



Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid
Dienst Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Richtlijnen voor het plan-MER “GRUP A102-R11bis”

Initiatiefnemer:
Agentschap Wegen en Verkeer

28 oktober 2014

PLMER-0167-RL2

1 Inleiding

De dienst Mer publiceerde voor dit plan-MER naar aanleiding van de terinzagelegging reeds richtlijnen op 8 april 2014. Deze eerste richtlijnen hadden voornamelijk betrekking op de aanpak van de –met deze aanvullende richtlijnen afgeronde- trechteringsfase. Ze kwamen tot stand na raadpleging van de adviesinstanties en het publiek (terinzagelegging van 15 januari tot en met 14 februari 2014) en na bespreking op de richtlijnenvergadering van 10 maart 2014.

In de richtlijnen van 8 april 2014 werd aangegeven dat er eerst een trechteringsfase van de in de richtlijnen vermelde alternatieven zou plaatsvinden. Het rapport 'trechteringsnota plan-MER GRUP A102-R11bis' wordt samen met deze aanvullende bijzondere richtlijnen publiek gemaakt.

Deze aanvullende bijzondere richtlijnen gaan eerst in op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. Op die manier geven deze aanvullende bijzondere richtlijnen (naast de kennisgeving) het methodologische kader aan voor de opmaak van de verschillende disciplines van het plan-MER. Vervolgens wordt ingegaan op de conclusies van de trechteringsnota en tenslotte wordt het vervolg van het onderzoek uiteengezet.

Een ontwerp van trechteringsnota werd besproken op de stuurgroep "A102-R11bis" van 24 juni 2014. Diezelfde 24 juni werd in de namiddag een tweede richtlijnenvergadering gehouden met verschillende adviesinstanties. De adviesinstanties en stuurgroepleden kregen voorafgaand de mogelijkheid om een advies te formuleren op de ontwerp trechteringsnota. Tevens werden op de tweede richtlijnenvergadering de adviezen die eerder op de kennisgeving (hierna KG) waren gegeven, hernomen met als doel de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van de plan-m.e.r. te bepalen. Met de relevant geachte (elementen van de) adviezen werd rekening gehouden in deze richtlijnen. Ook vanuit het publiek kwamen er heel wat inspraakreacties op de KG. Deze waren afkomstig zowel van particulieren als van verenigingen/organisaties. De relevant geachte inspraakreacties werden expliciet besproken op de tweede richtlijnenvergadering en verwerkt in de richtlijnen.

Inspraakreacties van onderstaande aard worden als niet-relevant beschouwd voor de opmaak van het plan-MER :

- reacties die zich niet situeren op het schaalniveau van een plan-MER, maar veeleer op het schaalniveau van een project-MER
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een plan-MER:
 - financiële en economische aspecten
 - kosten-baten-analyse
 - persoonlijke voorkeuren van omwonenden
 - veiligheidsaspecten ADR-transporten (daarvoor dient een wegveiligheidsrapportage), ...
- uitspraken pro en contra een bepaald alternatief (het plan-MER dient om een en ander op het gebied van milieueffecten te objectiveren)
- heel wat creatieve ideeën en suggesties die de scope van dit plan-MER overschrijden (enerzijds te gedetailleerd, anderzijds op een strategisch niveau).
- reacties die betrekking hebben op niet-inhoudelijke zaken (verklaring symbolen, wijze van formuleren, spellingsfouten...).

Het plan-MER dient opgesteld te worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld in de KG, aangevuld/aangepast met de specifieke vereisten die in deze richtlijnen geformuleerd worden. Waar de KG en de richtlijnen van elkaar zouden afwijken, dient voorrang gegeven te worden aan de richtlijnen. De dienst Mer kan ook verder in het m.e.r.-proces steeds voorzien in 'bijzondere aanvullende richtlijnen' om specifieke aspecten van het plan-MER te verduidelijken. Gezien de complexiteit en het belang van voortschrijdend inzicht in dit plan wordt geopteerd voor een stapsgewijze aanpak in dit dossier.

Deze aanvullende bijzondere richtlijnen dienen samen gelezen te worden met de kennisgeving en met de richtlijnen van 8 april 2014.

2 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

De KG heeft reeds opgave gedaan van het juridische/beleidsmatige kader dat voor het plan in dit MER van belang is. In het MER zal nagegaan worden waar deze relevantie zich situeert. Bijkomend werd vanuit de inspraak en adviezen gewezen op de mogelijke interferentie en verenigbaarheid met een hele reeks bestaande en/of geplande (richtinggevende) plannen en projecten.

Wanneer relevant, wordt deze informatie over activiteiten, projecten of plannen die vergund en/of gepland zijn en redelijkerwijze in de onmiddellijke toekomst worden uitgevoerd in de nabije omgeving en die samen met het voorgenomen project een cumulatief effect kunnen teweegbrengen, beschreven in de beleidsmatige context.

3 Scoping, methodologie en disciplines

3.1 Algemeen

Studiemateriaal, aandachtspunten en kwetsbare locaties

Vanuit de inspraak en de adviezen zijn een hele hoop kwetsbare locaties, aandachtspunten en – gebieden (zoals bv. volkstuinen, speelvelden, ziekenhuizen, beschermde monumenten, waardevolle natuurlocaties, overstromingsgevoelige zones, locaties die gevrijwaard kunnen worden...) aangegeven. Deze informatie is doorgegeven aan het team van deskundigen zodat zij hier rekening mee kunnen houden in hun effectbeoordeling. Daarnaast is er ook studiemateriaal aangeleverd.

Doelstellingen van het project

Een aantal insprekers stellen één of meerdere doelstellingen van het project in vraag. De dienst Mer vraagt om in het MER bij de doelstellingen van het project via een verder uitgewerkte verantwoording in te gaan op de bedenkingen die worden geuit in deze inspraakreacties.

Statuut doortrekking N171 en ontwikkelingsscenario A12-E19

Vanuit de inspraak kwamen heel wat vragen over de status van de doortrekking van de N171 en over het ontwikkelingsscenario A12-E19. Beiden hebben een verschillend statuut en doel. De doortrekking van de N171 valt onder het masterplan 2020 en wordt derhalve meegenomen in de referentiesituatie, maar vormt op zich niet het voorwerp van dit plan-MER. Het project heeft een betere lokale ontsluiting van verschillende bedrijventerreinen en de ontlasting van dorpskernen van sluipverkeer tot doel i.t.t. het meer bovenlokale doel van een potentiële verbinding A12-E19. Binnen de discipline mobiliteit zal er bekeken worden of er door de aanleg van de A102-R11bis of één van zijn alternatieven extra mobiliteitseffecten op de doortrekking N171 veroorzaakt worden. Het ontwikkelingsscenario verbinding A12-E19 over de reservatiestrook vormt géén onderdeel van het plan A102-R11bis. Deze verbinding wordt –zoals eerder aangegeven in de KG en de richtlijnen van 8 april 2014– louter als ontwikkelingsscenario bekeken en heeft een meer bovenlokaal doel. Indien men later de intentie zou hebben om deze verbinding te realiseren dient hiervoor een apart planproces te worden opgestart.

Uitvoeringsvarianten

Uit de inspraak kwamen talrijke vragen inzake optimalisaties voor de in de KG beschreven alternatieven. Het betreft aanpassingen van knopen, aansluitingscomplexen, kleine tracéverschuivingen, de locatie van tunnelmonden en maximaal ondergronds houden van alternatieven. Het plan-MER kan niet ingaan op een aantal van deze ingesproken varianten omdat ze zich veeleer op een projectniveau situeren en op planniveau weinig of niet onderscheidend zijn.

Wanneer deze wel relevant zijn op plan-niveau worden deze 'optimalisatievarianten' wel meegenomen in het onderzoek.

De initiatiefnemer geeft overigens aan dat een minimaal ruimtebeslag en het minimaliseren van hinder reeds uitgangspunten zijn in het ontwerpend onderzoek. Het exacte ontwerp van weginfrastructuur is overigens continu voorwerp van verder (optimaliserend) ontwerpend onderzoek dat in dit en latere stadia verder zal lopen. Gedurende het ontwerpend onderzoek kunnen er door voortschrijdend inzicht dus bijkomend steeds nieuwe varianten opduiken. Er wordt aan het team van deskundigen gevraagd om hier op een flexibele manier mee om te gaan en deze info gemotiveerd te beschrijven in het plan-MER.

Naast optimalisaties werden door insprekers en adviesinstanties ook meer ingrijpende uitvoeringsvarianten ingesproken. Het betreft uitvoeringsvarianten die mogelijk een verkeerskundige impact hebben. Het betreft enerzijds varianten die ofwel een andere locatie voor een aansluitingscomplex voorzien en anderzijds varianten die met het supprimeren of toevoegen van een aantal 'armen' tot halve of volledige complexen leiden. Het is aan de deskundigen om na te gaan welke varianten technisch mogelijk zijn en of ze zinvol of onderscheidend zijn.

Exploitatievoorwaarden

Vanuit adviezen en inspraak kwamen heel wat opmerkingen over het niet mee nemen van exploitatievoorwaarden in de verkeersdoorrekening voor dit plan-MER. Deze opmerkingen zijn verder besproken op de richtlijnenvergadering. De argumenten uit de kennisgeving, nl. (1) voor het voorgenomen tracé A102-R11bis zelf en zijn alternatieven wordt geen tol-, kilometer- of trajectheffing voorzien, noch beperkingen voor bepaalde voertuigtypes en (2) uit het reeds uitgebreide onderzoek in het plan-MER Oosterweelverbinding –waar de A102-R11bis en SRW-DRW als ontwikkelingsscenario's zijn onderzocht en beoordeeld inclusief exploitatievarianten- zijn de effecten reeds bekend, volstaan voor de dienst Mer. Er wordt gevraagd om dit verder in het MER duidelijk en transparant te motiveren.

Bovendien wordt in het MER een kwalitatieve bespreking –die voortbouwt op kwantitatieve en kwalitatieve gegevens uit het plan-MER Oosterweelverbinding– opgenomen waarin voldoende ingeschat kan worden welke effecten een exploitatievariant kan hebben op de verschillende alternatieven en de conclusies van het MER.

Afbakening studiegebied

De afbakening van het studiegebied is verschillend voor elke milieudiscipline. Voor de disciplines mens-verkeer, geluid, lucht en mens-gezondheid werd in de kennisgeving het studiegebied met 19 deelgebieden (dat ook voor het plan-MER Oosterweelverbinding is gebruikt) voorgesteld. Gezien een aantal alternatieven zich echter meer oostelijk en zuidelijk in dit studiegebied bevinden wordt een uitbreiding en verfijning van het studiegebied nagestreefd.

Voor de discipline mobiliteit wordt het studiegebied verder uitgebreid naar het oosten en verfijnd om de mobiliteitseffecten op het onderliggend wegennet beter te kunnen differentiëren. Deze verfijning zal zich meer concentreren op woonkernen.

De te onderzoeken deelgebieden voor het verkeersmodel zoals aangegeven in de kennisgeving moeten dus nog verder verfijnd worden op basis van voortschrijdend inzicht. Deze verfijning zal besproken worden met de dienst Mer en de bevoegde diensten voor lucht, geluid en gezondheid.

3.2 Discipline mobiliteit

- Vanuit adviezen en inspraak wordt veel aandacht gevraagd voor 'sluipverkeer'. Dit wordt in het plan-MER onderzocht met behulp van de indicator 'druk op het onderliggend wegennet'. Bovendien is er voor dit plan-MER door de initiatiefnemer en het Vlaams Verkeerscentrum gewerkt aan een verfijning van het verkeersmodel wat een meer gedetailleerde analyse toelaat van het onderliggend wegennet. De analyse blijft echter op het niveau van (kleinere) deelgebieden gezien het verkeersmodel uitspraken op het niveau van individuele wegen niet toelaat.

- In het plan-MER zal vanzelfsprekend aandacht besteed worden aan de aantrekking van extra verkeer ter hoogte van nieuwe op- en afritten complexen.
- Calamiteiten op het wegennet vormen geen onderdeel van het plan-MER onderzoek. Wel wordt voor elk alternatief de 'robuustheid van het verkeerssysteem' beoordeeld, waarbij kwalitatief gekeken wordt naar de mogelijkheden bij calamiteiten.
- Vanuit de inspraak kwamen diverse voorstellen voor wat betreft op- en afritten en uitwisselingscomplexen. Het gaat hierbij om het supprimeren of toevoegen van bepaalde bewegingen en aansluitingen. Het is aan de deskundigen om te bepalen welke aansluitingen en bewegingen 'zinnig' zijn. Dit kan doordat in een eerste fase een aantal basisscenario's worden doorgerekend (zie verder). Op basis van deze eerste resultaten kan nadien in een volgende fase een selectie bijkomende scenario's doorgerekend worden in het verkeersmodel. Dit kan door bijvoorbeeld een aantal scenario's te vergelijken en door te rekenen met een minimum aantal en een maximum aantal op- en afritten.
- Een aantal insprekers vraagt om rekening te houden met de resultaten van eerdere verkeersrapporten. In het MER zal daarom een korte duiding opgenomen worden die eventuele afwijkingen ten opzichte van vorige rapporteringen duidt.
- Bepaalde insprekers en adviesinstanties hebben ook vragen bij het gebruik van het provinciaal verkeersmodel provincie Antwerpen (versie 3.6.1). De resultaten van dit verkeersmodel zijn reeds eerder grondig geëvalueerd en gevalideerd voor het plan-MER Oosterweelverbinding. Rapporten hierover zijn publiek raadpleegbaar op de website van het Verkeerscentrum en hieruit bleek dat het provinciaal verkeersmodel 3.6.1 geschikt geacht wordt voor de doorrekeningen in het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding. Gevraagd wordt om deze motivering in het MER op te nemen.

3.3 Disciplines lucht, geluid en gezondheid

In dit plan-MER wordt voor de disciplines lucht, geluid en gezondheid voortgebouwd op de gebruikte modellen uit het plan-MER Oosterweelverbinding. Bij de beoordeling van de disciplines lucht en geluid wordt er hoofdzakelijk aan normen getoetst, terwijl bij discipline mens-gezondheid de aandacht meer naar blootstelling gaat.

- Het beoordelingskader van de discipline gezondheid zoals ze nu is opgenomen in de KG wordt aangepast. Bij de beoordeling van deze discipline zal er in het MER ook voldoende aandacht naar de bestaande luchtkwaliteit gaan.
- Naast het aantal 'ernstig gehinderden' zal ook het aantal 'matig gehinderden' berekend worden in het plan-MER.
- Voor de luchtmodellering worden –naast de verkeersgegevens- Mimoso 4.3.1 en freeflow snelheden als input gebruikt.
- Voor de geluidsmodellering wordt voor de nieuwe infrastructuur uitgegaan van een SMA-C wegverharding.
- Een aantal insprekers en adviesinstanties suggereren om in het plan-MER de behandeling van uitlaatgassen in tunnels (afzuiging-, zuiver- en filtersystemen, ...) te onderzoeken. In dit plan-MER wordt er in eerste instantie uitgegaan van een worst case situatie (geen behandeling), na de beoordeling komen milderende maatregelen in beeld, hierbij kan er door de deskundigen gewezen worden op de beschikbare technieken.
- In het MER zal er specifiek aandacht gaan naar de impact ter hoogte van tunnelmonden.
- Er zal in het MER algemeen beschreven worden welke lucht- en geluidseffecten verwacht kunnen worden ter hoogte van verluchtungskokers. Gezien in dit stadium van het onderzoek (planniveau) exacte locaties voor zulke verluchtungskokers nog niet bekend zijn, is modellering hiervan niet aan de orde.
- In het MER zal een algemene inschatting gebeuren voor het aspect 'trillingen'. Een gedetailleerde analyse hoort thuis op project-niveau.
- Vanuit de inspraak bestaat er veel bezorgdheid over de gezondheidseffecten die optreden in de nabijheid van autosnelwegen. In het MER zal daarom bijzondere aandacht besteed worden aan de relatie van geluidshinder en luchtkwaliteit met gezondheid.

3.4 Disciplines landschap en mens-ruimte

- Vanuit de inspraak en adviezen zijn er heel wat vragen over de mogelijke invulling 'op het dak' van de verschillende mogelijke alternatieven (R11bis, A102 en R1 concepten). Een concrete invulling is in dit stadium nog niet aan de orde, te meer omdat hier verschillende technische en financiële aspecten aan zijn verbonden die de scope van dit plan-MER overstijgen.
- De initiatiefnemer geeft wel reeds aan dat voor wat betreft het alternatief "A102-R11bis" rekening wordt gehouden met een gronddekking van 2 meter.
- De aanleg van een grote weginfrastructuur kan niet los gezien worden van zijn ruimtelijke context. Ze vormt zowel opportuniteiten als bedreigingen voor zijn directe omgeving. In de disciplines mens-ruimte en landschap zal er daarom beknopt per alternatief aandacht besteed worden aan de algemene ruimtelijke potenties en opportuniteiten die de aanleg van een weginfrastructuur met zich mee brengt. Het kan hierbij o.a. gaan over de hierboven vermelde mogelijke invullingen 'op een dak', opportuniteiten qua openbaar vervoer (bv. park & ride), ruimtelijke ontwikkeling ten gevolge van een betere ontsluiting, ruimtelijke inpassing van infrastructuur, ... Het is niet de bedoeling om in dit plan-MER de milieueffecten van deze potenties en mogelijke ontwikkelingen te beschrijven en zo eventueel onderbouwing voor deze ontwikkelingen in het GRUP te geven. Hiervoor dient afzonderlijk een (plan)proces opgestart te worden. De scope van dit plan-MER ligt bij de aanleg van weginfrastructuur.
- In het MER moet de interferentie met bestaande geplande trage verbindingen (bv. fiets-o-strades), interferentie met diverse plannen en projecten, de impact op bestaande infrastructuur (bruggen over de R1), kruising van natuurlijke verbindingen, landschapsontwikkeling (bv. landschapspark Antwerpen Zuidrand, Laaglandpark e.a.) verder aan bod komen. Eventuele randvoorwaarden kunnen hieraan gekoppeld worden.
- Aanwezigheid van en eventuele impact op pijpleidingen en leidingstraten in het studiegebied moet nagegaan worden in het MER.

3.5 Disciplines Bodem en Grondwater

In dit plan-MER zal worden voortgebouwd op het gebruikte grondwatermodel uit het plan-MER Oosterweelverbinding. Dit model geeft voldoende informatie en inzicht over de bestaande toestand van het studiegebied. De basisalternatieven A102-R11bis zijn reeds bekeken met behulp van dit model. Gezien vergelijkbare bodem- en hydrogeologische omstandigheden in het studiegebied kunnen gelijkaardige conclusies genomen worden zonder bijkomende grondwatermodellering, dit zal in het MER bijkomend worden gemotiveerd.

In de effectbeoordeling zal specifiek aandacht besteed worden aan de belemmering van grondwaterstromen door tunnels (boortunnel vs cut & cover) en de effecten die een gewijzigde grondwaterstroming kan hebben op fauna en flora.

3.6 Discipline Oppervlaktewater

Waterhuishouding vormt een belangrijk onderwerp in dit plan-MER. Bijzondere aandachtspunten zijn –niet exhaustief- het aansnijden van overstromingsgebieden, de drainage van de R1-zate, Koudebeekvallei, vallei Groot Schijn en signaalgebieden.

In het MER moet de rioleringsinfrastructuur en de eventuele impact hierop op planniveau worden bekeken.

3.7 Discipline Fauna en Flora

Vanuit de inspraak en adviezen is er heel wat informatie gegeven over fauna en flora. Deze informatie is doorgegeven aan het team van deskundigen en zij zullen hiermee rekening houden in hun onderzoek.

Belangrijke topics in de discipline fauna en flora zijn (zoals reeds aangegeven in de KG):

- Aanwezigheid van vleermuizen en andere te bestuderen soorten
- Versnippering en samenhang van diverse habitats in het studiegebied
- Impact wijziging grondwaterstroming

3.8 Aanlegfase

Gezien de schaal en de omvang van het plan wordt er in het plan-MER, zoals reeds aangegeven in de kennisgeving, aandacht gegeven aan effecten tijdens de aanlegfase, o.a.:

- Algemene verschillen inzake uitvoeringsfase en gerelateerde milieu impact van tunnelconcepten (principe boortunnel vs cut & cover)
- Algemene inschatting impact van bemalingen op trillingen bij uitvoeringswijze (principe boortunnel vs cut & cover)
- Tijdelijke mobiliteitseffecten en de daaraan gekoppelde lucht- en geluidseffecten worden kwalitatief in beeld gebracht
- Relevante verschillen in uitvoeringstermijn (en de bijhorende hinder) tussen verschillende alternatieven
- Qua noodzakelijke werfzones worden eventuele verschillen tussen alternatieven in beeld gebracht. Op basis van een kwetsbaarheidsbenadering kan ook reeds aangegeven worden welke zones niet in aanmerking komen als werfzones.

3.9 Cumulatieve effecten

Binnen het studiegebied bestaat er mogelijk interferentie met een aantal andere grote plannen en beslist beleid, zoals de Oosterweelverbinding, een tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen, de verbreding van de E313, verbreding van het Albertkanaal, het spoorvertakkingscomplex Oude Landen, eventuele cumulatieve effecten met deze worden uiteraard besproken in het plan-MER.

Anderzijds is er de cumulatie met de huidige geluidsbelasting (o.a. E19, huidig spoorwegnetwerk, luchthaven Deurne). De huidige geluidsbelasting wordt beschreven in de bestaande toestand.

4 Leemten in de kennis – monitoring en postevaluatie

Het MER moet opgave doen van de leemten in kennis en gekende onzekerheden die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld.

Deze leemten kunnen betrekking hebben op het concrete plan, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek.

In het MER moet eveneens worden aangegeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken naar de besluitvorming.

In het MER zal per discipline/thema aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn, bijvoorbeeld vanuit de leemten in de kennis.

5 Milderende maatregelen

Verscheidene adviezen en inspraakreacties geven al suggesties voor locaties over te nemen milderende maatregelen (bv. geluidsmuren). In dit plan-MER worden in eerste instantie de alternatieven op zich beoordeeld om nadien na te gaan waar milderende maatregelen mogelijk en nodig zijn. Het team van deskundigen kan hierbij beroep doen op de gegeven suggesties uit de adviezen en inspraak.

Diverse slimme en sturende maatregelen, lokale infrastructurele ingrepen en acties op het onderliggend wegennet werden gesuggereerd. Hoewel ze zeer waardevol zijn en wellicht op één of andere manier bijdragen aan een lokaal betere mobiliteit vormen ze niet het voorwerp van dit plan-MER, bovendien zijn in veel van deze gevallen noch MER, noch RUP nodig om deze maatregelen te realiseren en/of zijn ze niet 'MER-plichtig' en kunnen ze dus onafhankelijk van dit plan uitgevoerd worden. De deskundige moet zorgvuldig nagaan of deze informatie nuttig is voor het MER en deze desgevallend verwerken in het MER. Bij het uitvoeren van de effectbeoordeling van het plan kunnen ze mogelijk worden aangewend/heropgevestigd als milderende maatregel en/of flankerend mobiliteitsbeleid.

6 Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting (NTS) vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport, dat de essentie van de overige delen beknopt, correct en helder weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde lezer.

Figuren of kaarten dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Bij het schrijven van de niet-technische samenvatting kan gebruik gemaakt worden van de handleiding "niet-technische samenvatting" zoals gepubliceerd op www.mervlaanderen.be. Deze niet-technische samenvatting wordt in het plan-MER als afzonderlijk hoofdstuk opgenomen ofwel als afzonderlijk document opgesteld en wordt tevens in digitale vorm aangeleverd.

De dienst Mer vraagt ook om op het voorblad van de niet-technische samenvatting de handtekeningen van alle deskundigen op te nemen.

7 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de dienst Mer om:

- recent kaartmateriaal te gebruiken, telkens voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal aanduiding, noordpijl en legende.
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen;
- het MER te controleren op tikfouten en grammaticale fouten;
- na te gaan of de in de kennisgeving vermelde gegevensbronnen, die bij de realisatie van het MER zullen worden gebruikt, nog steeds de meest actuele zijn;
- een planspecifieke verklarende woordenlijst, afkortingenlijst en literatuurlijst bij het rapport op te nemen;

- geen nutteloze herhalingen in de tekst op te nemen;
- alle ingediende eindversies van het rapport door de initiatiefnemer, de coördinator en door alle deskundigen te laten ondertekenen.

8 Team van deskundigen

In de KG wordt een team van erkende deskundigen voorgesteld. Het team van erkende MER-deskundigen, bestaande uit Jan Parys, Dirk Engels, Nonie van Elst, Kristof Goemaere, Paul Arts, Dirk Dermaux en Guy Putzeys voldoet.

Over de in de kennisgeving voorgestelde mer-coördinator kan de administratie momenteel geen beslissing nemen en dit in afwachting van de uitvoeringsreglementering, die de erkenning voor de mer-coördinator zal regelen en zal toelaten een beslissing te nemen over de voorgestelde mer-coördinator. Het staat u vrij ondertussen de voorgestelde mer-coördinator (Jan Parys) te behouden.

9 Conclusies trechteringsonderzoek

In de richtlijnen van 8 april 2014 werd de aanpak van de trechteringsfase beschreven. Zoals beschreven in de vorige richtlijnen werden de alternatieven beoordeeld aan de hand van een beperkt aantal onderscheidende criteria. Alternatieven die in deze fase voor meerdere criteria zeer negatief beoordeeld werden en daardoor niet als redelijke alternatieven kunnen beschouwd worden, worden daarom niet verder in detail onderzocht in het vervolg van het plan-MER.

De toets gebeurde in drie stappen:

- Beoordeling op vlak van mobiliteit (mens-verkeer)
- Beoordeling van ruimtelijke milieueffecten (disciplines bodem, water, fauna en flora, landschap en erfgoed, mens – ruimtelijke aspecten en mens – gezondheid)
- Beoordeling op vlak van bouw- en verkeerstechnische haalbaarheid

De gekozen criteria inzake mobiliteit en milieu (en de daaruit volgende beoordelingen) zijn geen voorafname van het onderzoek in de verschillende disciplines van het eigenlijke plan-MER. Dat onderzoek zal veel meer aspecten omvatten en ook meer in detail gaan.

Een ontwerp van trechteringsnota werd besproken in de stuurgroep en in de tweede richtlijnenvergadering van 24 juni 2014, de adviesinstanties kregen vooraf de trechteringsnota toegestuurd en kregen hierbij de mogelijkheid om opmerkingen te geven. Het ontwerp werd tevens overgemaakt aan de insprekers, die ook de mogelijkheid kregen om opmerkingen over te maken. Dit leidde tot een aantal aanpassingen aan de nota.

De dienst Mer is van oordeel dat de nodige informatie om te komen tot een trechtering van alternatieven aanwezig is in de trechteringsnota.

Op basis van het onderzoek in de trechteringsnota komen we tot volgende selectie van de redelijke, en dus verder te onderzoeken, alternatieven:

- de tracés A1 en B1 in de zate van de R1 met hun uitvoeringsvarianten "Ring van A", "Ringland" en (enkel in het zuidelijk deel) "A-Ring";
- een aantal tracés in de "corridor" van de basistracés A0 (A102) en B0 (R11bis):
 - ten N van E313 enkel A0 zelf (enkel een uitvoeringsvariant die t.h.v. E313 aansluit op tracé B8 i.p.v. op B0,B9 of B2/B11)
 - ten Z van E313, naast B0 zelf, drie tracés die in toenemende mate de zate van de Krijgsbaan (R11) vermijden:
 - B9: enkel (significant) afwijkend van B0 t.h.v. aansluiting op E19

- B2/B11: meer zuidelijk tracé, afwijkend van B0 vanaf knooppunt luchthaven
- B8: zuidelijk deel valt samen met B11, noordelijk deel wijkt ook af van B0 door ten oosten van de kern van Borsbeek te lopen i.p.v. erdoor
- één meer perifeer gelegen tracé als alternatief voor de R11bis: B3 (t.h.v. E19 samenvallend met B2/B11 en B8, aan het andere uiteinde aansluitend op knooppunt Ranst (E313/E34)).

In bijlage van deze richtlijnen wordt de trechteringsnota opgenomen. De dienst Mer is van oordeel dat in de nota op heldere en gemotiveerde wijze wordt onderzocht en beschreven waarom een aantal ingesproken alternatieven niet als redelijk kunnen beschouwd worden.

10 Vervolg

In de volgende fase van het plan-MER zal het mobiliteitsonderzoek uitgevoerd worden gezien dit een belangrijke input vormt voor een aantal andere disciplines. In eerste instantie worden een aantal basisscenario's met het verkeersmodel van het Verkeerscentrum doorgerekend. Op basis van de eerste resultaten van dit mobiliteitsonderzoek zal het team van deskundigen de verdere scope van doorrekeningen kunnen bepalen. Deze eerste resultaten worden besproken met de stuurgroep en adviserende instanties.

Indien uit de resultaten van het mobiliteitsonderzoek zou blijken dat alternatieven niet aan de doelstelling van het plan voldoen kan dit alternatief niet langer als 'redelijk' beschouwd worden en hoeft dit dus niet verder in het plan-MER onderzocht te worden.

28 oktober 2014

Paul Van Snick

Afdelingshoofd AMNEB