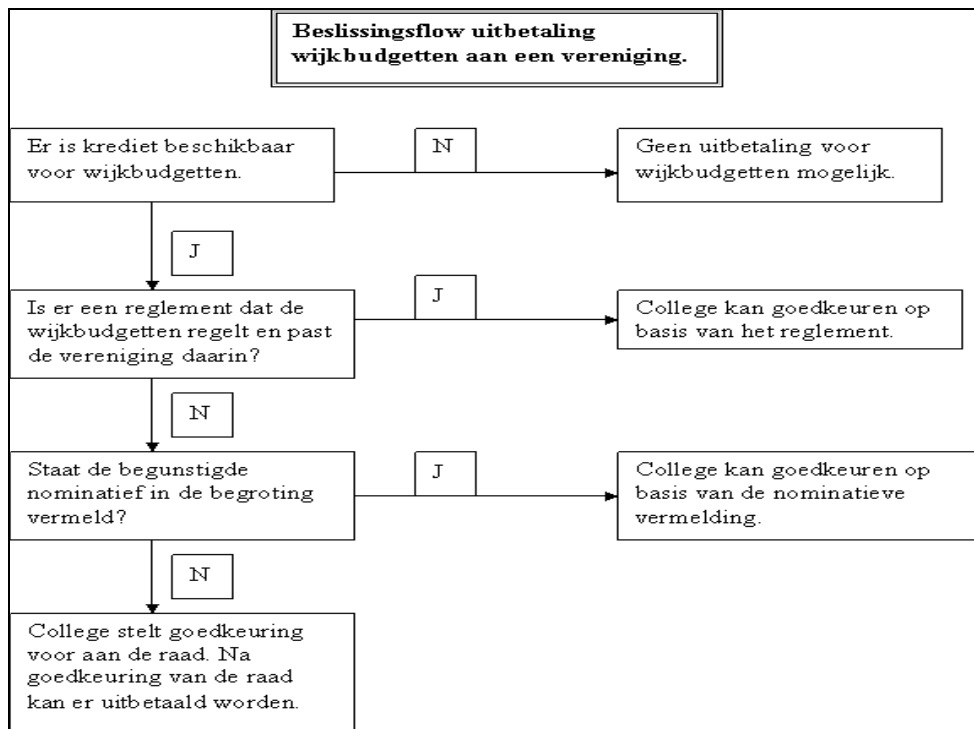
Besluit

Artikel 6

Het college beslist dat de toekenning van een wijkbudget aan een bepaald initiatief, gebeurt op basis van een nominatieve vermelding in het budget of via een reglement. Een aanvullend reglement binnen het district is mogelijk via de goedkeuring van de districtsraad.

Artikel 7

Het college keurt onderstaande beslissingsflow voor het toekennen van wijkbudgetten goed.



Artikel 8

Het college beslist dat binnen de districtsbegrotingen de volgende dotatiecodes kunnen opgenomen worden:

gewone begroting: code 84920-28 (afhankelijk district)/332/02;

buitengewone begroting: code 84990-98 (afhankelijk district)/522/52.

Artikel 9

Dit besluit heeft in principe voor de stad geen financiële gevolgen.

Geen afschriften.

2 Binnengemeentelijke decentralisatie. Jaarlijkse verhoging dotaties districten. Goedkeuring. Introductie beleidsrichtlijn (Jaarnummer 5693)

Het college beslist de dotaties van de districten jaarlijks een vaste stijging van 2% en een bijkomende stijging overeenkomstig de stijging van de reële inkomsten van de stad toe te kennen.

Agendapunt, gemeenteraad, open, 15/01/2007, jaarnummer 22

Auteur: Melanie Vandecappelle

Motivering

Voorgeschiedenis

Het bestuursakkoord 2007- 2012 van de stad Antwerpen wil de dotaties van de districten proportioneel met de stadsbegroting laten stijgen. Een jaarlijkse stijging van 2% is ingeschreven in de meerjarenplanning.

Feiten en context

In de meerjarenplanning is een jaarlijkse stijging van 2% van de dotaties van de districten op de gewone begroting en buitengewone begroting ingeschreven tot en met 2012.

De dotaties aan de districten zullen elk jaar gegarandeerd stijgen met 2% bij opmaak van de begroting ten aanzien van het vorige jaar.

Als blijkt dat de jaarlijkse inkomsten van de stad met meer dan 2% stijgen, dan stijgen de dotaties evenredig. Als de inkomsten van de stad met minder dan 2% stijgen, dan heeft dit geen invloed op de dotaties aan de districten dan blijft de jaarlijkse stijging 2%.

Berekening

Bij de opmaak van de begroting van het begrotingsjaar n+1 in het jaar n wordt bekeken hoe groot de procentuele stijging van de inkomsten van de stad is in het jaar n-1 ten opzichte van het jaar n-2 aan de hand van de jaarrekening. Als blijkt dat de inkomsten van de stad met meer dan 2% zijn gestegen, dan stijgt de dotatie in het begrotingsjaar n+1 evenredig.

Juridische grond

Het bestuursakkoord 2007 - 2012 van stad Antwerpen goedgekeurd op de gemeenteraad van 15 januari 2007 (jaarnummer 22)

Financiële gevolgen

Op de gewone en buitengewone begroting van districts- en loketwerking worden jaarlijks de begrotingscodes voor de dotaties aan de districten opgenomen, (gewone dienst: 00020-28/435/01/00 en buitengewone dienst: 00090-98/635/51/00) die jaarlijks met minimum 2% stijgen.

Besluit

Artikel 10

Het college keurt het principe goed dat de dotaties voor de gewone en buitengewone begroting van de districten jaarlijks toenemen met een vast percentage van 2% en een variabel

percentage naargelang de stijging van de inkomsten van de stad van de twee voorgaande jaren uitstijgt boven de 2%.

Artikel 11

De waarnemend stadsontvanger verleent zijn visum voor het huidig dienstjaar en regelt de financiële aspecten als volgt:

Omschrijving	Bedrag	Begrotingscode	Beschikbaar krediet	Vnr
Dotaties districten gewone begroting	stijging van minimum 2 %	00020-28/435/01/00		
Dotaties districten buitengewone dienst	stijging van minimum 2 %	00090-98/635/51/00		

Afschrift: 23 exemplaren

Aan:	Aantal:	Actie:
alle kabinetten	12	voor kennisneming
alle districtssecretarissen	9	voor kennisneming
DL/SD/FIN	1	voor dossier
DL/DW	1	voor dossier