



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**

8 april 2014

PL0167-RL

1 Inleiding

In wat volgt worden de richtlijnen voorgesteld voor het plan-milieueffectenrapport (plan-MER) dat het Agentschap Wegen en verkeer laat maken voor het plan "A102-R11bis". De A102 en R11bis betreffen twee nieuwe autosnelwegen in de oostrand van Antwerpen. De A102 verbindt de E19-noord (knooppunt Antwerpen-noord) met de E313/E34 (t.h.v. knooppunt Wommelgem), via een tracé dat reeds als reservatiestrook werd vastgelegd in het gewestplan Antwerpen (1979). De R11bis vormt het verlengde van de A102 vanaf de E313/E34 tot aan de E19-zuid in Wilrijk en volgt (grotendeels) het tracé van de bestaande R11 (Krijgsbaan), waarbij de R11bis in tunnel onder de R11 komt te liggen.

De A102 en de R11bis staan niet op zichzelf maar vormen een onderdeel van een ruimer maatregelenpakket, het Masterplan 2020, zoals vastgelegd in de Beslissing van de Vlaamse Regering (BVR) van 29/9/2010. De algemene doelstellingen van het Masterplan 2020 zijn:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven en van de verschillende delen van het Antwerps stadsgewest
- Het verhogen van de verkeersveiligheid in Antwerpse regio
- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in Antwerpse regio

Ten aanzien van het planonderdeel A102/R11bis worden deze plandoelstellingen als volgt gespecificeerd:

- Het ontlasten van de R1
- Het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de oostrand van de Antwerpse agglomeratie

Om de aanleg van de A102 en de R11bis juridisch mogelijk te maken is de opmaak van een gewestelijk RUP noodzakelijk.

Conform de plan-MER-wetgeving is hierbij de opmaak van een plan-MER vereist. Het GRUP vormt namelijk het kader voor een vergunning voor een project opgesomd in het project-MER-besluit van 10 december 2004, i.e. een project als bedoeld in rubriek 9 van bijlage I "Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van hoofdwegen". Het voorliggende plan-MER wordt opgemaakt volgens de generieke plan-m.e.r.-procedure zoals bepaald in het hoofdstuk II van Titel IV van het DABM.

Het Masterplan 2020 omvat naast de A102 en de R11bis nog talrijke andere infrastructurele ingrepen, waarvan de Oosterweelverbinding de belangrijkste en bekendste is. Deze andere onderdelen van het Masterplan 2020 maken geen deel uit van het GRUP A102/R11bis, en worden daarom niet op zichzelf beoordeeld in onderhavig plan-MER. Ze worden als "beslist beleid" als deel van de referentiesituatie 2020 meegenomen. Het Masterplan 2020 zelf valt strikt genomen niet onder de criteria van een plan of programma volgens het plan-MER-decreet, omdat het geen kader vormt voor het afleveren van vergunningen.

De eerste stap in de plan-MER-procedure is de publicatie van een kennisgevingsnota (hierna KG). De KG is door de dienst Mer volledig verklaard op 9 januari 2014. De dienst Mer heeft de volledig verklaarde KG ter inzage gelegd via publicatie van deze KG op haar website (www.mervlaanderen.be) van 15 januari en met 14 februari 2014. De KG was in die periode ook raadpleegbaar ten kantore van de dienst Mer in Brussel. Ook via de website van de initiatiefnemer was de KG raadpleegbaar in deze periode. De KG lag tevens ter inzage van het publiek op het gemeente/stadhuis van de volgende 30 gemeenten en steden: Antwerpen, Aartselaar, Beveren, Boechout, Boom, Borsbeek, Brasschaat, Duffel, Edegem, Hemiksem,

Hove, Kapellen, Kontich, Kruibeke, Lier, Lint, Mortsel, Niel, Nijlen, Rumst, Schilde, Ranst, Schelle, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Zandhoven, Zoersel en Zwijndrecht in diezelfde periode. Via een bericht in het Laatste Nieuws (editie provincie Antwerpen) van 15 januari 2014 werd bovendien gemeld aan het publiek dat de KG ter inzage lag en dat burgers hierop konden reageren.

Bovendien werd in het najaar van 2013 op verschillende momenten een 'reizende infomarkt' georganiseerd waar de plannen door de initiatiefnemer werden toegelicht aan de bevolking.

De dienst Mer heeft een afschrift van de volledig verklaarde KG met het oog op advies bezorgd aan de overheden en instanties opgelijst in bijlage 1. Al deze overheden en instanties werden uitgenodigd om hun opmerkingen op de KG te bezorgen aan de dienst Mer tegen 15 februari 2014. De instanties die gereageerd hebben, worden opgelijst in bijlage 2.

Vanuit het publiek werden ongeveer 640 inspraakreacties gegeven op de KG. Door zowel het publiek als de aangeschreven adviesinstanties werden verschillende alternatieven ingesproken. Gelet op deze uitgebreide inspraak en veelheid aan ingesproken alternatieven noopt dit tot een fasering van de aanpak van het plan-MER. In een eerste fase (van trechtering) wordt onderzocht welke alternatieven redelijkerwijze in beschouwing genomen moeten worden. De alternatieven en de voorgestelde aanpak werden besproken op de "richtlijnenvergadering" van 10 maart 2014 en dit in functie van het opstellen van deze richtlijnen.

Deze richtlijnen hebben dan ook enkel betrekking op de aanpak van de 'trechteringsfase'. Na deze 'trechteringsfase' volgt een bijkomende "richtlijnenvergadering". Dit in functie van nog op te stellen aanvullende bijzondere richtlijnen die voornamelijk betrekking zullen hebben op de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. Ook de resultaten van de trechtering worden verankerd in deze aanvullende bijzondere richtlijnen. Op die manier geven deze aanvullende bijzondere richtlijnen (naast de kennisgeving) het methodologische kader aan voor de opmaak van de verschillende disciplines van de plan-MER.

2 Beschrijving van het plan en alternatieven

De kennisgeving beschrijft reeds een aantal alternatieven, deze worden hier kort hernomen, voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de kennisgeving.

Basisalternatief A102-R11bis:

Vooreerst is er het basisalternatief 'A102-R11bis' dat de aanleg van de A102 voorziet zoals vastgelegd volgens het gewestplan en de R11bis als tunnel onder de bestaande R11.

Locatiealternatief 1:

Locatiealternatief 1 gaat uit van een capaciteitsverhoging van de bestaande R1. De kennisgeving beschrijft twee varianten: het 'SRW/DRW-concept' en het 'UBR-concept'.

Locatiealternatief 2:

Het tweede alternatief uit de kennisgeving, 'locatiealternatief 2', heeft betrekking op het R11-bis gedeelte van het basisalternatief, deze wordt vanaf de luchthaven verder zuidelijk dan het basistracé onder Mortsel en Edegem doorgetrokken in boortunnel, om ter hoogte van Kontich aan te sluiten op de E19.

Geoptimaliseerd nulalternatief:

Daarnaast wordt ook een situatie onderzocht die uitgaat van de niet-realiserings van de R11bis, maar enkel van een optimalisatie van de bestaande R11, waarbij enkele van de belangrijkste kruispunten ongelijkvloers worden gemaakt. Dit wordt het 'geoptimaliseerd nulalternatief' genoemd.

Bij de terinzagelegging kwamen heel wat nieuwe alternatieven naar boven. Zoals eerder aangegeven zal er een trechtering gebeuren om te bepalen welke alternatieven als 'redelijke' alternatieven voor het voorgenomen plan kunnen beschouwd worden en welke als 'niet redelijk' beschouwd worden.

De beschrijving van deze alternatieven vertoont aanzienlijke verschillen qua graad van detail en technische uitwerking. In de trechteringsfase zal er eerst overleg met een aantal insprekers worden georganiseerd om verdere duiding te krijgen bij hun alternatief. Zodoende kan eenzelfde niveau van detail bereikt worden. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de alternatieven die gebaseerd is op de beschikbare informatie uit de inspraakreacties en de adviezen.

2.1 Niet-redelijke alternatieven

Een aantal alternatieven voldoen al duidelijk niet aan de doelstelling en worden dus niet in de trechteringsfase meegenomen. Dit zijn:

- Diverse scheldekruisende alternatieven: Centrale tunnel met verbinding op E17, alternatieven uit het plan-MER Oosterweelverbinding, Scheldekruisend gedeelte van de 'Grote Ring', ...
- Een ander 'niet redelijk' ingesproken alternatief dat niet aan de plandoelstelling voldoet, is de aanleg van een verbinding tussen Leuven en Lokeren via Mechelen. Deze autoweg vertrekt vanuit Leuven richting Mechelen, buigt in Muizen af richting E19, om deze vervolgens te kruisen. Verder kruist ze de A12 ter hoogte van Londerzeel, nadert Dendermonde en sluit aan op de E17 ter hoogte van Lokeren.

Deze alternatieven worden niet verder meegenomen aangezien ze: a) geen oplossing vormen voor de doelstelling van dit plan en/of b) ze een alternatief vormen voor een extra Scheldekruising, waarvoor reeds een plan-MER is goedgekeurd en reeds beslist beleid bestaat (m.n. principiële beslissing inzake derde Scheldekruising door de Vlaamse Regering op 14/02/2014).

Dit plan-MER gaat uit van beslist beleid en daarom wordt bij alle alternatieven in het onderzoek in het referentiescenario uitgegaan van een gerealiseerde oosterweelverbinding. In de trechteringsfase moet dus verder bekeken worden of de verschillende alternatieven compatibel zijn met het beslist beleid.

2.2 Alternatieven voor A102

Tracé Grote Ring volgens geschrapte reservatiestrook duwvaartkanaal:

Een inspreker suggereert om volgens het oude tracé duwvaartkanaal en de antitankgracht een verbinding tussen E34 – E19 en A12 te onderzoeken. Dit tracé vertrekt op de E34 ten oosten van Oelegem, loopt vervolgens langs Schilde, kruist de E19 ter hoogte van Brasschaat en Sint-Job-in-'t-Goor en loopt vervolgens ten noorden van Brasschaat, Kapellen en Stabroek, om ten noorden van het fort van Stabroek op de A12 aan te sluiten. Dit alternatief werd door sommige sprekers ingesproken in combinatie met de 'Grote Ring' (wordt verder besproken).

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Noordelijk alternatief voor A102 tussen E34/E313 te Ranst naar E19/A12 ten zuiden van Schilde:

Een instantie heeft gevraagd een alternatief te onderzoeken vanaf het knooppunt E34/E313 ter hoogte van Ranst via een tracé lopende ten zuiden van Schilde met aansluiting op de E19/A12 met een op- en afrittencomplex ter hoogte van de Houtlaan.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Noordelijk alternatief voor A102 tussen E34/E313 te Ranst naar E19/A12 ten noorden van Schilde:

Een instantie heeft gevraagd een alternatief te onderzoeken vanaf het knooppunt E34/E313 ter hoogte van Ranst via een tracé lopende ten noorden van Schilde met aansluiting ter hoogte van Brecht en Sint-Job-in-'t Goor met een op- en afrittencomplex op de Turnhoutsebaan.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

2.3 Alternatieven voor R11bis

Grote Ring volgens reservatiestrook Gewestplan

Verschillende sprekers hebben het tracé van de 'Grote Ring' ingesproken. Dit tracé vertrekt vanaf het knooppunt E34/E313 ter hoogte van Ranst en volgt vervolgens de reservatiestrook van het Gewestplan en komt uit net ten noorden van Kontich op de E19.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Verschillende sprekers koppelen aan dit alternatief een doortrekking van deze 'Grote Ring' richting linkeroever, onder de Schelde door, de E17 kruisend en verder door met aansluiting op de R2. Zoals eerder aangegeven worden Scheldekruisingen niet als redelijk alternatief beschouwd en wordt de doortrekking van de Grote Ring ten westen van de E19 aldus niet als alternatief beschouwd.

Dit onderdeel wordt niet meegenomen in de trechteringsfase.

Grote Ring langs het Netekanaal

Dit tracé vertrekt vanaf het knooppunt E34/E313 ter hoogte van Ranst in het verlengde van de E34 en gaat richting het Netekanaal ten oosten van Bossenstein en volgt dit kanaal (ten oosten of ten westen) richting Lier en vervolgt zijn weg langs de beneden Nete richting Mechelen, en sluit hier aan op de E19 ten noorden van Mechelen. Er wordt één uitrit

voorzien ter hoogte van de N10 te Lier en een voorstel gegeven voor een stuk in te tunnelen ter hoogte van Duffel.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Aan dit alternatief wordt ook de aanleg van een autosnelweg gekoppeld die ten zuiden van Mechelen op de E19 vertrekt richting Dendermonde en verder naar Lokeren. Zoals eerder aangegeven vormt dit extra stuk autosnelweg tussen Mechelen en Lokeren duidelijk geen oplossing voor de doelstelling van dit plan.

Dit onderdeel wordt niet meegenomen in de trechteringsfase.

Oostelijke Grote Ring:

Een inspreker suggereert een autosnelweg te onderzoeken die vertrekt op de E313 tussen Zandhoven en Herentals, passeert langs Nijlen en Kessel en aansluit tussen Mechelen en Duffel op de E19, mogelijks via de R6.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

R111:

Er wordt uitgegaan van de aanleg van de A102 zoals beschreven in de KG. Aansluitend hierop volgt dit alternatief, de 'R111' genoemd, die vertrekt ter hoogte van het rond punt van Wommelgem. Deze loopt echter oostelijker dan de R11bis. Het tracé loopt ten oosten van het Fort 2, zoekt de open ruimte tussen Vremde en Boechout, gaat verder naar het Zuiden richting N10, kruist de spoorwegen L15 en L13. Vandaar loopt de R111 tussen Duffel en Lint om ter hoogte van Rumst aan te sluiten op de E19.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Antwerpen Hogerop: nieuwe Ring, in combinatie met een Groene R1:

Antwerpen Hogerop stelt een 'totaaloplossing' voor de Antwerpse mobiliteit voor. In dit 'totaalproject' zitten er naast een alternatief voor de A102-R11bis en R1, ook diverse andere ingrepen en voorstellen verwerkt: zoals een alternatief voor de Oosterweelverbinding, koppeling aan de tweede spoorontsluiting, diverse ingrepen op het omliggend wegennet en ontbrekende schakels, uitbreiding van het Park&Ride netwerk en verschillende sturende maatregelen.

De Scheldekruising in dit project wordt zoals eerder gemotiveerd niet verder meegenomen. Wat betreft de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen worden beide plan-MER afgestemd, hierbij worden eventuele cumulatieve effecten en potenties in beeld gebracht.

De diverse voorgestelde ingrepen op het wegennet zijn geen onderwerp van dit plan-MER, enkele zitten mogelijk reeds vervat in het Masterplan 2020 en worden aldus in beschouwing genomen, andere kunnen mogelijk bij de uitwerking van milderende maatregelen en flankerend beleid later aan bod komen.

Het alternatief van Antwerpen Hogerop voor de A102-R11bis bestaat uit een drietal geboorde dubbeldekstunnels. De noordelijke tunnels volgen het tracé van de A102 vanaf Merksem en komen boven ter hoogte van het industrieterrein van Wommelgem. Vanaf hier loopt het tracé, oostelijker dan het basisalternatief.

De zuidelijke tunnels lopen ten oosten van het fort 2 en de bebouwing van Borsbeek en vervolgens onder de spoorlijn 27 te Morsel en onder de N171 te Edegem om vervolgens boven te komen ter hoogte van de E19 te Kontich. Tegelijk voorziet Antwerpen Hogerop in een downgrade van de R1 en de hierop toekomende snelwegen. De bestaande R1 kan hierbij heringericht worden tot een 'Groene Rivier'.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

R11bis variant-west:

Dit tracé loopt parallel met het R11bis basisalternatief ten westen in de Koudebeekvallei, kant Deurne. Het loopt ter hoogte van de begraafplaats 'Silsburg' onder de bebouwing en de luchthaven door waarna het aansluit op de spoorwegberm en terug het basisalternatief volgt. Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

R11bis variant-oost:

Dit tracé loopt ten oosten van de R11 en draait achter het Fort 3 terug naar het westen om aansluiting te zoeken met het R11bis basisalternatief ter hoogte van de spoorwegberm.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

R11bis variant-oost met aansluiting op E19 thv reservatiestrook:

Dit tracé loopt ten oosten van de R11 en Fort 3 en zoekt aansluiting met de E19 ter hoogte van de reservatiestrook.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

R11bis-variant op locatiealternatief 2:

Dit alternatief volgt het R11bis basisalternatief tot aan het voorziene knooppunt ter hoogte van de luchthaven en volgt iets oostelijker dan locatiealternatief 2, de spoorlijn 27 om tenslotte terug locatiealternatief 2 te volgen met aansluiting op de E19.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

Ampersand-alternatief:

Dit alternatief behoudt het R11bis basisalternatief tot aan het geplande knooppunt N10-R11 ter hoogte van de luchthaven. Vanaf dit punt is ruimte voor het vertrek van een boortunnel die de huidige R11 volgt tot aan de aansluiting met de E19. In plaats van haaks op de E19 aan te sluiten loopt de tunnel verder onder de E19 door, om vervolgens parallel te stijgen met de E19 vanaf de zandbergen om ter hoogte van de Groeningenlei op maaiveld te komen en via een systeem van parallelwegen aan te sluiten. Indien nodig kan een keerlus voorzien worden ter hoogte van het op- en afrittencomplex van Kontich. Hiervoor dient mogelijk het op- en afrittencomplex heringericht te worden.

Verder gaat dit alternatief uit van de doortrekking van de N171 en de verbinding N1-N171, beide zijn reeds voorzien in het Masterplan 2020.

Dit alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

2.4 Alternatieven in de zate van de R1

Zoals eerder aangegeven in de kennisgeving wordt er ook een capaciteitsverhoging van de R1, zijnde 'locatiealternatief 1', voorgesteld als alternatief. Deze kan, aldus de KG, op twee manieren uitgevoerd worden: volgens het 'SRW/DRW-concept' of volgens het 'UBR-concept'.

Vanuit de inspraak worden verschillende bijkomende ring-concepten ingesproken en bestaande verder verduidelijkt.

Uit de Ban van de Ring/Ringland:

Het UBR-concept zoals beschreven in de kennisgeving werd nog aangevuld met bijkomende suggesties en gekaderd in een ruimere visie door de inspreker en is ondertussen beter gekend als 'Ringland'.

Het alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

A-ring-concept:

Het A-ring concept wordt voorgesteld als een variant en appreciatie op het UBR-concept voor het A102-R11bis-locatiealternatief 1. Het A-ring concept voorziet een cut&cover ter plaatse van de huidige R1 met een 'doorgaande ringweg' van 2x4 rijstroken in beide richtingen voor doorgaand verkeer met enkel aansluiting op autowegniveau (E19-zuid en E313/E34). Bovenop de doorgaande Ringweg wordt een stedelijke ringweg met 2x3 rijstroken aangelegd. 'Deze stedelijke ringweg' wordt vervolgens overkapt op verschillende 'gevoelige locaties'. De Singel blijft behouden maar wordt uitgebouwd als stadsboulevard met een ring tram.

Het alternatief wordt meegenomen in de trechteringsfase.

De ring van A (SRW-DRW):

De ring van A is een verdere uitwerking van het SRW-DRW concept en gaat net als de andere 'ring-concepten' uit van een reorganisatie van de R1. Deze wordt opgedeeld in een Stedelijke Ringweg (SRW) en een doorgaande Ringweg (DRW). Deze worden ingetunneld in vier kokers. Door een herziening van de opritten die op de SRW aansluiten moet een deel van het verkeer van de Singel ondergronds verdwijnen. De Singel kan dan gedeeltelijk verdwijnen.

De inspreker koppelt overigens een 2^e Kennedytunnel als onlosmakelijk onderdeel aan zijn alternatief, een alternatief dat ook in het plan-MER Oosterweelverbinding werd onderzocht. Gezien het huidig beslist beleid kan dit onderdeel niet als 'redelijk' alternatief beschouwd worden. Het SRW-DRW concept op zicht blijft wel functioneren als alternatief van de A102-R11bis en wordt zodus verder onderzocht in de trechteringsfase.

2.5 Combinaties

Er zijn uiteraard ook combinaties tussen verschillende alternatieven mogelijk. De deskundige zal in de trechteringsfase in een kwalitatief luik bekijken welke combinaties mogelijk 'zinnig' zijn.

3 Aanpak Trechtering

De trechtering is een 'toets op kansrijkheid': een eerste beoordeling van de alternatieven aan de hand van een beperkt aantal onderscheidende criteria. Alternatieven die in deze fase voor meerdere criteria zeer negatief beoordeeld worden en daardoor niet als kansrijke alternatieven kunnen beschouwd worden, worden niet verder in detail onderzocht in het vervolg van het plan-MER.

De toets gebeurt 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 drie stappen worden achter elkaar uitgevoerd, waarbij in stap 2 enkel die alternatieven worden meegenomen die in stap 1 als voldoende kansrijk werden beoordeeld, en in stap 3 enkel diegene waarvoor dit ook in stap 2 het geval is.

Stap 1: Trechtering op vlak van mobiliteit

In stap 1 wordt op kwalitatieve wijze – zonder verkeersmodellering, maar wel gebruik makend van beschikbare cijfergegevens (o.a. uit het plan-MER Oosterweelverbinding) – ingeschat in welke mate elk alternatief de potentie heeft om aan de gestelde doelstellingen van het plan te voldoen:

- Het ontlasten van de R1
- Het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de oost-rand van de Antwerpse agglomeratie

Daarbij wordt voor elk alternatief uitgegaan van de realisatie van de Oosterweelverbinding en de overige onderdelen van het Masterplan 2020 (exclusief aanleg A102-R11bis).

Stap 2: Trechtering op basis van ruimtelijke impact

In stap 2 worden de weerhouden alternatieven getoetst aan een beperkt aantal onderscheidende ruimtelijke criteria die volledig o.b.v. desktop-analyse kunnen afgeleid worden en via beperkte (GIS-)berekeningen kunnen gekwantificeerd worden. De gekozen criteria zijn *geen* voorafname van het onderzoek in de verschillende disciplines van het eigenlijk plan-MER, waarin een meer omvattend onderzoek zal gebeuren.

De weerhouden criteria zijn:

- Bodem: lengte tracé in ophoging/uitgraving (indicator voor grondverzet en effecten op grondwater)
- Oppervlaktewater: ingenomen oppervlakte overstromingsgevoelige gebieden
- Fauna en flora: ingenomen oppervlakte Natura 2000- en VEN-gebieden
- Landschap en erfgoed: ingenomen oppervlakte ankerplaatsen (volgens Landschapsatlas) en beschermde monumenten, landschappen en stads- of dorpsgezichten
- Mens – ruimtelijke aspecten: ingenomen oppervlakte landbouwpercelen in HAG (herbevestigd agrarisch gebied)
- Mens – gezondheid (ook indicatief voor geluid en lucht): aantal inwoners binnen 300m van de bovengrondse delen van het tracé en haar op- en afritten

Stap 3: Trechtering op basis van technische haalbaarheid

In stap 3 worden de weerhouden alternatieven kwalitatief gescreend op vlak van technische haalbaarheid op basis van:

- Ontwerprichtlijnen voor autowegen (NOA): toetsing van tracé en op- en afritten aan normen m.b.t. bochtstralen, hellingsgraden, weeflengtes,...
- Tunnelrichtlijnen: cfr. veiligheidsnormen voor tunnels
- Benodigde/beschikbare ruimte voor (diepe) bouwputten

Enkel de alternatieven die zowel op mobiliteits-, ruimtelijk als technisch vlak als haalbaar en redelijk beoordeeld worden en niet op meerdere criteria veel slechter scoren dan andere alternatieven, worden in detail onderzocht in de eigenlijke plan-MER-beoordeling.

Rekening houdende met bovenstaande afspraken inzake de trechteringsfase zal een trechteringsrapport opgesteld worden. Dit rapport zal besproken worden met de betrokken administraties (zie lijst instanties in bijlage). Op basis van het rapport zullen bijzondere aanvullende richtlijnen gepubliceerd worden. Deze verankeren op gemotiveerde wijze de resultaten van deze fase.

4 Vervolg

De resultaten van de trechteringsfase zullen worden besproken met de betrokken administraties. Daarnaast worden ook nog het detail, de reikwijdte en de inhoudelijke aanpak van het MER besproken. De besluiten zullen worden verankerd in aanvullende bijzondere richtlijnen.

Tijdens de terinzagelegging en richtlijnenvergadering kwamen reeds een aantal aandachtspunten en vragen naar boven waarover nu reeds duidelijkheid is en/of een antwoord op kan worden gegeven.

Uit de adviezen blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over het te hanteren referentiescenario. Het referentiescenario '2020' komt overeen met het Masterplan 2020, inclusief de Oosterweelverbinding. Diverse (kleinschalige) onderdelen (o.a. N1-N171, doortrekking N171, tramlijnen, ...) van het masterplan 2020 zitten –net zoals in het plan-MER Oosterweel– vevat in het verkeersmodel. Ze worden derhalve dus onderzocht, maar dus niet als apart ontwikkelingsscenario.

Verschillende adviezen en inspraakreacties brengen details aan over de bestaande verkeerssituatie op de N-wegen en in de plaatselijke woonomgeving onder de aandacht. Deze worden al dan niet gekoppeld met voorstellen en suggesties om de lokale verkeersleefbaarheid te verbeteren. Diverse slimme en sturende maatregelen, lokale infrastructurele ingrepen en acties op het onderliggend wegennet werden gesuggereerd. Hoewel ze zeer waardevol zijn, 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 aangewend/heropgevestigd als milderende maatregel en/of flankerend mobiliteitsbeleid. .

Verschillende adviezen en inspraakreacties stellen varianten van op- en afrittencomplexen, optimalisaties van autosnelwegknooppunten en kleine verschuivingen van tracés voor. Deze 'varianten' worden bekeken in de trechteringsfase en worden wanneer relevant verder onderzocht in het MER.

Vanuit de inspraak en adviezen kwam er veel reactie op de mogelijke verbinding A12-E19 ter hoogte van Kontich-Edegem-Aartselaar. Zoals in de kennisgeving reeds aangegeven is vormt deze verbinding géén onderdeel van het plan. Deze verbindingsweg wordt louter als ontwikkelingsscenario onderzocht, Indien men later de intentie heeft om deze verbinding aan te leggen, zal hiervoor een apart planproces voor opgestart moeten worden.

5 Team van MER-deskundigen

Het in de KG voorgestelde team van MER-deskundigen voldoet.

Over de in de KG 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 te behouden.

8 april 2014



Paul Van Snick
Afdelingshoofd AMNEB

Bijlage 1: Lijst van overheden en instanties die door dienst Mer op de hoogte gebracht zijn van de publicatie van de volledig verklaarde KG

- Provinciebestuur Antwerpen
- ANB Antwerpen
- Ruimte Vlaanderen
- Onroerend Erfgoed Antwerpen
- Agentschap Wonen-Vlaanderen
- Team Vlaamse Bouwmeester
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Agentschap Wegen en Verkeer Afdeling Wegenbouwkunde
- Departement MOW – algemeen beleid
- De Lijn - Antwerpen
- Departement Landbouw en Visserij Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling
- Departement LNE – Dienst VR
- Departement LNE – Dienst Hinder en Risicobeheer
- Departement LNE – Dienst Lucht en Klimaat
- Departement LNE – Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen
- OVAM
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid – Afdeling Toezicht Volksgezondheid
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- nv De Scheepvaart
- VMM – Afdeling Operationeel Waterbeheer
- Fluxys
- Elia
- Infrabel
- Vlaams Verkeerscentrum
- College van Burgemeester en Schepenen Antwerpen
- College van Burgemeester en Schepenen Aartselaar
- College van Burgemeester en Schepenen Beveren
- College van Burgemeester en Schepenen Boechout
- College van Burgemeester en Schepenen Borsbeek
- College van Burgemeester en Schepenen Brasschaat
- College van Burgemeester en Schepenen Edegem
- College van Burgemeester en Schepenen Hemiksem
- College van Burgemeester en Schepenen Hove
- College van Burgemeester en Schepenen Kapellen
- College van Burgemeester en Schepenen Kontich
- College van Burgemeester en Schepenen Kruibeke
- College van Burgemeester en Schepenen Lint
- College van Burgemeester en Schepenen Mortsel
- College van Burgemeester en Schepenen Schilde
- College van Burgemeester en Schepenen Ranst
- College van Burgemeester en Schepenen Schelle
- College van Burgemeester en Schepenen Schoten

- College van Burgemeester en Schepenen Stabroek
- College van Burgemeester en Schepenen Wijnegem
- College van Burgemeester en Schepenen Wommelgem
- College van Burgemeester en Schepenen Zwijndrecht
- College van Burgemeester en Schepenen Boom
- College van Burgemeester en Schepenen Duffel
- College van Burgemeester en Schepenen Lier
- College van Burgemeester en Schepenen Niel
- College van Burgemeester en Schepenen Nijlen
- College van Burgemeester en Schepenen Rumst
- College van Burgemeester en Schepenen Zandhoven
- College van Burgemeester en Schepenen Zoersel

Bijlage 2: Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die op de KG gereageerd hebben (met een schriftelijk advies, door hun aanwezigheid op de richtlijnenvergadering of door de melding dat ze geen specifieke opmerkingen hadden).

- Provinciebestuur Antwerpen
- ANB Antwerpen
- Ruimte Vlaanderen
- Onroerend Erfgoed Antwerpen
- Agentschap Wegen en Verkeer Afdeling Wegenbouwkunde
- Departement MOW – algemeen beleid
- De Lijn - Antwerpen
- Departement LNE – Dienst VR
- Departement LNE – Dienst Hinder en Risicobeheer
- Departement LNE – Dienst Lucht en Klimaat
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid – Afdeling Toezicht Volksgezondheid
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- nv De Scheepvaart
- VMM – Afdeling Operationeel Waterbeheer
- Fluxys
- Elia
- Infrabel
- Vlaams Verkeerscentrum
- College van Burgemeester en Schepenen Antwerpen
- College van Burgemeester en Schepenen Aartselaar
- College van Burgemeester en Schepenen Boechout
- College van Burgemeester en Schepenen Borsbeek
- College van Burgemeester en Schepenen Edegem
- College van Burgemeester en Schepenen Hemiksem
- College van Burgemeester en Schepenen Hove
- College van Burgemeester en Schepenen Kapellen
- College van Burgemeester en Schepenen Kontich
- College van Burgemeester en Schepenen Kruibeke
- College van Burgemeester en Schepenen Lint
- College van Burgemeester en Schepenen Mortsel
- College van Burgemeester en Schepenen Schilde
- College van Burgemeester en Schepenen Schoten
- College van Burgemeester en Schepenen Stabroek
- College van Burgemeester en Schepenen Wijnegem
- College van Burgemeester en Schepenen Wommelgem
- College van Burgemeester en Schepenen Zwijndrecht
- College van Burgemeester en Schepenen Boom
- College van Burgemeester en Schepenen Lier
- College van Burgemeester en Schepenen Niel
- College van Burgemeester en Schepenen Rumst
- College van Burgemeester en Schepenen Zandhoven
- College van Burgemeester en Schepenen Zoersel