

Goedkeuring milieueffectrapport

Oosterweelverbinding

Initiatiefnemer:

BAM nv
Rijnkaai 37
2000 Antwerpen

18 december 2019

PRMER-2236-GK

1. Inleiding

Het voorgenomen project betreft de realisatie van een derde Scheldekruising op autowegniveau, nl. de Oosterweelverbinding als onderdeel van het Masterplan 2020 m.b.t. de mobiliteit in de Antwerpse regio.

Het MER dient bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd te worden.

Deze activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage I

9 Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van hoofdwegen

28a Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan

Bijlage II

1d Eerste bebossing voor zover de oppervlakte 10 ha of meer bedraagt. Ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voorzover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voorzover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is.

*10e - Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km
- Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer
- Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in bijzonder beschermd gebied gelegen zijn*

Team Mer van de Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (toenmalige dienst Mer) verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 20 augustus 2015.

De bijzondere richtlijnen dateren van 22 december 2015. Bij het opstellen van deze richtlijnen werd rekening gehouden met adviezen en inspraakreacties die Team Mer ontving naar aanleiding van een adviesvraag en terinzagelegging van het kennisgevingsdossier in een ruim studiegebied (Antwerpen, Beveren, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hove, Kapellen, Kruibeke, Lint, Mortsel, Ranst, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht).

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

De in de inspraakreacties voorgestelde alternatieven en varianten werden onderworpen aan een trechteringsonderzoek. De resultaten van dit onderzoek werden, samen met een aantal aanvullingen m.b.t. methodologie, verankerd in aanvullende richtlijnen op 10 februari 2017.

In het kader van het zogenaamde Toekomstverbond (TKV) dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-Generaal, Ademloos en Ringland, werd door BAM nv aan Team Mer gevraagd om nog een aantal bijkomende uitvoeringsvarianten en scenario's te laten onderzoeken in het MER. Deze varianten en alternatieven liggen in lijn van de eerdere vraag tijdens de inspraakprocedure om te zoeken naar oplossingen met een beperkter ruimtebeslag waarbij bepaalde locaties (meer) zouden kunnen gespaard blijven. Team Mer heeft dit bijkomend onderzoek verankerd in de tweede aanvullende richtlijnen van 17 juli 2017.

Het definitieve MER werd ontvangen op 7 november 2019.

Op 9 december 2019 werd dit MER volledig ingetrokken en ontving Team Mer een beperkt gewijzigd MER. Op 13 december ontving Team Mer een ontbrekende bijlage (Bijlage 7) van deelrapport 1-6 algemene hoofdstukken. Op 17 december 2019 ontving Team Mer de finale versies van de deelrapporten waarin kleine verduidelijkingen werden aangebracht na voorafgaande instemming van het Team Mer.

Om tegemoet te komen aan de voorwaarden die ANB stelde aan de goedkeuring van de Passende beoordeling, ontving Team Mer tot slot op 18 december 2019 nog aanpassingen aan deelrapport 13 Biodiversiteit, aan de bijlage Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets bij deelrapport 13, aan deelrapport 17 en aan de bijlage Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets bij deelrapport 17.

Geen van deze wijzigingen veranderden de onderzoeksmethode, de onderzoeksresultaten of de conclusies van het MER.

2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

In artikel 4.3.8. §2 van het DABM wordt gesteld dat de dienst Mer (nu Team Mer) het project-MER inhoudelijk moet toetsen:

- 1° aan de beslissing, bedoeld in artikel 4.3.5, §1;
- 2° in voorkomend geval aan de overeenkomstig artikel 4.3.6, §3, door haar verstrekte aanvullende bijzondere richtlijnen;
- 3° aan de overeenkomstig artikel 4.3.7 vereiste gegevens.

Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit project-MER-verslag.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 1° D.A.B.M.

Krachtens dit artikel moet het project-MER getoetst worden aan de "richtlijnen" van 22/12/2015. Team Mer is van mening dat het project-MER voldoet aan deze richtlijnen. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- Het team van erkende MER-deskundigen werd goedgekeurd in deze richtlijnen. In december 2017 ging de deskundige Mens-gezondheid met rustpensioen. Zij werd vervangen door erkend MER-deskundige Ulrik Van Soom. Team Mer beschouwt dit nieuwe team evenwaardig aan het aanvankelijk voorgestelde team van erkende MER-deskundigen.
- Voor alle alternatieven en varianten die gekend waren na de publieke consultatie en adviesronde van september 2015 werd nagegaan of ze als redelijk te beschouwen zijn en of ze in het verdere onderzoek moesten worden meegenomen. Deze analyse is opgenomen in een Trechteringsnota. Over deze nota is overleg georganiseerd met de adviesinstanties. Deze “Trechteringsnota ingesproken alternatieven project-MER Oosterweelverbinding” maakt integraal deel uit van de aanvullende richtlijnen van 10 februari 2017.
- Het verkeerskundig concept Ringland en verder in het onderzoek een geoptimaliseerd concept met scheiding van lokaal en doorgaand verkeer werden als ontwikkelingsscenario en als onderdeel van een alternatief onderzocht.
- De aandachtspunten over de disciplines integreren we in dit verslag in de toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° D.A.B.M.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° D.A.B.M.

Behalve de richtlijnenvergadering van 28 oktober 2015 is er veelvuldig overleg geweest tussen Team Mer, de adviesinstanties en de MER-deskundigen over de inhoud van het project-MER en de procedurestappen. Daarnaast is een nieuwe overlegstructuur opgericht van initiatiefnemer, overheden en burgerbewegingen onder de noemer van het Toekomstverbond. Gaandeweg is een intensieve voorlichtings- en overlegcultuur tot stand gekomen voor het project Oosterweelverbinding. Deze processen hebben geleid tot voortschrijdend inzicht zowel op verkeerskundig, wetenschappelijk, technisch als maatschappelijk vlak. Het voortschrijdend inzicht is verwerkt in aanvullende richtlijnen.

Krachtens artikel 4.2.8. §2, 2° D.A.B.M. moet het project-MER getoetst worden aan de aanvullende bijzondere richtlijnen van 10/02/2017 en aan de tweede aanvullende richtlijnen van 17/07/2017. Team MER is van mening dat het project-MER voldoet aan beide aanvullende bijzondere richtlijnen. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- Voor de evaluatie van de mobiliteitseffecten zijn de bestaande toestand en referentietoestand 2020 in beeld gebracht. Daarvoor werden vier verkeerskundige scenario's doorgerekend met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen (versie 3.6.1).
 - Bestaande toestand met tol in de Liefkenshoektunnel
 - Referentietoestand 2020 zonder tol
 - Referentietoestand 2020 met tol in de Liefkenshoektunnel
 - Referentietoestand 2020 met tol in de Liefkenshoektunnel en zonder infrastructuurwerken op Linkeroever

Daarnaast worden ontwikkelingsscenario's beschreven in het MER, zijnde de combinatie van verwachte toekomstige infrastructuurontwikkelingen die onafhankelijk zijn van het project (vb. aanleg van A102, scheiding van lokaal en doorgaand verkeer op het zuidelijk deel van de R1) met verschillende systemen van tolheffing.

Voor de evaluatie van de projectalternatieven die passen binnen het Toekomstverbond zijn 'toetsingsscenario's Toekomstverbond' geformuleerd. Deze bevatten telkens één of meerdere infrastructurele onderdelen van het basisconcept uit het TKV.

Het TKV ambieert echter ook een structurele daling van het autogebruik (de ambitieuze modal split). Tot slot werden daarom in het MER ook twee doorkijkscenario's geformuleerd. In een eerste scenario wordt uitgegaan van 100% realisatie van de ambitieuze modal split zoals vooropgesteld in het Toekomstverbond, zijnde dat hoogstens de helft van alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in het primair studiegebied met de auto gebeurt (bestuurders + passagiers samen). In een tweede scenario wordt uitgegaan van 50% van de realisatie van deze ambitieuze modal split (voor de ochtendspits komt dit neer op een totaal autogebruik van 57,5%; in de avondspits op 60,9%). Dit zijn doorkijkscenario's vermits de modal split niet afdwingbaar is in het kader van de vergunningverlening en geen concrete "maatregel" is die als onderdeel van een scenario in het kader van de effectbeoordeling van de Oosterweelverbinding kan meegenomen worden. Anderzijds is er wel nood aan inzichten over de dimensionering van het project, de realisatiegraad van de doelstellingen van het project en de milieueffecten mocht de ambitieuze modal split daadwerkelijk gerealiseerd worden zoals beoogd door het Toekomstverbond.

De milieueffecten van de onderzochte alternatieven konden op deze manier geëvalueerd worden ten opzichte van elke referentiesituatie waarbinnen de alternatieven redelijk zijn.

- In de loop van het effectenonderzoek werden de luchtkwaliteitsmodellen aangepast naar aanleiding van nieuwe inzichten over voertuigemissies. De berekeningen voor de effecten op de discipline Lucht werden vervolgens volledig opnieuw uitgevoerd met de geactualiseerde luchtkwaliteitsmodellen.
- Bij Biodiversiteit (Fauna en Flora) wordt voor de effectbespreking van verschillende (tijdelijke/permanente) stortactiviteiten op locaties in de Schelde (waar momenteel reeds gestort wordt), gesteld dat deze (inzake hoeveelheden en kwaliteitsvereisten) binnen de vergunningsvoorwaarden van AMT vallen. Op basis van deze argumentatie wordt binnen de Passende beoordeling van de Oosterweelwerken gesteld dat er geen aanzienlijke milieueffecten zullen optreden op deze locaties. Momenteel moet nog bevestigd worden of de beoogde stortwerkzaamheden van het Oosterweelproject effectief binnen de bestaande vergunning van AMT uitgevoerd kunnen worden. Mochten de in het MER beschreven stortactiviteiten niet binnen de huidige vergunning van AMT uitgevoerd kunnen worden op de aangegeven plaatsen, zullen nieuwe procedurestappen moeten gezet worden. Deze houden mogelijk een bijkomende vergunningsaanvraag met waar nodig een bijhorende Passende beoordeling in.
- Voor Mens-gezondheid werden binnen het studiegebied meer dan 700 kwetsbare locaties geïnventariseerd: bijna 300 scholen, ca. 350 kinderopvanglocaties, ca. 75 locaties voor bejaardenzorg en 10 ziekenhuizen.

Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° D.A.B.M.

In artikel 4.3.7 van het D.A.B.M. worden de onderdelen opgesomd die minstens in het project-MER opgenomen moeten worden.

Team Mer is van mening dat het project-MER al deze onderdelen in voldoende mate bevat. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- De ruimtelijke omvang van het project, de verkeerskundige aard en de realisatietermijn van 10 jaar, brengen een aantal onzekerheden met zich mee. Het MER gaat hier op een transparante manier mee om door analyses te maken voor verschillende mogelijke infrastructurele ontwikkelingen (A102, optimalisatie R2,...), verschillende mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (overkappingsprojecten) en mogelijke maatschappelijke evoluties (wijzigingen in modal split).
- Team Mer ontving van ANB op 18 december 2019 een gunstig advies op de tekst van het MER en op de Passende beoordeling (advies 19-209949-AN-BIS). Dit gunstig advies is onder voorwaarde van enkele specifieke tekstuele aanpassingen aan het MER die eerder nauwkeurig geformuleerd werden door ANB. Team MER controleerde of deze aanpassingen werden aangebracht in de definitieve tekst en kan bevestigen dat het MER voldoet aan de door ANB gevraagde aanpassingen. Daarmee beschouwt Team Mer de Passende beoordeling voor het definitieve MER als goedgekeurd.
- In de deelrapporten per discipline is een gelijkwaardig onderzoek opgenomen van het basialternatief voor de Oosterweelverbinding (zoals beschreven in het kennisgevingsdossier) en van de alternatieven en varianten die in de aanvullende - en tweede aanvullende richtlijnen zijn beschreven.
- Daarnaast is in het MER een 17de deelrapport opgenomen waarin een gelijkwaardig onderzoek is uitgevoerd voor het 'Voorkeursontwerp'. Het Voorkeursontwerp is geen nieuw alternatief maar een compilatie van grote delen van het basisontwerp, van elementen uit meerdere andere onderzochte alternatieven (OWV light, overkappingsvarianten,...) en van milderende maatregelen en aanbevelingen voortvloeiend uit de milieubeoordeling.
In de voorkeursscenario's werden een aantal optimalisaties doorgevoerd en werden ook volgende elementen geïntegreerd:
 - Snelheidsreductie op de hele R1 (incl. Oosterweelverbinding) van 100 naar 80 km/u, en op de toekomstige snelwegen van 120 naar 100 km/u (vanaf de voorlaatste op- en afrit) (niet-fysieke milderende maatregel uit voorgaande delen van het project-MER)
 - Toeritdosering (beperken capaciteit) Waaslandtunnel
 - Plaatsen verkeerslichten op knoop E17 Kruibeke
 - Bermen en schermen voorzien in Leefbaarheidsproject Zwijndrecht.

De milieueffecten die bepaald werden voor de voorkeursscenario's in het MER houden rekening met deze optimalisaties die bepalend zijn voor de geldigheid van de bekomen onderzoeksresultaten.

- In het MER worden scenario's uitgewerkt met verschillende toltarieven. De vermelde tarieven zijn indicatieve waarden om modelmatig aan te tonen dat het gemotoriseerd verkeer kan "gestuurd" worden door tol te differentiëren. De exacte toltarieven die effectief zullen worden toegepast, moeten nog bepaald worden en kunnen dus afwijken van deze indicatieve waarden. In de toekomst zijn andere sturingsmechanismen denkbaar, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe technologische ontwikkelingen. Aangezien daar momenteel geen concrete informatie over is, kon het MER daar geen rekening mee houden.
- In aanvulling tot de aanbeveling om gravitaire afwatering voor de Palingbeek te voorzien vermeldt het advies van de Vlaamse Waterweg dat dit positieve effecten kan opleveren voor vismigratie.
- Het MER bepaalt dat een breed en discipline-overschrijdend monitoringsprogramma opgesteld dient te worden waarin zowel gedurende de werken als voldoende tijd na realisatie van het project, wordt nagegaan of de vooropgestelde doelstellingen en milieukwaliteit en –effecten afdoende worden gehaald. Dit monitoringprogramma zou verwerkt moeten worden in het monitoringsprogramma dat in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de hoofdwerken wordt opgesteld.

Aangezien de kennisgeving is ingediend en volledig verklaard vóór 23/02/2017, is de oude MER-regelgeving van toepassing en wordt het MER goedgekeurd voorafgaand aan het indienen van de vergunningsaanvraag.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van bovenstaande toetsing keurt het Team Mer het voorliggende project-MER goed.

*Digitaal getekend door
Liesl Vanautgaerden
Directiehoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten*