Vlaamse overheid

BAM
Datum
10 FEB. 2014
Verdeling
LVV

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

AANGETEKEND tegen ontvangstbevestiging

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel.: 02/553.80.79
Fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
Rijnkaai 37

2000 Antwerpen

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		LNE/MER/PL0111/ 2014/ 74141	Goedkeuringsverslag + goedgekeurd definitief plan- MER

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
David Stevens David.stevens@lne.vlaanderen.be	02 553 83 03	10 FEB. 2014

Betreft: plan-MER Oosterweelverbinding
Goedkeuring plan-MER
volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd

Geachte heer, mevrouw,

In bijlage vindt u het plan-MER-verslag zoals bedoeld in artikel 4.2.10 van het DABM. Op basis van deze bepalingen en de toetsing aan de definitieve richtlijnen wordt het **plan-MER** door de administratie **goedgekeurd.** Het goedkeuringsverslag heeft het nummer PLMER-0111-GK gekregen.

Het goedgekeurde milieueffectrapport, of een eensluidend verklaard afschrift hiervan, moet deel uitmaken van de verdere besluitvormingsprocedure met betrekking tot dit plan.

Conform de bepalingen van artikel 4.6.4 van het DABM kan u binnen een termijn van 20 dagen een gemotiveerd verzoek tot heroverweging van deze beslissing indienen.

Hoogachtend,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

MER-Verslag

Goedkeuring plan-milieueffectrapport

Oosterweelverbinding

Initiatiefnemer:

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)
Rijnkaai 37
2000 Antwerpen

10 februari 2014

PL-0111-GK

1 Inleiding

De Vlaamse regering wil een oplossing zoeken voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen. Het Masterplan 2020[1] (beslist door de Vlaamse regering op 29/09/2010) beschrijft een reeks van geplande infrastructuren die de mobiliteit dienen te verbeteren. De Oosterweelverbinding vormt hier een onderdeel van. De algemene doelstellingen van het Masterplan 2020 zijn de volgende:

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

De focus van het onderdeel Oosterweelverbinding van het Masterplan 2020 ligt op het verbeteren van de mogelijkheden voor het Scheldekruisend verkeer. Het doel van het plan is het realiseren van een derde Scheldekruising op autowegniveau naast de twee bestaande tunnels Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel.

De Oosterweelverbinding is technisch niet meer realiseerbaar binnen de grenzen van het bestaande GRUP, waardoor het GRUP op een aantal plaatsen aangepast moet worden, zowel qua grafisch plan (begrenzing) als qua stedenbouwkundige voorschriften. Conform de plan-MER-wetgeving vereist de wijziging van het GRUP de opmaak van een nieuw plan-MER.

Het plan is MER-plichtig volgens artikel 4.2.3 van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna DABM), omdat het een plan is inzake vervoer en ruimtelijke ordening dat het kader vormt voor projecten van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, zijnde rubriek 9 van bijlage I, "Aanleg van autosnelwegen en autowegen met inbegrip van de hoofdwegen" en is dus van rechtswege MER-plichtig.

Het kennisgevingsdossier (hierna: KG) werd door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 8 november 2011. De dienst Mer heeft de volledig verklaarde KG ter inzage gelegd via publicatie van deze KG op haar website (www.mervlaanderen.be) van 16 november 2011 tot en met 16 december 2011. De KG was in die periode ook raadpleegbaar ten kantore van de dienst Mer in Brussel en via de website van de initiatiefnemer (www.bamnv.be). De KG lag tevens ter inzage van het publiek op het gemeente-/stadhuis van Antwerpen, Schoten, Beveren, Lint, Hove, Borsbeek, Zwijndrecht, Kontich, Wijnegem, Hemiksem, Aartselaar, Kruibeke, Mortsel, Schelle, Boechout, Wommelgem, Edegem en Niel in diezelfde periode. De aankondiging heeft plaatsgevonden in de kranten Het Laatste Nieuws, De Standaard, Gazet van Antwerpen en de Tijd.

De dienst Mer heeft een afschrift van de volledig verklaarde KG met het oog op advies bezorgd aan de relevant geachte overheden en instanties (adressenlijst opgenomen in de richtlijnen van 27 april 2012. Al deze overheden en instanties werden uitgenodigd om hun opmerkingen op de KG te bezorgen aan de dienst Mer. Grensoverschrijdend werden tevens een aantal instanties (Ministerie Infrastructuur en Milieu, provincies Zeeland en Noord-

[1] Dit plan-MER heeft niet tot doel om het ganse Masterplan 2020 aan een milieubeoordeling te onderwerpen. Juridisch gezien is dat ook niet noodzakelijk gezien het Masterplan 2020 geen kader vormt om vergunningen uit te reiken.

Brabant) bevraagd. Heel wat instanties hebben gereageerd. De ontvangen adviezen werden behandeld op de "richtlijnenvergadering" van 14 februari 2012 en dit in functie van het opstellen van de richtlijnen. De richtlijnen werden op basis van de adviezen en de inspraakreacties opgesteld door de dienst Mer op 27 april 2012.

Om de complexiteit en techniciteit van dit plan-MER beter beheersbaar te maken kan het plan-m.e.r. proces grofweg in vier 'fasen' gedeeld worden. Deze fasering is niet op voorhand vastgelegd, de indeling is gradueel tot stand gekomen tijdens het plan-m.e.r. proces zelf en verankerd in de aanvullende bijzondere richtlijnen.

- Fase 1: kennisgeving, terinzagelegging en richtlijnen
- Fase 2: trechtering van alternatieven en aanvullende bijzondere richtlijnen
- Fase 3: mobiliteitsonderzoek infrastructuren zonder exploitatievarianten
- Fase 4: mobiliteitsonderzoek infrastructuren met exploitatievarianten, onderzoek van andere disciplines zoals lucht, geluid, mens-gezondheid, mens-ruimte, fauna en flora,...

Met de aanvullende bijzondere richtlijnen van 26 juli 2012 verankerde de dienst Mer de conclusies van de trechteringsnota en werden een reeks door te rekenen scenario's vastgelegd voor het mobiliteitsonderzoek. In het eindrapport wordt in deelrapport 3 de methodiek, de resultaten en de uitkomsten van de trechtering uitgebreid beschreven.

De richtlijnen van 26 juli 2012 formuleerden een reeks van door te rekenen scenario's. Het betreffen scenario's die een Scheldekruising op zich omvatten en scenario's die een koppeling maken tussen een Scheldekruising en een reeks ontwikkelingsscenario's. In de richtlijnen van 26 juli 2012 werd eveneens duidelijk aangegeven dat exploitatievoorwaarden in dit stadium van het onderzoek nog niet werden meegenomen.

Op grond van het deelrapport 'Doorrekeningen plan-MER Oosterweelverbinding' van de afdeling Verkeerscentrum werd door de MER-deskundige mobiliteit het rapport 'Verkeerskundige analyse: tussentijdse conclusies' opgesteld. Het rapport bevat een partiële mobiliteitsbeoordeling van alle scenario's (= fase 3 van het plan-MER) en trekt een aantal conclusies met betrekking tot de verdere analyses in fase 4.

Het ontwerprapport 'Verkeerskundige analyse: tussentijdse conclusies' werd op 26 april 2013 voor advies voorgelegd aan de adviesinstanties in functie van de opmaak van nieuwe aanvullende bijzondere richtlijnen. Dit rapport was geenszins te beschouwen als een voorafname van (de discipline mobiliteit van) het eindrapport van het plan-MER omdat het nog niet alle effectgroepen bevatte, zoals beschreven in de kennisgeving. Het deelrapport van het Verkeerscentrum en de beide validatierapporten werden mee ter info aan de adviserende instanties meegedeeld. Tevens werd een overlegvergadering met de adviesinstanties gehouden op 17 mei 2013. De ontvangen opmerkingen werden geëvalueerd, waar nuttig opgenomen in het rapport van de MER-deskundige en opgenomen in de aanvullende bijzondere richtlijnen van 30 mei 2013. Met die richtlijnen van 30 mei 2013 werden door de dienst Mer de verder door te rekenen scenario's vastgelegd voor de volgende fase van het onderzoek.

Met de aanvullende bijzondere richtlijnen van 30 augustus 2013 werden nog een aantal bijkomend door te rekenen scenario's voor het mobiliteitsonderzoek toegevoegd. Met de aanvullende bijzondere richtlijnen van 28 oktober 2013 werden nog een aantal actualisaties

van de initiële richtlijnen van 27 april 2012 uitgevoerd. Tevens werd in bijlage van de richtlijnen van 28 oktober 2013 een samengevoegde versie van alle richtlijnen gegeven.

Rekening houdend met al deze richtlijnen werd door het team van erkende MER-deskundigen onder leiding van de MER-coördinator een ontwerpversie van het plan-MER opgesteld, dat werd bezorgd aan de dienst Mer op 8 november 2013. Die ontwerpversie werd door de dienst Mer voor advies overgemaakt aan de betrokken overheden en instanties. De adviezen op die ontwerpversie werden behandeld op de "ontwerptekstvergadering" van 12 december 2013. De ontwerpversie van het plan-MER werd vervolgens aangepast door het team van erkende MER-deskundigen. De dienst Mer ontving tenslotte op 6 februari 2014 een definitieve papieren versie van het plan-MER. Dit goedkeuringsverslag heeft betrekking op deze definitieve versie.

2. In het MER beschreven en geëvalueerde alternatieven

Het plan-MER geeft een beschrijving en onderzoek, met voorstellen tot milderende maatregelen, van de alternatieven voor het ontwerpplan en/of voor onderdelen van het ontwerpplan. In deelrapport 2 van het plan-MER wordt uiteengezet hoe omgegaan is met de verschillende alternatieven. Er is tijdens de opmaak van het plan-MER overleg geweest met de insprekers van alternatieven, in functie van de kennis over het ingesproken alternatief. Dit staat beschreven in deelrapport 1 (p.9-11).

De dienst Mer heeft in de richtlijnen opgenomen dat volgende MER's qua eindresultaten afgestemd worden:

- Oosterweelverbinding
- A102/R11-bis
- E313
- De Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

De rapportages over deze vier plannen lopen momenteel gelijktijdig. De plan-MER Oosterweelverbinding is de eerste die afgerond wordt. De resultaten ervan vormen mee een basis voor de andere m.e.r.-processen. Op die wijze kan de cumulatie van effecten van infrastructuurprojecten in beeld worden gebracht. In het plan-MER Oosterweelverbinding zijn de A102/R11-bis en de exploitatievariant 'vrachtverbod in Kennedytunnel en tol in de andere Scheldetunnels' mee onderzocht in de disciplines mobiliteit, lucht, geluid en mens-gezondheid. Op deze wijze komen de impacten ervan mee in beeld bij de beoordeling van de alternatieven.

3. Toetsing van het MER aan de decretale vereisten

Het voorliggende milieueffectenrapport is een voldoende overzichtelijk document en bevat de wettelijk vereiste onderdelen (cf. artikel 4.2.8, §1, tweede lid, 5° DABM). Naast een inleidend deelrapport 1 (met het juridisch en beleidsmatig kader) werd in een apart deelrapport 2 uitgebreid een beschrijving gegeven van de verschillende alternatieven, uitvoeringsvarianten, ontwikkelingsscenario's en exploitatievarianten. De rapportage (inclusief de conclusies inzake beoordeling en de milderende maatregelen) voor de disciplines mens-mobiliteit, bodem en grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora, landschap-bouwkundig erfgoed-archeologie, mens-ruimte, lucht, geluid en mens-gezondheid werd telkens in een apart deelrapport opgenomen. Deelrapport 13 geeft dan een overzicht van

de conclusies over de disciplines heen. Dit gebeurt in een drietal clusters: mobiliteit, leefbaarheid (lucht, geluid en mens-gezondheid) en ruimtelijke disciplines. Deelrapport 14 is de niet-technische samenvatting. Deze heeft als doel de relevante informatie uit het MER te communiceren aan publiek en belanghebbenden. Voor uitgebreide technische informatie moet men het eigenlijke plan-MER raadplegen.

Er werd een passende beoordeling opgemaakt. Deze is opgenomen in bijlage van het deelrapport 7. ANB heeft op 6 februari 2014 de passende beoordeling gunstig geadviseerd.
Het plan-Mer bevat ook de elementen voor het uitvoeren van een watertoets, opgenomen in deelrapport 6.

In de richtlijnen van 27 april 2012 staat aangegeven dat in het plan-MER mens-veiligheid wordt opgenomen om de problematiek van gevaarlijk transport en tunnels te onderzoeken. Omdat voor het plan en de alternatieven een apart verkeersveiligheids-effectbeoordelingsrapport is opgemaakt (overeenkomstig het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur) waar het thema wordt besproken, kan de dienst Mer zich akkoord verklaren dat dit in het plan-MER niet wordt opgenomen. Beide studies worden in de vervolgprocedures publiek gemaakt zodat de resultaten bruikbaar zijn voor de besluitvorming.

Na aftoetsing blijkt dat het MER voldoet aan de algemene richtlijnen, zoals opgenomen in de richtlijnenboeken inzake milieueffectrapportage (art.4.6.2, §1 DABM), aan de bijzondere richtlijnen (art. 4.2.8, §6 DABM) zoals door de dienst Mer geformuleerd op 27 april 2012, 26 juli 2012, 30 mei 2013, 30 augustus 2013 en 28 oktober 2013 en dat werd rekening gehouden met de opmerkingen van de adviesinstanties, geformuleerd tijdens de verschillende overlegmomenten met de deskundigen in de loop van het m.e.r.-proces.

Gedurende het m.e.r. proces is het team van erkende MER-deskundigen gewijzigd. Deze wijzigingen werden door de initiatiefnemer telkens per brief medegedeeld aan de dienst Mer. De dienst Mer verklaarde zich akkoord met de wijzigingen.

Besluit

Op basis van bovenstaande aftoetsing blijkt dat het MER alle inhoudelijke en vormelijke elementen bevat zoals bepaald door artikel 4.2.8 DABM. Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

Gelet op het feit dat voor het voorgenomen plan het m.e.r.-proces volledig en in overleg met de dienst Mer doorlopen werd en gelet op de toetsing van het voltooide plan-MER, zoals voorgeschreven door artikel 4.2.10, §2 DABM, waarvan het resultaat hierboven is opgenomen, wordt het plan-MER voor de Oosterweelverbinding **goedgekeurd**.

10 februari 2014

Het afdelingshoofd,

Paul Van Snick
Algemeen Directeur

Ontvangstbevestiging

Ik ondergetekende, Johan Uytdenhouwen, heb ontvangen van de dienst MER, het goedgekeurde eindrapport van de Oosterweelverbinding.

Brussel, 10 februari 2014