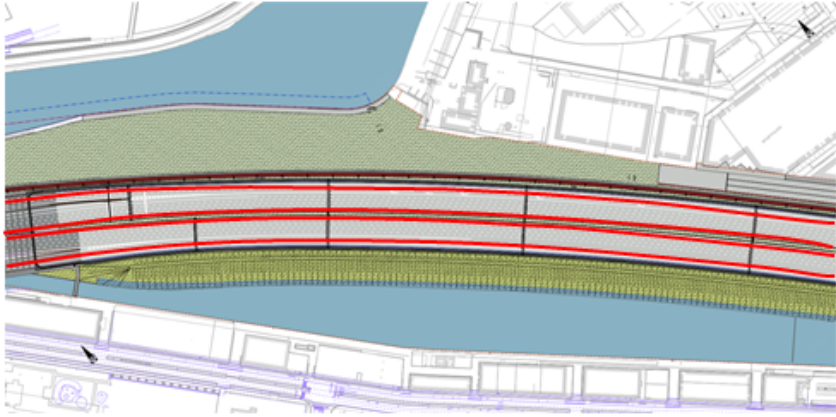


nr	Het alternatief/variant/scenario	Kan procedureel in richtlijnen project-MER ja (+)of nee(-)	Is de uitwerkingsgraad voldoende om richtlijnen te schrijven? Of moet er nog iets extra gebeuren? Wat?	Wordt door de initiatiefnemer (BAM) gevraagd om dit onderzoek op te nemen in een aanvullende richtlijnennota voor het project-MER van de Oosterweelverbinding?
1	Kanaaltunnel Noord en Kanaaltunnel Zuid gereduceerd tot telkens 1 rijstrook + vluchtstrook inzetbaar als calamiteitenstrook per tunnelrichting, binnen geometrie Oosterweel 'light', dus niet groter gedimensioneerd dan <i>strikt noodzakelijk voor deze configuratie van baanvakken</i>. De kanaaltunnels mogen dus niet overgedimensioneerd zijn voor deze capaciteit. Hierbij is de verwachting dat dit ook een significante en positieve bovengrondse impact zal hebben, met name op het Noordkasteel, de Groenendaallaan, de Hollandse knoop, enzoverder, die in deze variant moeten hertekend worden. De verwachte bouwmethode is een combinatie van “cut & cover” en afgezonken delen, waarbij de stapeling van de kanaaltunnels wellicht niet nodig meer blijkt. Deze vraag komt voort uit deze passage uit het Toekomstverbond/TKV (p.11): “BAM zal in april 2017 in de lopende project-MER Oosterweelverbinding uitvoeringsvarianten laten opnemen die samenhangen met een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels, waardoor het mogelijk is om in reguliere omstandigheden één rijstrook te benutten voor verkeer en een tweede strook als calamiteitenstrook in te zetten, met als verwachting een verbeterde ruimtelijke impact – zoals een grotendeels overkapte Oosterweelknoop - van de aansluitingszones ter hoogte van het Noordkasteel en de Antwerpse Ring;”	ja	De nieuwe bovengrondse impact kan achteraf uitgetekend worden in onderlinge samenwerking, hoeft (nog) niet in bijkomende richtlijnennota. (Deze redenering geldt voor alle ruimtelijke tekeningen.)	Ja
2	Een variant identiek aan nr 1 qua configuratie (baanvakken/capaciteit), maar met andere bouwmethode, namelijk geboorde tunnels met een “kleine” diameter (11,3 m). Hierbij is de verwachting dat - door de verschillende ligging en bovengrondse aansluiting van boortunnels - ook de bovengrondse impact zal verschillen met nr 1. Dit kan met name voor de Graansilo’s een bijkomend positief effect geven. Deze alternatieve bouwvariant is gerechtvaardigd uit de vernoemde passage in het TKV bij nr1 en de aanvullende richtlijnennota ivm de trechtering (feb 2017).	ja, maar wijst op een nieuwe trechteringsafweging De trechtering van alternatieven zal niet noodzakelijk in een unieke trechteringsnota gebeuren. Trechtering kan in verschillende fasen gebeuren, zonder dat dit nu reeds moet vastgelegd worden in aanvullende richtlijnen.		Ja
3	Een slanke variant van de Scheldekruising voorzien met twee rijvakken, zonder pechstrook, per rijrichting. Bouwmethode: afgezonken tunnels.	ja		Ja. Er wordt wel gewezen op de vereisten inzake (tunnel)veiligheid. Verkeertechnisch (capaciteitsreductie) kan het sowieso nagekeken worden, de breedte/pechstrook nadien te bekijken, ook met zicht op al dan niet verbeterde ruimtelijke impact.
4	Een hertekening van het plein aan de tunnelmond van de Scheldekruising, waarbij het toplein geschrapt wordt, met een verminderd ruimtebeslag als gevolg.	ja		Ja

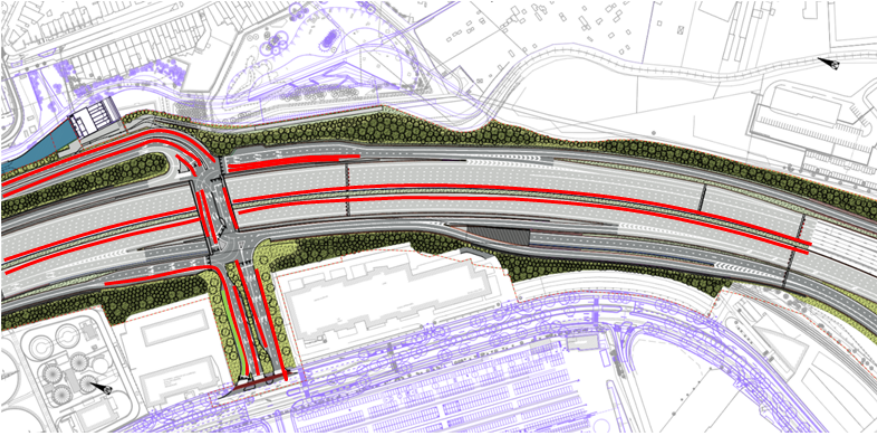
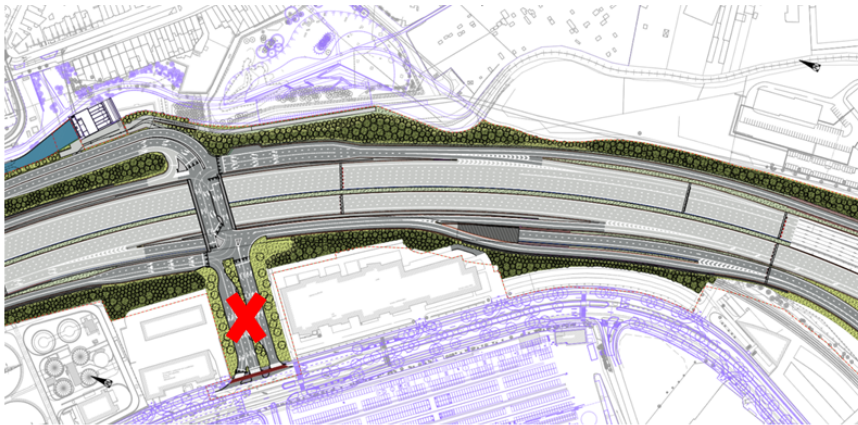
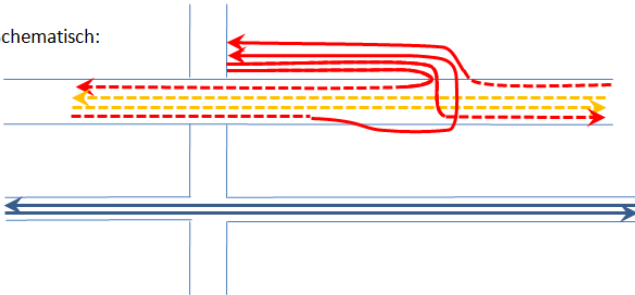
5	Een gecombineerd en geïntegreerd onderzoek van de afvoerroute voor werkverkeer gelinkt aan de werkzaamheden op Linkeroever, waarbij gezocht wordt naar een route die geen vernieling van bos veroorzaakt en minimaal de lokale bewoners stoort.	In het project-MER voor de Oosterweelverbinding kan enkel werkverkeer ifv de Oosterweelverbinding onderzocht worden. Zoals in de richtlijnen opgenomen worden 2 referentiesituaties beschouwd: een referentie met infrastructuurwerken Linkeroever en een referentie zonder infrastructuurwerken Linkeroever. Wat de werfwegen voor de infrastructuurwerken op Linkeroever betreft, kan bij de vergunning bekeken worden welke de meest geschikte werfroutes zijn obv de resultaten uit het project MER Infrastructuur Linkeroever. Het is niet nodig om hiervoor specifieke aanvullende richtlijnen op te stellen. De kennisgeving, bestaande richtlijnen en richtlijnenboeken bieden voldoende garantie dat werkverkeer op projectniveau in het MER Oosterweelverbinding correct onderzocht wordt.		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke “werktafel”
6	Een variant op nr 4, waarbij boortunnels met een diameter van 11,3m als bouwmethodiek worden gebruikt, waarbij de inplanting geoptimaliseerd moet worden in het voordeel van natuurbehoud (Sint-Annabos) en bewoning.	ja		Ja
7	Naast de Biologische Waarderingskaart, ook de “natuurwaardeverkenner” van ANB/ VITO toepassen om de gezondheidseffecten en de belevingswaarde van het Sint-Annabos te onderzoeken	Toegang tot groen is opgenomen in het nieuwe richtlijnenboek mens-gezondheid. Het is dan ook niet nodig om dit afzonderlijk te vermelden in de aanvullende richtlijnen.		Neen Afgedekt door nieuw richtlijnenboek mens-gezondheid, geen afzonderlijke vermelding in aanvullende richtlijnen nodig..
8	Onderzoeken of en welke milderende maatregelen en ecologische compensatie minimaal/maximaal nodig zijn voor het Sint Annabos voor de verschillende alternatieven en varianten. De noodzaak/wenselijkheid van ooibos, vernat bos en/of slikken en schorren als ecologische compensatie onderzoeken. Het effect van de keuze voor ooibos, vernat bos en/of slikken en schorren op de belevingswaarde onderzoeken.	In de richtlijnen is opgenomen dat de stand van zaken van de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden moet opgevolgd worden. Wanneer deze wijzigen moet hier dan ook in het MER rekening		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke “werktafel”.

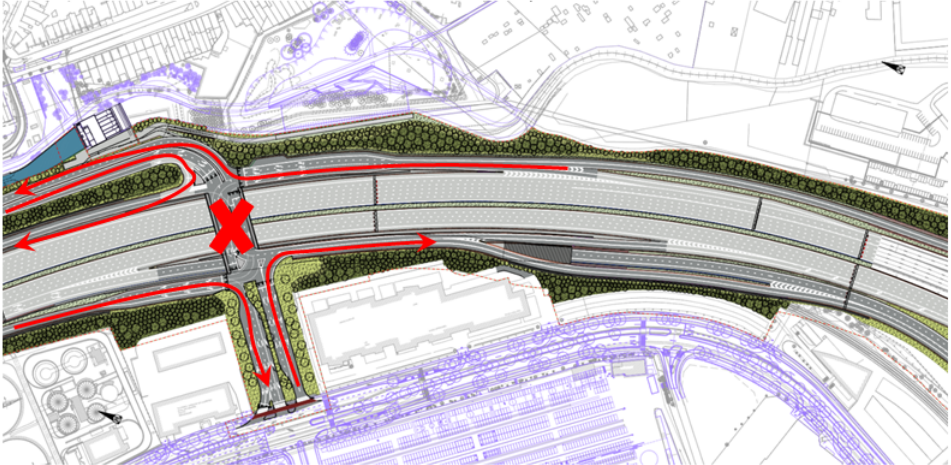
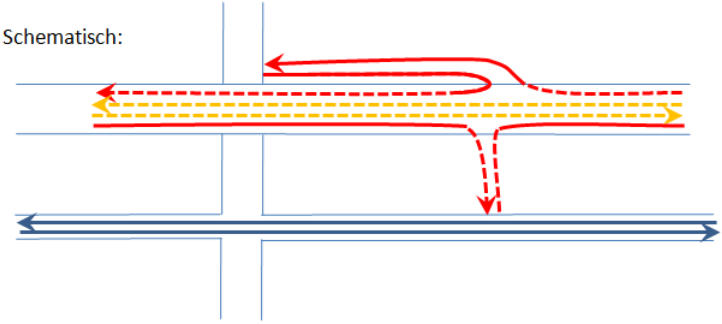
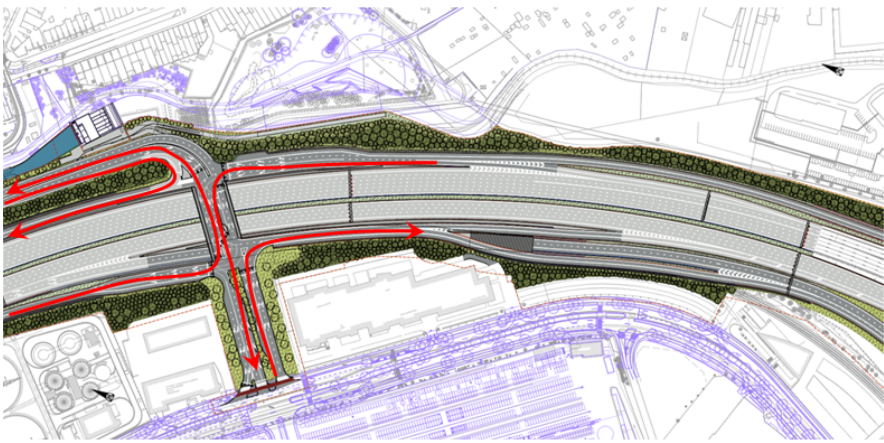
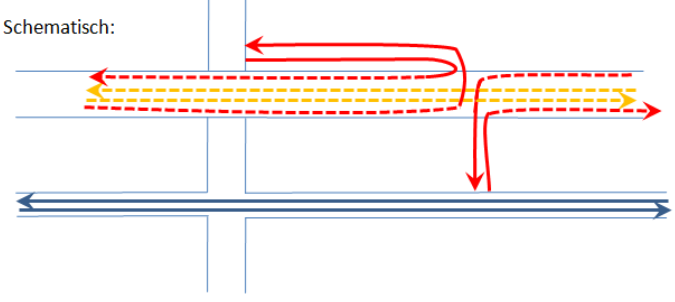
		mee gehouden. Dit moet niet afzonderlijk vermeld worden in aanvullende richtlijnen..		
9	Een optie onderzoeken waarbij de verplaatsing van de Sint-Annadijk niet leidt tot een blijvend verlies van 18 hectare van het huidige St Annabos. Waarbij de gewenste hoogte één van de variabelen is. (Het globale financiële plaatje van de onderzochte proposities, incl de “compensatiekosten”, dient ook onderzocht te worden, maar dat kan buiten het project-MER)	In de richtlijnen is opgenomen dat de stand van zaken van de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden moet opgevolgd worden. Wanneer deze wijzigen moet hier dan ook in het MER rekening mee gehouden. Dit moet niet afzonderlijk vermeld worden in aanvullende richtlijnen..		Nee Wordt verwezen naar de gezamenlijke “werktafel”.
10	Een doorgetrokken variant op basis van nr 2 + nr 6 (ruimtelijk gereduceerde/kleine boortunnels zowel voor de Scheldekruising als de kanaaltunnels), waarbij de mogelijkheid ontstaat om het samenvoegen van de kanaaltunnels vroeger te laten plaatsvinden (aan de kop van het Lobroekdok) en daarbij het Noordkasteel <i>volledig</i> gespaard wordt. Hierbij kan eventueel een alternatief voorzien worden met enkel een op- en afrit ter hoogte van het Noordkasteel. Verantwoording: zie nr 2. Merk op dat hier een bijzondere winst op de ruimtelijke impact kan behaald worden, met o.a. mogelijks een volledig behoud van de SAMGA silo’s.	ja		Ja
11	Naast het verplichte onderzoek naar de immissies en blootstelling per statistische sector (cfr. Richtlijnenboek) wordt er, zoals omschreven in het richtlijnenboek, ook een verfijning naar kleinere zones / hogere resolutie opgenomen, om uitmiddeling van immissies te vermijden. Concreet betekent dit onderzoek van de lucht- en geluidsimmissies + de blootstelling, op volgende afstandspereimeters over het hele Oosterweeltracé inclusief op- en afritten op: minder dan 100m, 100 tot 300m, 300 tot 500m, 500 tot 1500m, meer dan 1500m. Onderzoek naar de verwachte hinder- en gezondheidseffecten voor de inwoners binnen deze afstandspereimeters.	In het MER zullen de effecten op gezondheid ingeschat worden op basis van immissie-contourkaarten. De contouren van de statistische sectoren worden hierop ook aangeduid. Indien nodig kan naar kleinere zones of een hogere resolutie overgegaan worden, zoals aangegeven wordt in het richtlijnenboek mens-gezondheid. Dit moet dan ook niet in aanvullende richtlijnen opgenomen worden. In de discipline mens-gezondheid wordt zowel lucht als geluid behandeld. Het is dan ook niet nodig om dit nog eens afzonderlijk te benadrukken in de aanvullende richtlijnen.		Nee Bijkomende rapportering in perimeters kan zonder aanvullende richtlijnen (zie richtlijnenboek mens-gezondheid)

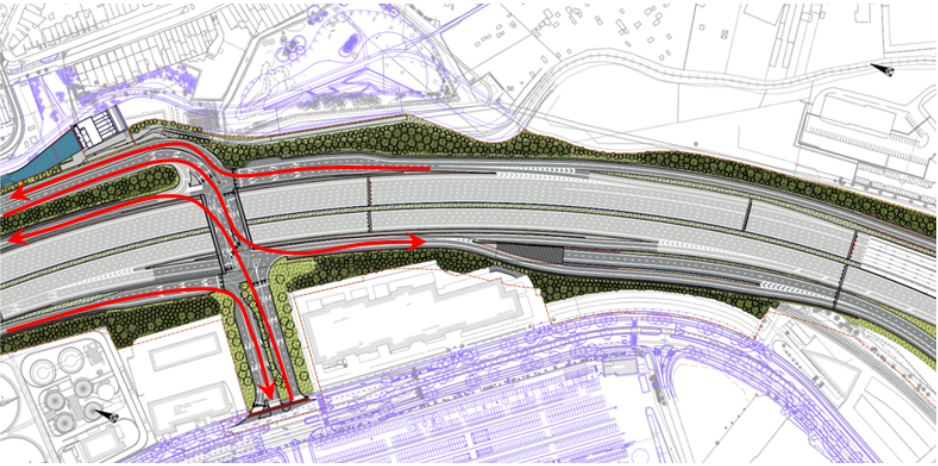
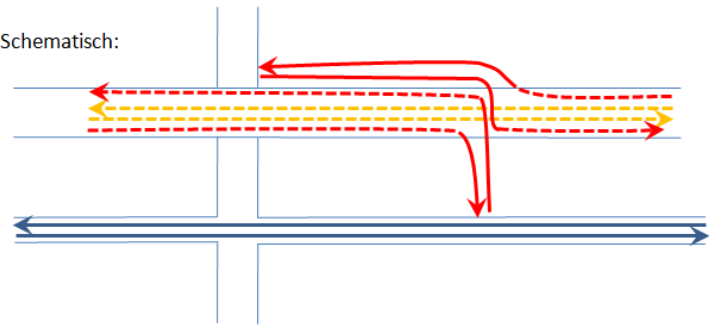
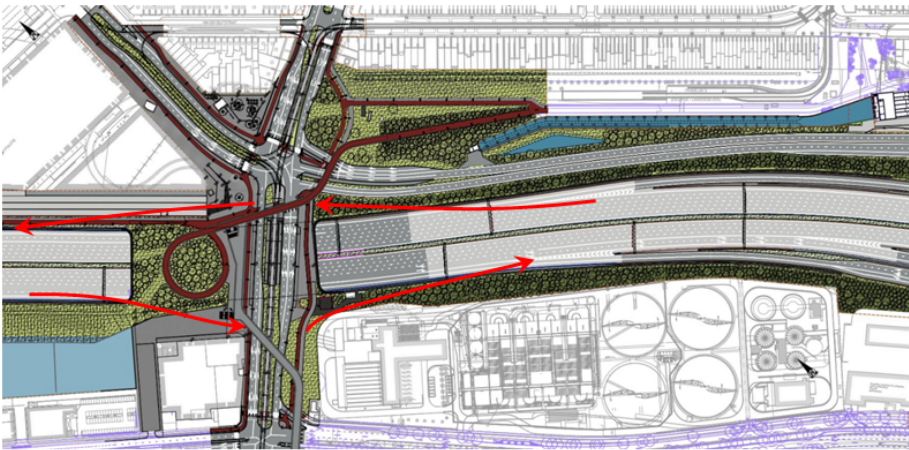
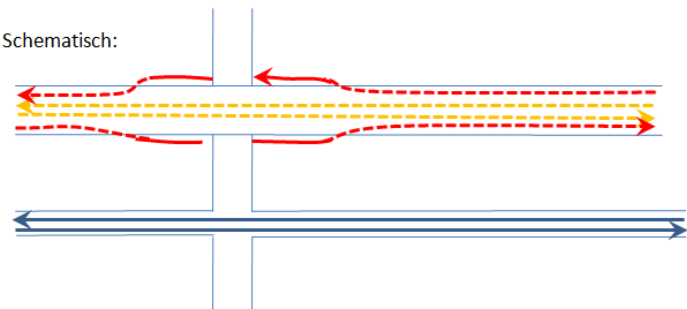
12	Een verkeersscenario met modal split 50/50, radicaal Haventracé (met capaciteitsverbetering Tijsmanstunnel) en aansluitende A102. Verantwoording: TKV	ja		Ja Scherpere definitie van 50/50 modal split wordt toegevoegd
13	Een verkeersscenario gebaseerd op nr 12, maar met een doorgedreven modal split van 40 / 60. Verantwoording: Dit “extreme scenario” biedt een verbeterd zicht op de mogelijke impact van de modal shift op de totale verkeerssituatie.	nee		Niet opgenomen.
14	<u>Mobiliteitsscenario Toekomstverbond</u> 1. Een ambitieuze modal split (minstens 50/50) voor alle verplaatsingen ‘binnen’ en ‘van en naar’ de Vervoerregio Antwerpen (personenverkeer én vrachtverkeer), door uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi (openbaar vervoer en fiets). 2. Rond maken R1 met Oosterweel-light-verbinding (stadsregionaal verkeer), met ontvlechting verkeersstromen op hele Antwerpse Ring (oplossing weefbewegingen, veiligheid, robuustheid). 3. Uitbouw van het Haventracé binnen het Europese TEN-T-netwerk: volledig ondergrondse A102 (op- en afrit thv Albertkanaal), versterking traject A12-Noord en R2 (nieuwe Tijsmanstunnel), versterking E34/E313-Oost (knooppunt A102 tot Ranst) en E34-West (tussen havenontsluitingen). 4. Een performant systeem van verplichte sturing doorgaand verkeer via de R2, met gelijkmatige belasting van alle Scheldetunnels, binnen een ruime vraaggerichte mobiliteitsbenadering. Dit Mobiliteitsscenario Toekomstverbond wordt als volwaardig en gelijkwaardig scenario bestudeerd en besproken in de Project-MER OWV, zowel mét als zonder Oosterweelverbinding en beoordeeld in de verschillende disciplines. Qua mobiliteit wordt tevens een doorkijk geboden naar een modal shift van 40/60 en wordt rekening gehouden met aspecten van geïnduceerd verkeer. De impact op de luchtkwaliteit wordt tevens gerapporteerd in perimeters: minder dan 100m, 100 tot 300m, 300 tot 500m, 500 tot 1500m, meer dan 1500m. De Project-MER zal aanbevelingen en/of milderende maatregelen formuleren om de negatieve impact op mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid, gezondheid en ruimte (bodem, grond- en oppervlaktewater, fauna en flora, landschap, erfgoed, archeologie, mens-ruimte) te beperken.	(Dit is in principe afgedekt door eerdere vragen.) M.b.t. modal split 40/60: In het MER kiezen voor een zo realistisch mogelijk toekomstscenario met een modale verdeling die kan verantwoord worden en eventueel een ‘robuustheidstoets’ toevoegen met een marge. De modale verdeling van 50/50 in het Toekomstverbond lijkt het beste vertrekpunt. Een ‘doorkijk’ met andere cijfers, louter omdat het interessante informatie oplevert, is niet noodzakelijk vanuit het MER. Het is immers noch het meest realistische scenario, noch een worst case scenario.		Ja behalve de doorgedreven modal split van 40 / 60.
15	<u>Alternatief Toekomstverbond</u> <u>Variant 1: Oosterweel-light, met gereduceerde capaciteit</u> Kanaaltunnel-Noord en -Zuid met telkens 1 rijstrook + vluchtstrook (breed genoeg gedimensioneerd om ook bruikbaar te zijn als calamiteitenstrook). Scheldetunnel met 2x2 rijstroken + vluchtstrook (behoud huidige ontwerp). Basisontwerp zonder gestapelde tunnels, met oog op beperking ruimtelijke impact bovengronds. Met aansluiting Groenendaallaan naar Oosterweelverbinding, zonder Oosterweelknoop, met doortrekking gescheiden verkeersstromen noordelijke Ring tot Groenendaallaan en bundeling alle op- en afritten ter hoogte van Schijnpoot	ja (let op: hier wél een vluchtstrook bij scheldekruising & doortrekken SRW/DRW)		Ja (voor alle verschillende vragen).
16	<u>Alternatief Toekomstverbond</u> <u>Variant 2: Oosterweel-light, met aangepaste noordelijke kanaaltunnels</u> Variant 2A: Reductie kanaaltunnel-Noord: 2x1 rijstrook + vluchtstrook in de kanaaltunnel-Noord en 2x2 rijstroken + vluchtstrook in de kanaaltunnel-Zuid (behoud oorspronkelijke capaciteit), met aansluiting Groenendaallaan naar Oosterweelverbinding, zonder Oosterweelknoop	Dit werd losgelaten ten voordele van 15 & 17.		Nee. Geschrapt.

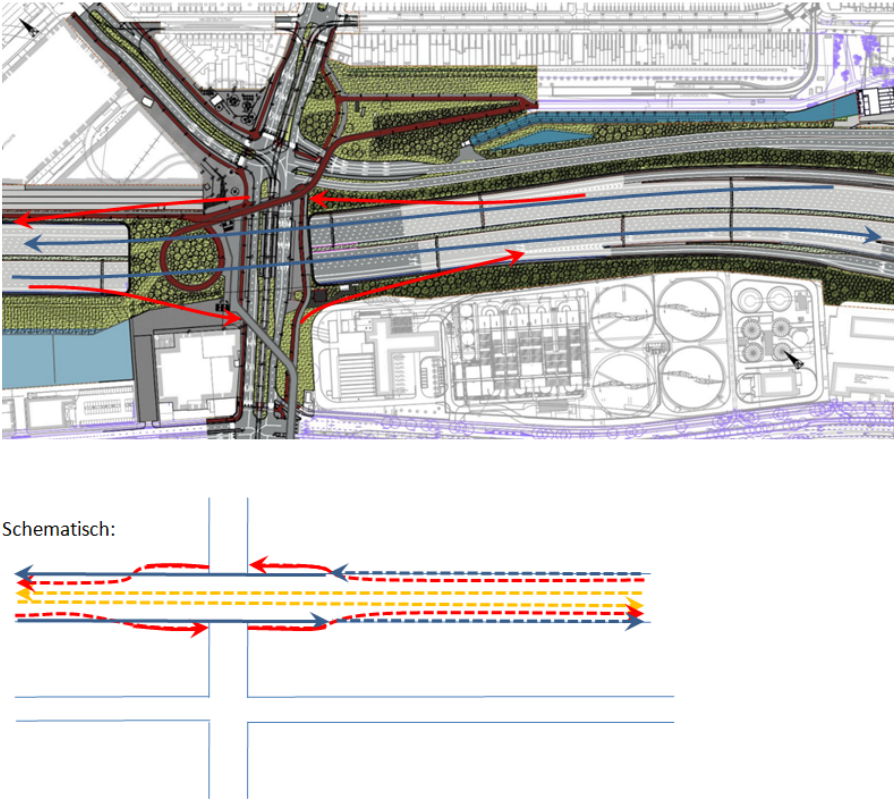
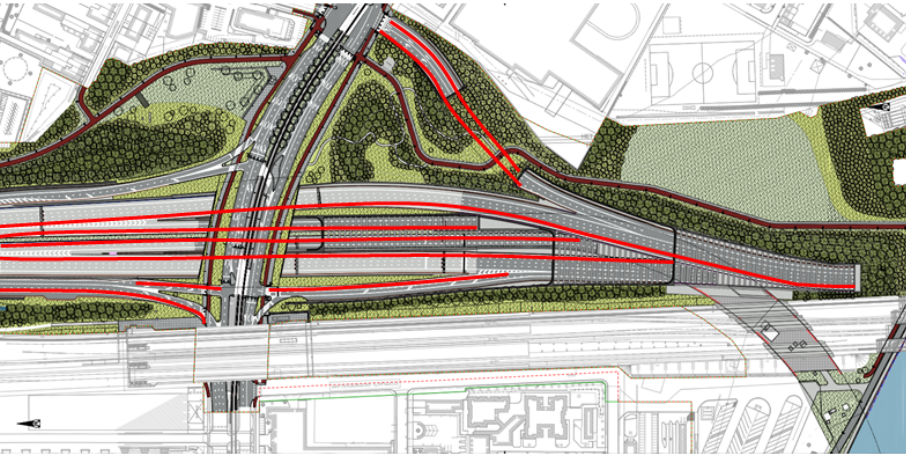
17	<u>Alternatief Toekomstverbond</u> <u>Variant 2: Oosterweel-light, met aangepaste noordelijke kanaaltunnels</u> Variant 2B: Schrapping kanaaltunnel-Noord: sluiting van de Ring R1 via één kanaaltunnel-Zuid, met 2x1 rijstrook + vluchtstrook (breed genoeg gedimensioneerd, inzetbaar als calamiteitenstrook), met Oosterweelknoop	Ja		Ja
18	<u>Alternatief Toekomstverbond</u> <u>Uitvoeringsvariant boortunnels</u> Uitvoering kanaaltunnels (tussen Noordkasteel en R1) en/of het hele traject (met inbegrip van de Scheldetunnels) door boortunnels (met uiteenlopende argumenten pro/contra: verschil kostprijs beperkte diameter 2x2 stroken – niet onderzocht in de Plan-MER, inzetbaarheid op korte of lange trajecten, voor- en nadelen bouwen onder vaste grond/onder water, tunnelveiligheid, mogelijkheid ventilatieschachten en evacuatie-uitgangen te voorzien, uitvoerbaarheid met meer/minder hinder voor binnenscheepvaart/wegverkeer, redding graansilo's, gebruik boorkoppen voor deelprojecten kanaaltunnels/A102, mogelijkheid om met grote boordiepte toch op- en afritten te voorzien of niet).	Ja, al behandeld Wanneer er consensus bestaat over varianten, ook kijken naar impact vrachtverkeer en schepen, etc.		Ja (cfr supra).
19	Capaciteit verlagen ter hoogte van Lobroekdok (Noordelijke aansluiting R1-E19) Capaciteit verlagen door rijstroken te schrappen (rood = schrappen)  + geometrische reductie	JA	Dit detailniveau is wellicht niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is een optie, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.	Wordt opgenomen. Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.
20	Opening ter hoogte van Lobroekdok verkleinen, wegwerken of verplaatsen	Dit is niet iets waar dienst MER uitspraak over doet. Voor elk redelijk alternatief zal in het project-MER nagegaan worden of de opening thv Lobroekdok nog nodig is en/of verkleind kan worden. Dit is op zich geen alternatief dat op redelijkheid afgetoetst wordt. Vanuit het milieuonderzoek kunnen voor deze locatie wel, waar nodig, milderende maatregelen voorgesteld worden. Een voorbeeld van deze maatregelen kan o.a. een		Ja, wordt hoe dan ook voor elk redelijk alternatief bekeken. Dit wordt bekeken in functie van de reductie en sturingsscenario's.

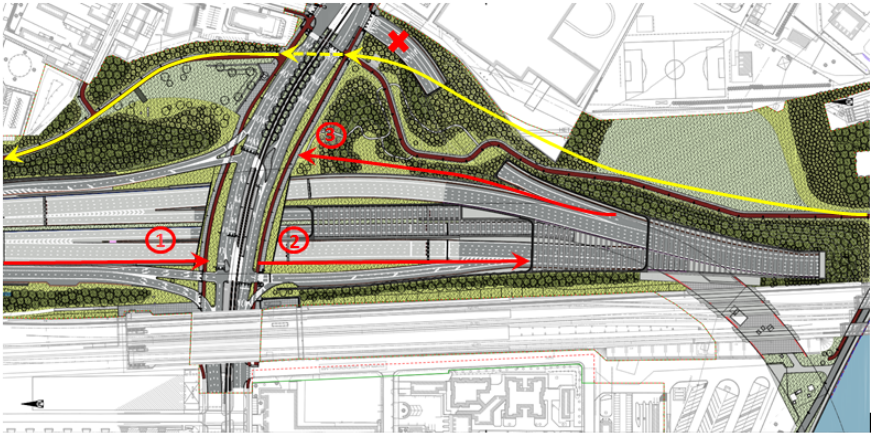
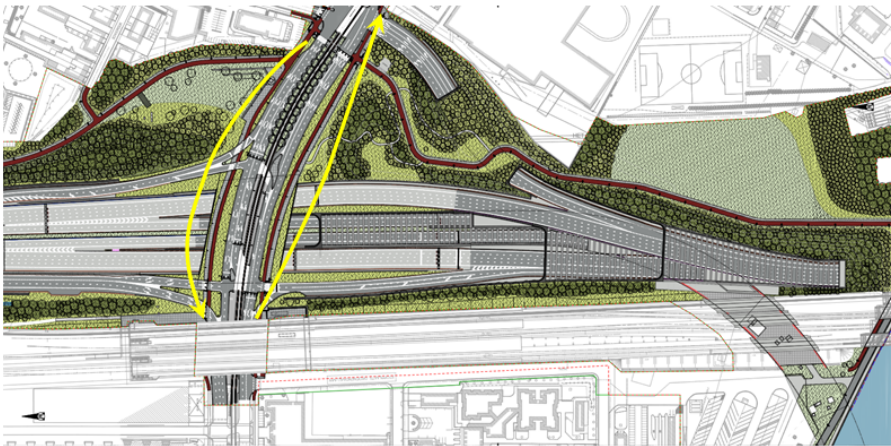
	Overkappingsvariant OW 1-0-0_ov1 – zoom t.h.v. Lobroekdok (groen = overkapt, blauw = open sleuf) Welk effect hebben volgende maatregelen op deze opening • Lagere capaciteit • Geen gevaarlijk transport • Lagere snelheid • Gescheiden verkeer in aparte tunnels Wat moet er aangepast worden aan het wegontwerp om deze opening te sluiten?	lagere snelheid zijn De info van de SGS-studie is opgevraagd door de dienst-MER. Info uit deze studies kan gebruikt worden in het project-MER.		
21	Compactere Hollandse Knoop: rijstroken schrappen Geplande situatie Schematisch:	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

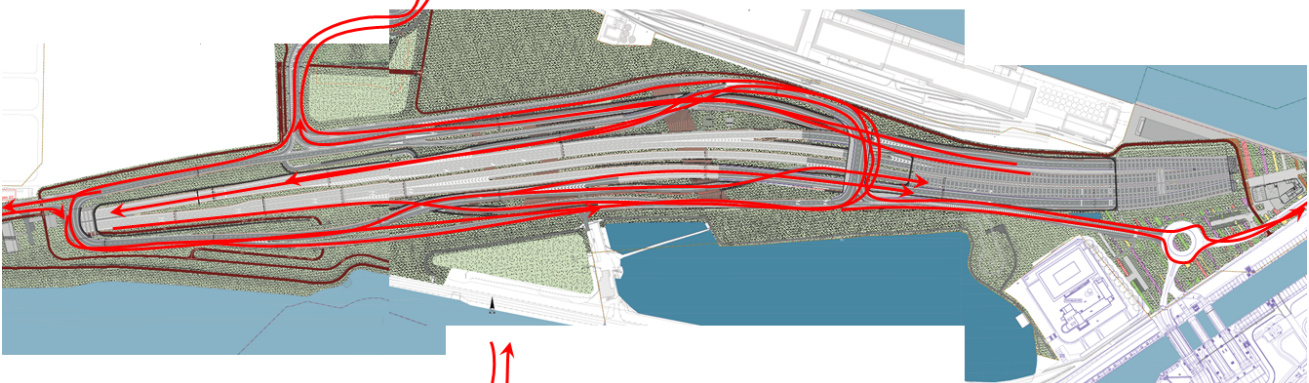
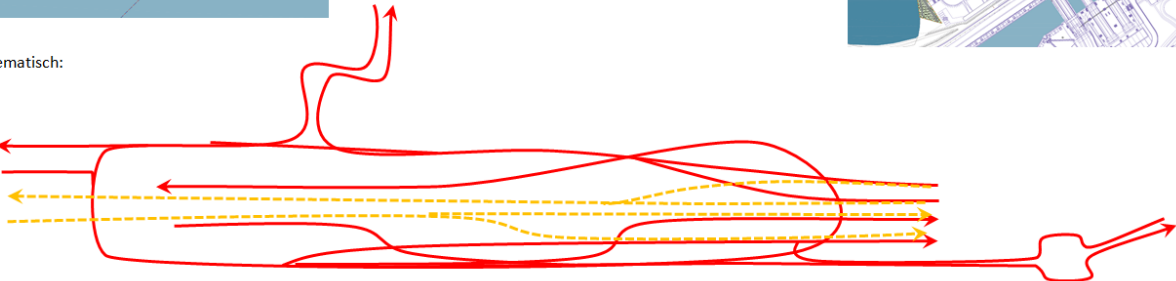
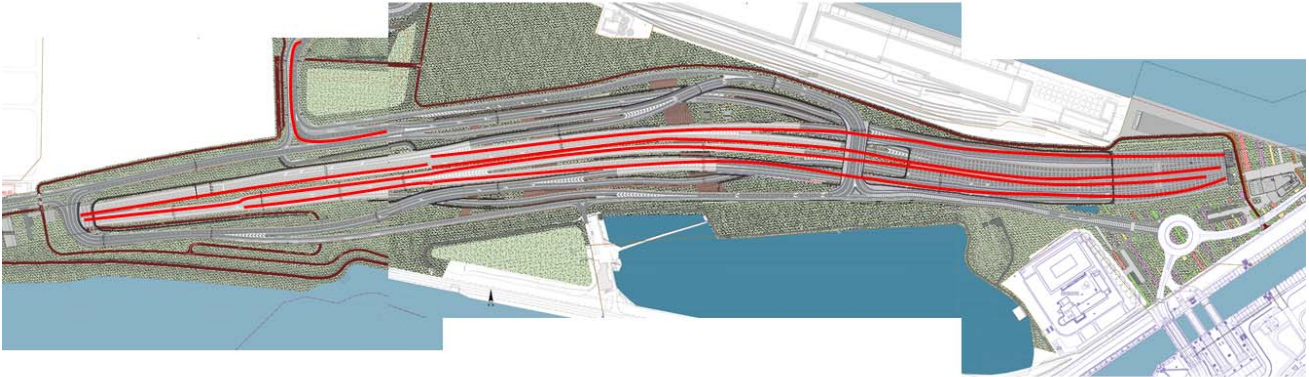
	Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 				
22	Compactere Hollandse Knoop: Schrappen op- en afrit Noordersingel Schrappen op- en afrit Noordersingel  Schematisch: 		Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

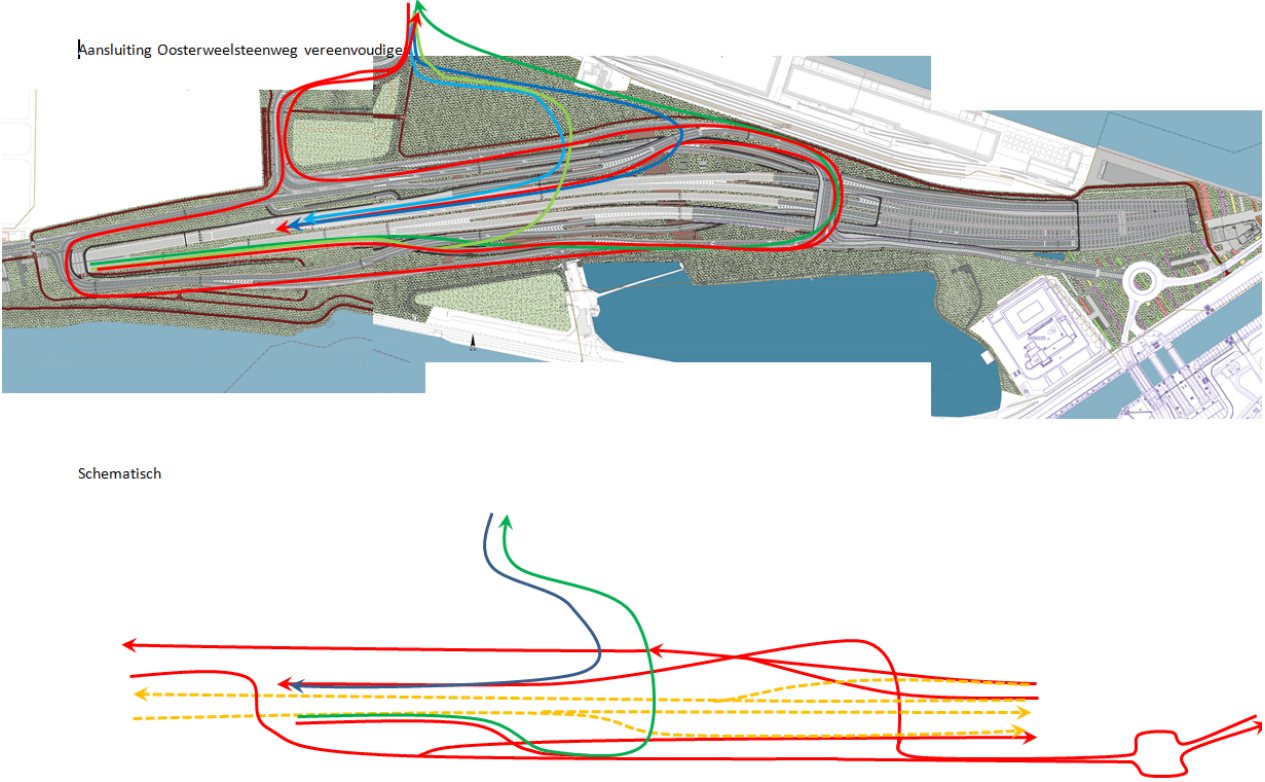
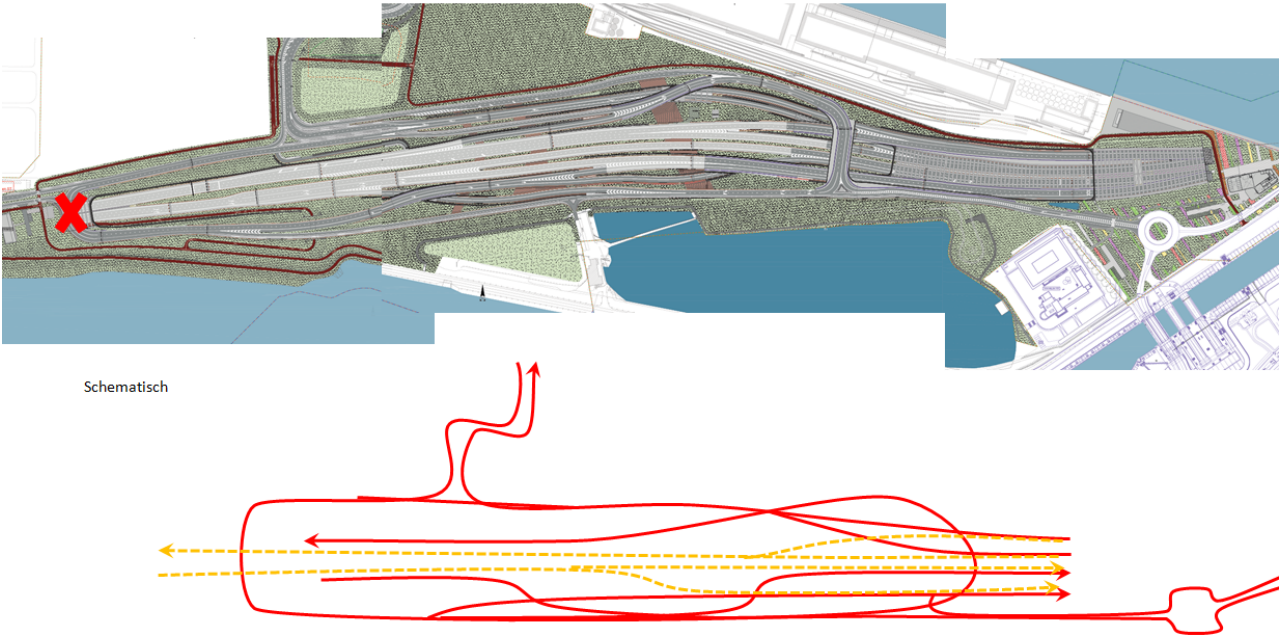
23	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 1 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 1  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
24	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel/ Schijnpoort: optie 2 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 2  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

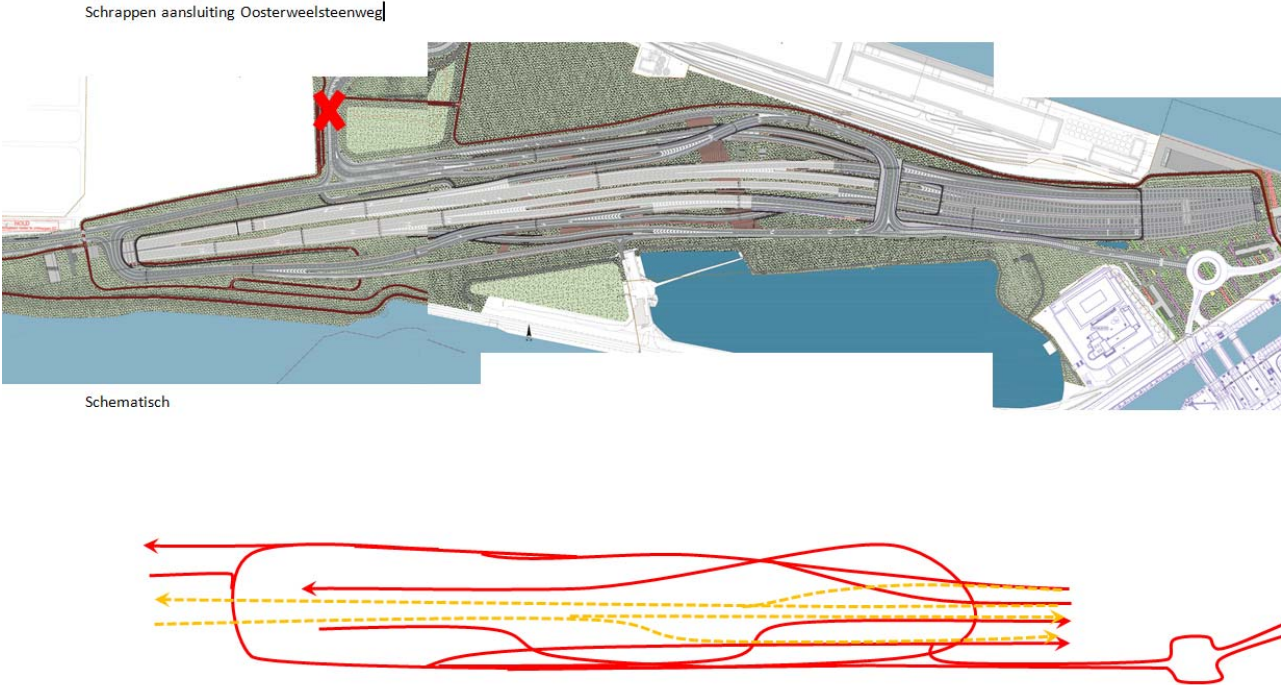
25	Compactere Hollandse Knoop: Opsplitsen op- en afrit Noordersingel/ Schijnpoort: optie 3 Opsplitsen op- en afrit Noordersingel / Schijnpoort: optie 3  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
26	Compactere Hollandse Knoop: Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok Verleggen op- en afrit naar Schijnpoort / Lobroekdok  Schematisch: 	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

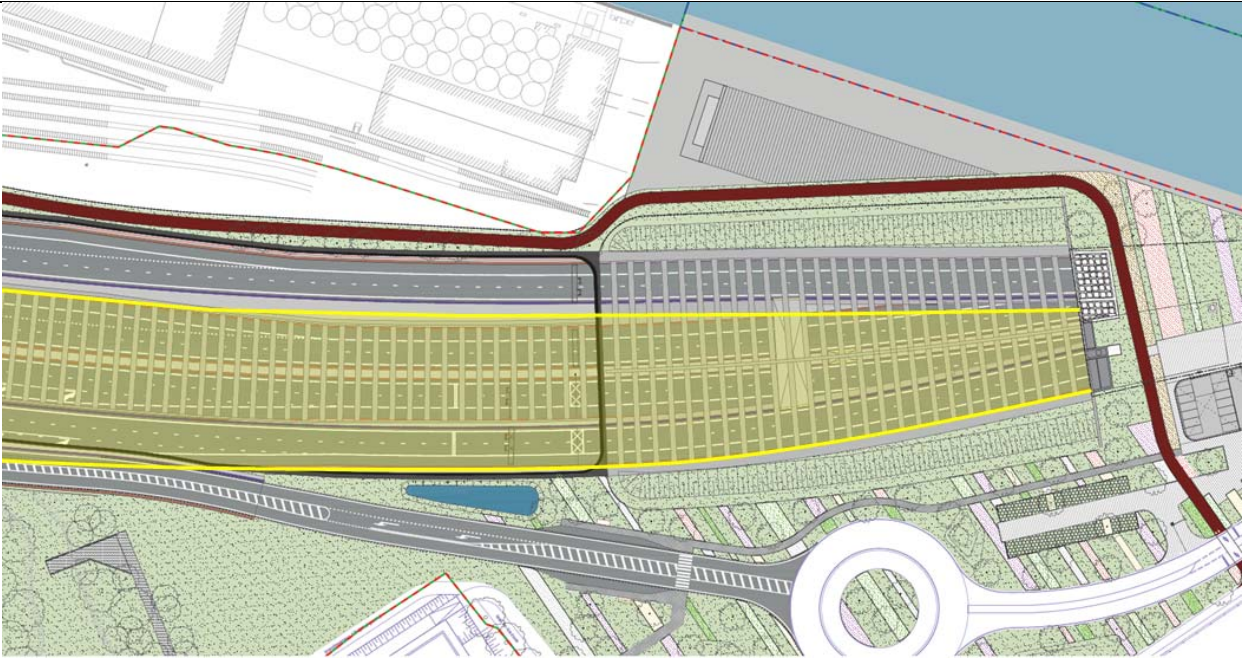
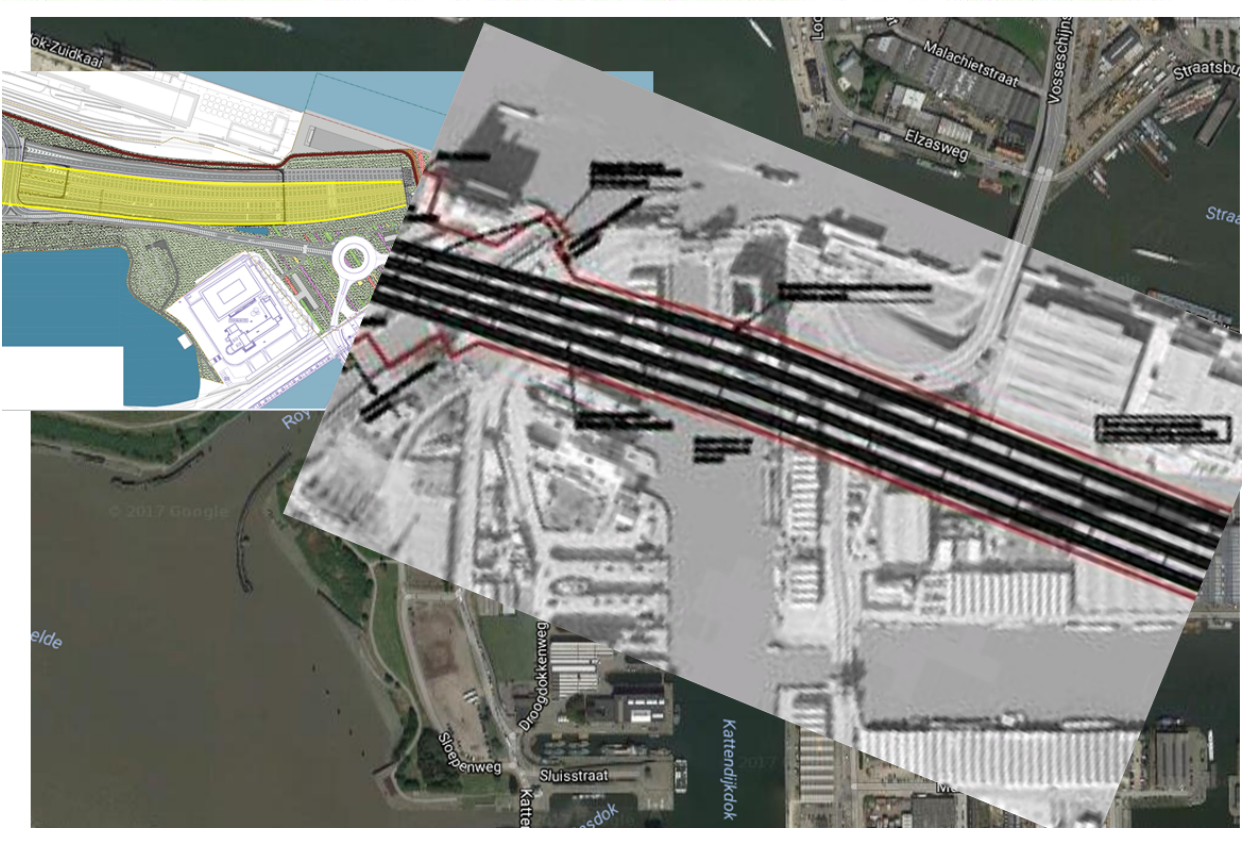
27	Compactere Hollandse Knoop: Verleggen op- en afrit naar Schijnpoot / Lobroekdok + verleggen Noordersingel/Slachthuislaan Verleggen op- en afrit naar Schijnpoot / Lobroekdok + verleggen Noordersingel/Slachthuislaan  Schematisch:	Algemeen: JA Dit lijkt op de eerdere vraag van de schrapping van de oorspronkelijke trechteringsnota. In de oorspronkelijke trechteringsnota was reeds een compactere Hollandse knoop opgenomen. Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
28	Compacter aansluitingspunt Groenendaallaan: rijstroken schrappen Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 	Ja Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

29	Compacter aansluitingspunt Groenendaallaan: Afrit dichtbij autostrade leggen + vloeiender fietspad Afrit dichtbij autostrade leggen + vloeiender fietspad  Varianten onderzoeken die het mogelijk maken dat afrit 1 en oprit 2 zo ver mogelijk van het spoor (en dus dicht bij autosnelweg) legt, zodat er maximale ruimte is voor de uitbouw van een degelijk station <u>Luchtbal</u>. Varianten onderzoeken die het mogelijk maken dat afrit 3 zo dicht mogelijk tegen de autosnelweg legt, zodat de groene zone voor maximale buffering kan zorgen en zodat de fietspaden aan de rand van de bebouwing, in het groen, kan worden ingebed.	Ja Deze voorstellen kunnen hier op hun redelijkheid afgetoetst worden. Het principe van het hertekenen kan in de richtlijnennota opgenomen worden, afgestemd op het TKV light scenario. (Maar niet noodzakelijk de specifieke details.)		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.).
30	Aansluitingspunt Groenendaallaan: Ongelijkgrondse fietspaden <u>Ongelijkgrondse</u> fietspaden  Varianten onderzoeken die <u>ongelijkgrondse</u> doorgang voor fietsers en voetgangers mogelijk maken, zodat ze de op- en afritten niet moeten kruisen.	Onderzoek naar de impact op voetgangers en fietsers maakt standaard deel uit van het milieuonderzoek in de discipline mens-mobiliteit. Wanneer beoordeeld wordt dat er aanzienlijke effecten kunnen zijn, moeten de nodige milderende maatregelen voorgesteld worden. Eén van deze maatregelen kan een aangepast ontwerp van de verbinding voor voetgangers en fietsers zijn. Vermits dit standaard deel uitmaakt van een MER, moet dit niet afzonderlijk in aanvullende richtlijnen opgenomen worden.		Nee (Vermits dit standaard deel uitmaakt van een MER, moet dit niet afzonderlijk in aanvullende richtlijnen opgenomen worden)

31	Compactere Oosterweelknoop: rijstroken schrappen Geplande situatie  Schematisch:  Rijstroken schrappen (rood = schrappen) 	<i>Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.</i>		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
----	---	---	--	--

32	Compactere Oosterweelknoop: aansluiting Oosterweelsteenweg vereenvoudigen Aansluiting Oosterweelsteenweg vereenvoudigen  Schematisch	<i>Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.</i>		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
33	Compactere Oosterweelknoop: Schappen afrit Scheldelaan Schrappen aansluiting Scheldelaan  Schematisch	<i>Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.</i>		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

34	Compactere Oosterweelknoop: Schrappen afrit Oosterweelsteenweg  Schrappen aansluiting Oosterweelsteenweg Schematisch	<i>Er is wat bezorgdheid rond het aantasten van de projectdefinitie. Men stelt zich de vraag of dit tegemoet komt aan de projectdoelstellingen. Maar het principe om in het project-MER te onderzoeken of aanpassingen van de Oosterweelknoop in functie van ruimtelijke optimalisatie, tegemoet kunnen komen aan de projectdoelstellingen, kan procedureel worden opgenomen in de richtlijnen project-MER. Op basis van het milieueffecten-onderzoek kunnen in de loop van het m.e.r.-proces steeds ruimtelijke optimalisaties gebeuren. Deze zijn dan mogelijk als een milderende maatregel te beschouwen.</i>		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)
35	Compactere Oosterweelknoop: Minder rijstroken + aansluiting op boortunnels 	Ja Dit valt onder eerdere afspraken van reductie/optimalisatie		Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant.)

	 				
--	--	--	--	--	--