

Scopingsadvies Project-MER
Ombouw van A12 tot primaire weg ter hoogte van tracé Wilrijk-Boom

Initiatiefnemer:
Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen
Lange Kievitstraat 111-113, bus 41
2018 Antwerpen

23/11/2021
PRMER-3394-SA

1. Inleiding

Het voorgenomen project betreft het omvormen van de weginrichting van de A12 t.h.v. Aartselaar en de naastliggende N177 zodanig dat het wegbeeld van de A12 overeenkomt met haar classificatie als primaire weg (huidige categorisering) en in de toekomst van Vlaamse Hoofdweg.

De A12/N177 telt vandaag tussen het viaduct van Wilrijk (noord) en de insleuving in Boom (zuid) vijf lichtengeregelde gelijkgrondse kruispunten, namelijk Bist/Langlaarsteenweg, Vluchtenburgstraat/Leugstraat, Helststraat/Guido Gezellestraat, Cleydaellaan/Kontichsesteenweg en Terbekehof/Atomiumlaan. Deze kruispunten zijn alle vijf opgenomen in de dynamische lijst van gevaarlijke punten en scoren zeer hoog in de prioriteitscore. Het project heeft dan ook tot doel om de A12 om te bouwen conform zijn statuut en op dit tracé geen gelijkgrondse kruispunten meer toe te laten op de A12.

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

Bijlage II

- 10 e) *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 een bijzonder beschermd gebied gelegen zijn.*

Afhankelijk van het debiet:

Bijlage II

- 10 o) *Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater: Onttrekken van grondwater, met inbegrip van teruggpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, als het netto onttrokken debiet 2500 m³ dag of meer bedraagt. Kunstmatige aanvullingen van grondwater als het debiet 2500 m³ per dag of meer bedraagt. Onttrekken van grondwater als het debiet 1000 m³ per dag of meer bedraagt en de activiteit gelegen is in of een aanzienlijke invloed kan hebben op een gebied zoals aangeduid in uitvoering van het decreet houdende maatregelen ter bescherming van de kustduinen van 14/07/1993 of als de activiteit een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken.*

Bijlage III

- 10 j) *Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II.*

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek.

Het Team Mer ontving een aanmelding met vraag om scopingsadvies op 28/06/2021. Er werd een openbare raadpleging georganiseerd door de initiatiefnemer van het project in de gemeente Aartselaar en stad Antwerpen (district Wilrijk) van 29/06/2021 tot en met 27/08/2021. De geïnteresseerden uit de aanpalende gemeenten die ontsloten worden via de 5 te onderzoeken kruispunten, namelijk Boom, Hemiksem, Niel, Rumst, Schelle en Willebroek, werden geïnformeerd over het lopend openbaar onderzoek. De informatie werd vervolgens bezorgd aan het Team Mer. Het Team Mer vroeg adviezen bij de administraties en openbare besturen (zie bijlage).

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.

Het Team Mer stelt dit scopingsadvies op met het oog op de inhoudsafbakening/methodologie van het MER. Zij houdt rekening met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7. van het DABM², de informatie uit de openbare raadpleging, de ontvangen adviezen en met het overleg van 02/09. Inspraakreacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor de opmaak van een project-MER:

- reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de voorkeur of de wenselijkheid van het project;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;
- reacties die betrekking hebben op niet-inhoudelijke zaken (verklaring symbolen, legende figuren, spellingsfouten, ...);
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.

Door de initiatiefnemer en het studie bureau werd een antwoordnota opgesteld waarin alle bezwaren besproken worden. Deze werd toegevoegd in bijlage bij dit scopingsadvies.

Dit scopingsadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding en aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in dit scopingsadvies geformuleerd zijn.

2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven

Aanvullend op de aanmelding moeten de volgende punten ook beschreven worden:

- De juridisch-planologische beschrijving op p. 15 dient aangepast te worden zoals volgt:
 - De projectcontour bevindt zich binnen de begrenzing van het origineel gewestplan Antwerpen (K.B. 3 oktober 1979) in de volgende bestemmingsgebieden: bestaande hoofdverkeerswegen, woongebied + aanvullend voorschrift gp 14 art. 1 §1v punt 3 (stedelijke agglomeratie), industriegebied, parkgebied, bestaande autosnelwegen, zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, bufferzone en natuurgebied.
 - De projectcontour bevindt zich binnen de begrenzing van het gewijzigd gewestplan Antwerpen (M.B. 28 oktober 1998) in volgende bestemmingsgebieden: reservatiegebied (leidingen), industriegebied, zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's en natuurgebied
- RUP Beukenhof (p.17) moet vervangen worden door RUP Beukenhoflaan – A12.
- Er dient verduidelijkt te worden op welke manier rekening gehouden wordt met de subdoelstellingen en of aan alle subdoelstellingen moet voldaan zijn om te voldoen aan de doelstelling.
- VMM vraagt om rekening te houden met het maximaliseren van de afstand tussen fiets- en weginfrastructuur.
- Ook voor de lokale mobipunten is het aangewezen om plaats te voorzien voor (deel)fietsen.
- Het onderzoek rond ruimte en bedrijvigheid uitgevoerd door provincie Antwerpen zal voor zover relevant meegenomen worden in het onderzoek.
- Er zal verduidelijkt worden of er voldoende plaats wordt voorzien voor bussen en tramlijn of eerder 1 van beide.
- Waar mogelijk zal gestreefd worden naar lagere fietsoversteektijden. Het verschil tussen de huidige en toekomstige wachttijden zal ook in beeld gebracht worden.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

- Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de zijstraten van de N177 en hun ontsluiting aangezien minder ontsluitingen aanleiding geven tot minder conflicten. Indien mogelijk, kan ook nagegaan worden of bepaalde bedrijven hun circulatie kunnen aanpassen/groeperen.
- De aanlegfase dient in het MER voldoende gedetailleerd onderzocht te worden.
- Het project zal in geen geval een oplossing voor de zone viaduct (Olympiade – Terbekehof) hypothekeren. Dit wordt als randvoorwaarde meegenomen.
- Er moet voldoende aandacht zijn aan de positie van het openbaar vervoer en in een later stadium een veilige bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltes.
- Het tunneldak moet voldoende gronddekking hebben om kwalitatieve beplanting toe te laten.
- Het wegbeeld moet een correct snelheidsgedrag afdwingen en dus in overeenstemming zijn met het snelheidsregime.
- Stad Antwerpen vraagt om de kruispunten op de tunneldaken zo compact mogelijk uit te voeren.
- Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de fietsveiligheid (breed dubbelrichtingsfietspad, schikstroken).
- De fiets- en voetgangersoversteekplaatsen springen soms ver in op de zijtakken, waardoor fietsers, maar vooral voetgangers een grote omweg moeten maken om te kunnen oversteken parallel aan de A12/N177. Dit moet meegenomen worden.
- De effecten van het half uitwisselingscomplex op de doorstroming op A12 en N177 en op de bereikbaarheid van de industriezone Autostad en Terbekehof zullen onderzocht worden.
- Voor alle alternatieven moet verduidelijkt worden in welke mate de aanleg van een tramlijn mogelijk is conform de wensen van De Lijn. De Lijn geeft aan dat voor alternatief 1, 2 en 3 voor de aanleg van een tramverbinding uitdagerende infrastructuur nodig lijken. Indien de aparte busbaan ook als een trambedding wordt ingericht, dan zou dit 2 decentrale trambeddingen betekenen wat niet realistisch is. Ook aan de mogelijke aansluiting van de tramverbinding aan de randen van het projectgebied dient aandacht besteed te worden.
- Er dient nagegaan te worden in welke mate ontwikkelingen gehypothekerd worden als open afritten verdwijnen.

Zoals in de aanmelding vermeld, worden volgende alternatieven besproken:

- Nulalternatief
- Locatiealternatieven
- Uitvoeringsalternatieven: op basis van een voorafgaand alternatievenonderzoek werden 4 verschillende alternatieven samengesteld die ten gronde onderzocht zullen worden. De alternatieven bestaan uit verschillende elementen. Uit het effectonderzoek zal blijven welke componenten de voorkeur dragen. Het uiteindelijk voorkeursalternatief kan opgebouwd worden uit componenten van verschillende alternatieven. Het voorkeursalternatief zal ook doorgerekend worden.

Vanuit de ingesproken alternatieven en varianten zullen de volgende verder onderzocht worden:

- Er wordt een variant toegevoegd met directe op- en afrit richting Brussel vanaf de Cleydaellaan, waarbij de voordelen zullen worden afgewogen tegen de nadelen.
- Er zal een variant onderzocht worden waarbij de A12 90km/u als ontwerpsnelheid krijgt.
- Er zullen 2 varianten op alternatief 2 onderzocht worden waarbij het tunneldak verlengd wordt tot aan de Leugstraat, ofwel door tussen Cleydaellaan en Bist slechts een half uitwisselingscomplex te voorzien, ofwel door het verkorten van de weeflengtes. Dit biedt oversteekmogelijkheden voor actieve weggebruikers en mogelijk kan ook een kruispunt voor autoverkeer ter hoogte van Vluchtenburg/Leugstraat voorzien worden.

3. Algemene en methodologische aspecten

De afbakening van het studiegebied moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar effecten zich kunnen voordoen moet omvatten. De ruimtelijke afbakening moet voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven worden en indien mogelijk, voorgesteld worden op kaart.

Voor de ruimtelijke disciplines is de referentiesituatie de bestaande toestand voor realisatie van het project. Voor de verkeersgerelateerde disciplines (mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid) komt de referentiesituatie overeen met de toestand in het referentiejaar 2030 zonder herinrichting van de A12/N177.

In het MER moet duidelijk aangegeven worden met welke ontwikkelingsscenario's rekening gehouden wordt of juist niet bij de beschrijving van een referentiesituatie, en moet voor elk ontwikkelingsscenario duidelijk gemotiveerd worden waarom. Er moet ook aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Dit moet beschreven worden in een algemeen hoofdstuk voorafgaand aan de effectbespreking per discipline.

Wat betreft de ontwikkelingsscenario's:

- Er moet een duidelijke olijsting komen van welke ontwikkelingen allemaal meegenomen worden.
- Er moet rekening gehouden worden met alle geplande ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de omgeving zoals De Klamp Boom, Electrabelsite Schelle, Bekaertsite Hemiksem, circulatieplannen met potentieel veel impact (Niel), RUP Terbeke (uitbreiding bedrijvigheid Terbekehof).
- De omliggende gemeenten onderzoeken een fietsring F3 Hemiksem-Kontich, die ter hoogte van de Grote Struisbeek de A12 kruist. De compatibiliteit van deze ontwikkeling met het project A12/N177 moet meegenomen worden.

Wanneer er tijdens het opstellen van het project-MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar boven komen, moeten deze toegevoegd worden.

Cumulatieve effecten moeten onderzocht worden.

De methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling moet voor elke discipline in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na de milderende maatregelen moet aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectenbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren en aan de hand van volgende terminologie: aanzienlijk negatief (-3), negatief (-2), beperkt negatief (-1) en verwaarloosbaar of geen effect (0) . De algemene koppeling met milderende maatregelen moet conform het richtlijnenboek Algemene Methodologie zijn.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:

- Hoewel niet in detail opgenomen in het ingreep-effectschema zal ook de verkeersgeneratie en afwikkeling meegenomen worden bij zowel het vrijmaken en vergraven van het terrein als de bouwwerken en zullen zettingen en dichtingen meegenomen worden bij bemaling.

Discipline mobiliteit:

- Een gedetailleerde en robuuste verkeersmodellering is nodig om de in de nota voorgestelde alternatieven af te toetsen op onder andere doorstroming en kruispunafwikkeling. Stad

Antwerpen geeft aan dat de omliggende bedrijven steeds vlot bereikbaar moeten zijn en goed ontsloten moeten kunnen worden.

- Er moet nagegaan worden of er nog extra indicatoren voor duurzame modi meegenomen kunnen worden, zoals volgende voor openbaar vervoer: mogelijk uitrustingsniveau, mogelijke dimensionering van haltes, de vlotte bereikbaarheid te voet en per fiets van de haltes en de visibiliteit van de infrastructuur.
- Waar mogelijk zal gestreefd worden naar lagere wachttijden aan verkeerslichten dan nu opgenomen bij de beschrijving van een vlotte oversteekbaarheid van de actieve weggebruiker.
- Bij de mobiliteitsberekening moet voldoende marge behouden te worden om rekening te houden met de optimalisatie/verdichting van de huidige bedrijventerreinen.
- Sluipverkeer dient meegenomen te worden.
- Er dient verduidelijkt te worden dat de Oosterweelverbinding deel uitmaakt van de referentiesituatie. Ook wanneer het project in exploitatie gaat voor de Oosterweel gerealiseerd zal zijn, moet het MER een correcte effectbeoordeling bevatten. Er moet uitgebreid gemotiveerd worden dat de effectbeoordeling een correcte inschatting is zowel met als zonder de Oosterweelverbinding (en AMS).
De nodige voorzichtigheid met de aannames en cijfers is aangewezen.
- Er dient verduidelijkt te worden welke microsimulaties uitgevoerd zullen worden.
- Bij gebruik van telgegevens moet nagegaan worden of deze representatief zijn. Dit moet voldoende onderbouwd te worden.
- Gehanteerde aannames en uitgangspunten voor de effectbeoordeling moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.
- Milderende en flankerende maatregelen moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.
- Bij een monitoringsplan moeten minimaal volgende vragen worden beantwoord: wat monitoren? Waar? Wie? Hoe? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen?

Discipline geluid:

- De meteo-informatie dient geregistreerd te worden bij de metingen.
- Er moet per rijstrook gemodelleerd worden. Cijfers over hoe het verkeer verdeeld wordt op de rijstroken is beschikbaar bij AWV – Wegenbouwkunde.
- De geluidsmodellering moet uitgevoerd worden conform het richtlijnenboek Geluid en trillingen. Waar effecten mogelijk zijn is een gedetailleerde geluidsmodellering noodzakelijk.
- Het beoordelingskader moet aangepast worden zodat bij een stijging van het omgevingslawaai minstens een score van -1 gegeven wordt.
- Geluidsmilderende maatregelen moeten voorzien worden waar nodig.

Discipline lucht:

- Gezien de exploitatie niet voorzien is voor 2025, zal in de discipline lucht 2025 als referentiejaar gebruikt worden in de luchtkwaliteitsmodellering. De gebruikte aannames en invoergegevens in de modellen moeten toegevoegd worden in het MER.
- Bij de beoordeling wordt gevraagd de oppervlakte (uitgedrukt in km²) en de weglengte (km) per score (-3,-2,-1,0,+1,+2,+3) te kwantificeren.
- In het Vlaams luchtbeleidsplan 2030 en in het Vlaamse Energie- en Klimaatplan is als doelstelling opgenomen dat het aantal gereden voertuigkilometers daalt. Het voorliggend project en de voorgestelde alternatieven worden hieraan getoetst.
- Gehanteerde aannames en uitgangspunten voor de effectbeoordeling moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.
- Milderende maatregelen en flankerende maatregelen moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.

- Wanneer luchtkwaliteitsnormen overschreden worden of als er een aanzienlijk effect is ten gevolge van het project, moet een voorstel tot monitoring opgenomen worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: wat monitoren? Waar? Wie? Hoe? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen?
- Het is aanbevolen om rekening te houden met het geactualiseerde richtlijnsysteem Lucht zoals het aangepast beoordelingskader.

Discipline gezondheid:

- Voor de effectbeoordeling moet gebruik gemaakt worden van rasters van maximaal 1 ha.
- Wanneer er aanzienlijke effecten verwacht worden, moet een voorstel tot monitoring opgenomen worden.
- Gehanteerde aannames en uitgangspunten voor de effectbeoordeling moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.
- Milderende maatregelen en flankerende maatregelen moeten opgelijst worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.

Discipline water:

- Provincie Antwerpen geeft mee dat de Helstbeek en de Zinkvalbeek (beide categorie 2) grenzen aan het projectgebied. Een deel van het afstromende hemelwater kan hier eventueel naar afgeleid worden, wat mogelijks een positief effect op het watersysteem kan hebben.
- VMM geeft aan dat het in de huidige situatie absoluut niet aan de orde is om meer water af te voeren naar afwaarts de Grote Struisbeek. Hierdoor zou het gekende probleem ter hoogte van Cleydaellaan en Kerkeneinde immers vergroot worden of kunnen zelfs bijkomende problemen gecreëerd worden. De mogelijkheid om het extra debiet afwaarts bijkomend te bergen is zeer beperkt door de steilheid van de vallei, een te hoge grondwatertafel en de reeds aanwezige bebouwing. Momenteel wordt bij hoogwater het teveel aan water geborgen in het valleigebied van de Grote Struisbeek, opwaarts de A12 op de terreinen ter hoogte van Atlas Copco. Deze zone is eveneens aangeduid als signaalgebied en wordt herbestemd in het GRUP Vallei van de Benedenvliet/Grote Struisbeek tussen E19 en A12.
- Wanneer er een kruising van de A12 voorzien wordt die vanuit ecologisch standpunt een meerwaarde is (een ecoduiker die de versnippering in verstedelijkt gebied wegwerkt), dan kan VMM dit steunen. De VMM is immers vragende partij voor het herstellen van de groenblauwe dooradering van het landschap, waarbij de waterlopen vaak de dragende structuren zijn. Het is wel belangrijk om de doorstroming niet te vergroten, ofwel door de huidige doorstroomsectie te behouden of door ze regelbaar te maken om bij hoge afvoeren het debiet van de waterloop te kunnen beperken tot de huidige doorstroomcapaciteit zodat de natuurlijke valleiberging opwaarts de A12 beschikbaar blijft. De VMM kijkt momenteel dan ook modelmatig of een regelbare constructie een geschikte oplossing kan zijn om de natuurlijke valleiberging te behouden.
- Het verder detailontwerp in functie van het gewenste overstromingsregime in de omgeving dient uitgewerkt te worden in overleg met de kern beheer en investeringen waterlopen van de VMM.
- Om de impact op het overstromingsregime na te gaan, kan aanvullend een analyse gebeuren van het afstromend en stagnerend regenwater bij zeer felle neerslag door gebruik te maken van de pluviale overstromingskaarten (www.waterinfo.be/overstromingsrichtlijn). Daarbij is het wenselijk om via dit kaartmateriaal ook de impact op de klimaatsverandering mee onder de loep te nemen. Er zijn immers in de zeer nabije omgeving verschillende locaties die ook bij lokale hevige neerslag wateroverlast ondervinden, wat zich de voorbije jaren frequent heeft voorgedaan.
- De aanmelding spreekt in algemene termen over het bufferen van het afstromend regenwater van de wegenis en het afvoeren van de alternatieven aan de principes van de hemelwaterverordening. De maximale infiltratie van het afstromend regenwater alvorens

vertraagd af te voeren, dient voorop te staan bij de afweging van de alternatieven. Er kan in principe enkel ingestemd worden met afvoer van het regenwater van de verharding als aangetoond wordt dat infiltratie niet mogelijk is. Het volledige valleigebied van de Benedenvliet is zeer gevoelig aan overstromingen waardoor de afvoer van water maximaal moet gereduceerd worden. De impact van de verhardingen in het stroomgebied op het overstromingsregime is aanzienlijk. Daarnaast verwijzen we ook naar de droogteproblematiek van de voorbije jaren, wat eveneens vraagt naar een meer brongerichte aanpak van de verhardingen en bijgevolg eveneens sterk moet ingezet worden op de infiltratie. We willen vragen om in de tekst ook te verduidelijken dat (oppervlakkige) infiltratie steeds de voorkeur heeft op buffering met vertraagde afvoer.

- VMM vraagt bijkomende aandacht voor het aspect waterkwaliteit van het afstromend wegeniswater. Uit onderzoek dat o.a. werd uitgevoerd door de VMM blijkt dat het regenwater van de wegenis een significant negatieve impact kan hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit. We verwijzen hiervoor o.a. naar de studies die zijn uitgevoerd i.v.m. het Europese project Bellini en de oplossingen die worden voorgesteld om deze verontreinigende impact te mitigeren. Daarnaast gaan we er ook vanuit dat een aantal alternatieven minder verontreinigd regenwater zullen veroorzaken dan andere alternatieven. De Benedenvliet is in de stroomgebiedbeheerplannen immers opgenomen als speerpuntgebied klasse 3, waardoor er gestreefd wordt naar het bereiken van de goede ecologische toestand. Het vermijden van verontreiniging van het oppervlaktewater is dan ook een zeer belangrijk aandachtspunt. Ook de afkoppeling van de bedrijventerreinen langs de A12 kan bijdragen aan een verbetering van de waterkwaliteit.

Discipline biodiversiteit:

- ANB geeft aan dat de stikstofuitstoot van het project gemodelleerd moet worden en getoetst aan de ministeriële instructie. Dit dient zowel uitgevoerd te worden voor de speciale beschermingszone als voor het Vlaams ecologisch netwerk. Voor de analyse van verzuring/vermesting dient het studiegebied minstens de uitstootpluim te bevatten. Een passende beoordeling en natuurtoets dient opgemaakt te worden.
- ANB geeft aan dat de Grote Struisbeek faunapasseerbaar gemaakt moet worden. Het ontwerp van de ecoverbinding dient rekening te houden met de passage van waterdieren (zoals otter), kleine zoogdieren en grote zoogdieren (zoals ree). Voor het Agentschap is het van belang dat de verschillende alternatieven afgetoetst worden aan de mogelijkheden tot het ontsnipperen van deze vallei. Bij het ontsnipperen moet ook nagedacht worden over het aspect water.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:

- In het projectgebied zijn verschillende beschermde monumenten aanwezig met waterslot (zoals Hof ter Beke). Het is van belang dat de impact van de nieuwe tunnels op de grondwaterstand wordt geëvalueerd in deze domeinen. Onroerend Erfgoed geeft aan dat niet enkel esthetiek en de effecten op de flora van belang zijn, maar dat het bouwkundig erfgoed ook negatieve effecten kan ondervinden van een grondwaterdaling (funderingen). Dit moet meegenomen worden in het MER.

Discipline mens-ruimte

- GOP-ruimte geeft aan dat de vermelding van het Regionaal Landschap Rivierenland ontbreekt. District Wilrijk en de gemeente Aartselaar maken hier deel van uit. Het Regionaal Landschap Rivierenland wil als samenwerkingsverband van open-ruimtegebruikers acties ontplooiën om het typisch landschap te behouden en te vergraaien en de bewoners hierbij te betrekken.

Discipline klimaat:

- De methodologie werd nog niet uitgewerkt. Discipline klimaat dient meegenomen te worden in het MER.

- De CO₂-uitstoot door bijkomende voertuigkm (vracht- en personenvervoer) op het grondgebied van Vlaanderen dient ingeschat te worden.

Ook de volgende onderdelen moeten aan bod komen in het MER (cfr. richtlijnenboek Algemene methodologie):

- de leemten in de kennis
- de eventuele opvolgings- en monitoringsmaatregelen
- een afzonderlijke discipline-overschrijdende samenvatting (inclusief de milderende maatregelen)
- een niet-technische samenvatting.

Ook in de samenvattende hoofdstukken rekening houden met de opmerkingen in dit scopingsadvies.

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinator

Zoals voorgesteld in de aanmelding wordt het MER opgesteld door een erkende MER-coördinator en door volgende erkende MER-deskundige: mens-ruimtelijke aspecten, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens-mobiliteit, biodiversiteit, bodem, geluid en trillingen, lucht, water en mensgezondheid. De coördinator zal ook klimaat behandelen.

Het in de aanmelding voorgestelde team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator wordt goedgekeurd.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het Team Mer.

Digitaal getekend

Door Lina Grooten

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Bijlage

Aantal inspraakreacties die tijdens de openbare raadpleging ingediend werden: 51

Lijst met de instanties die gereageerd hebben en betrokken worden in de verdere procedure:

- Departement Omgeving, Afdeling GOP, Team EV
- Departement Omgeving, Afdeling GOP, Team Ruimte
- Departement MOW
- Agentschap Natuur en Bos
- Agentschap Wegen en Verkeer – Afdeling Wegenbouwkunde
- Onroerend Erfgoed
- OVAM, Afdeling Bodembeheer, Dienst Databeheer
- VMM, Afdeling Luchtbeleid
- VMM, Afdeling Operationeel Waterbeheer
- De Lijn
- Elia
- Fluxys infoworks
- Provincie Antwerpen
- Stad Antwerpen
- Gemeente Rumst
- Gemeente Schelle

Lijst met de instanties die niet gereageerd hebben:

- Departement Omgeving, Afdeling BJO, Team Leefomgevingskwaliteit
- Departement Omgeving, Afdeling GOP, Team Milieu
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid
- Aquafin NV
- Gemeente Aartselaar
- Gemeente Boom
- Gemeente Hemiksem
- Gemeente Niel