



SYNTHESEVERSLAG IN FUNCTIE VAN DE ONDERZOEKSFASE OOSTELIJKE VERBINDING

VERSIE 3

27/01/2022

INHOUD

1.	De aanleiding	4
2.	Van ambitiefase naar onderzoeksfase	5
3.	Het voorkeursbesluit	7
4.	Een eerste zicht op de scope van het geïntegreerd onderzoek	8
5.	De te bestuderen alternatieven	10
6.	De geïntegreerde gebiedsvisie	13
7.	De klimaatgordel	14
8.	Wat denken we niet mee te nemen in het geïntegreerde onderzoek?	15

In 2021 lag de focus van het complex project op de verfijning van de doelstellingen opgenomen in de startbeslissing. Dit syntheseverslag is de weergave van alle gesprekken in projectteams, werkbanken,... hierover. Het verslag dient samen gelezen te worden met de verschillende gebiedsgerichte synthesesemurals, de presentatie van de klimaatgordel en de bundeling van opmerkingen die we ontvingen n.a.v. de presentaties in het najaar. Al die documenten zijn richtinggevend voor het opmaken van de alternatieven-onderzoeksnota en de aanpak van de onderzoeksfase. De alternatievenonderzoeksnota is een formeel document in de procedure complexe projecten en geeft een uitvoerige beschrijving van de scope van het geïntegreerd onderzoek:

- welke alternatieven worden er onderzocht (inclusief concrete tekeningen en kaarten)
- op welke wijze worden de alternatieven onderzocht

De alternatievenonderzoeksnota geeft een gedetailleerde beschrijving van waar we met het complex project naartoe willen en hoe we de doelstellingen van het complex project gaan onderzoeken. De procesnota geeft weer hoe de samenwerking met een brede groep van betrokkenen wordt georganiseerd.

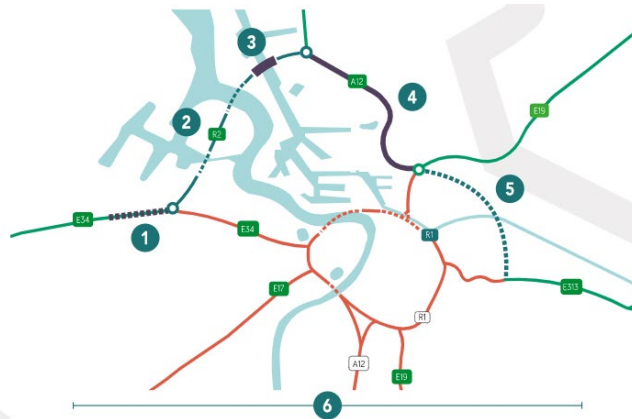
Dit syntheseverslag heeft niet tot doel om al het volledige inhoudelijk kader van het op te starten onderzoek en de latere besluitvormingsdocumenten (voorkeursbesluit en projectbesluiten) te omschrijven. Dat vraagt een proces op zich dat niet kan losstaan van het geïntegreerd onderzoek dat begin 2022 is opgestart. De doelstellingen en ambities van het complex project en de te maken keuzes worden de komende twee jaar besproken in de werkbankformule, onderzocht door het externe studieteam en vervolgens verankerd in een formeel voorkeursbesluit.

Het proces dat we de komende jaren samen verder gaan voeren, het onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en het voortschrijdend inzicht dat daarmee gepaard gaat, maakt dat we stap voor stap verder bouwen aan draagvlak voor het op te bouwen voorkeursbesluit.

1. DE AANLEIDING

De Vlaamse regering heeft op 11 december 2020 de startbeslissing genomen voor het complex project Oostelijke Verbinding. Op die manier geeft ze invulling aan het oostelijk deel van het Haventracé, onderdeel van het Toekomstverbond dat zowel de mobiliteit als de leefbaarheid van de Antwerpse regio drastisch wil verbeteren.

- 1 We verbeteren de E34 op vlak van verkeersveiligheid en capaciteit en werken bestaande bottlenecks weg
- 2 We verbeteren de R2 op vlak van verkeersveiligheid en capaciteit en werken bestaande bottlenecks weg
- 3 Tijdsmanntunnel: de bouw van een nieuwe tunnel voor de R2 onder het kanaaldok
- 4 We verbeteren de capaciteit en verkeersveiligheid van de A12 en werken bestaande bottlenecks weg
- 5 A102: een zoektocht naar een nieuw aan te leggen snelweg
- 6 Een goed werkend systeem van verkeerssturing. Gelijktijdig werken we ook aan een betere omgevingskwaliteit.



In de startbeslissing werden verschillende **gelijkwaardige doelstellingen** geformuleerd:

- Realiseren van het **oostelijk traject** van het **Haventracé** met het oog op de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.
- Het verbeteren van de bestaande situatie (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid, ...) én kansrijke opties nagaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi.
- Door opmaak van een geïntegreerde gebiedsvisie een substantiële bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de verbetering van de omgevingskwaliteit. De geïntegreerde oplossingen omvatten een pakket maatregelen en ingrepen inzake ruimtelijke en ecologische kwaliteit, de verkeersleefbaarheid van woongebieden, de spreiding van het verkeer over het onderliggende wegennet, de verkeersveiligheid, de lokale en boven-lokale mobiliteit en niet in het minst de realisatie van de modal shift.
- Inzetten op een **klimaatrobuuste ruimtelijke ordening**.
- We streven naar een maximale **co-creatie** om de bovenstaande doelstellingen gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, het maatschappelijk middenveld, een breed scala aan burgerbewegingen, individuele burgers,



2. VAN AMBITIEFASE NAAR ONDERZOEKSFASE

In januari 2022 is de onderzoeksfase van start gegaan. Het voorbije jaar werd een intensief participatief traject doorlopen via de organisatie van verschillende werkbanken. Bedoeling was om de bovengenoemde doelstellingen van het complex project gebiedsgericht en thematisch verder uit te diepen, en in nauw overleg met alle betrokkenen de scope voor de onderzoeksfase meer concreet te formuleren.

De ambitiefase werd omwille van het coronavirus een digitaal gebeuren, waarbij er maximaal is gestreefd om alle betrokkenen actief te bevragen over hun inzichten in de doelstellingen. Dit syntheseverslag bundelt, samen met de gebiedsgerichte murals, de presentatie van de ambities op de werkbank van 30 november, de presentatie van de klimaatgordel en de opmerkingennota, de resultaten van deze fase. Zoals in de inleiding aangegeven zijn deze documenten richtinggevend voor de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota. Het is de alternatievenonderzoeksnota die in detail zal beschrijven wat we gaan onderzoeken en hoe het geïntegreerd onderzoek concreet zal verlopen.

De uitdagingen zijn groot: een stijgend aantal auto's, vrachtwagens en files tasten de leefbaarheid van vele inwoners aan. Ontsluiting en ontwikkeling komen daardoor onder steeds meer druk te staan. De unieke troef van de aanwezige natuur en open ruimte in de regio verdient in het licht van groeiende klimaatveranderingen en toenemende aandacht voor de gezondheid bescherming en versterking. We zorgen ervoor dat iedereen mee aan tafel zit om bovenstaande uitdagingen aan te pakken. Het gaat over meer dan enkel de aanleg van een Oostelijk Haventracé. De focus ligt evenzeer op **leefbaarheid**, **omgevingskwaliteit**, **verkeersveiligheid** en **klimaatrobuustheid**. De uitdaging vraagt een totaaloplossing waar we samen aan werken, met een brede blik in een dialoog van vertrouwen en transparantie.

Het geïntegreerd onderzoek omvat zowel de opmaak van een milieueffectenrapport (MER) als de opmaak van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Op een strategisch niveau zullen verschillende alternatieven gelijkwaardig met mekaar vergeleken worden, zodat alle noodzakelijke informatie beschikbaar is als er in functie van het voorkeursbesluit keuzes moeten worden gemaakt.

Keuzes (niet limitatief) inzake:

- Op welke wijze wordt er invulling gegeven aan de realisatie van de modal shift doelstellingen van het Toekomstverbond en de Antwerpse Vervoerregio (Routeplan 2030)?
- Welke nieuwe infrastructuur is nodig om de Antwerpse mobiliteit en het Oostelijk Haventracé in het bijzonder, vlot te laten functioneren?
- Hoe kan de nieuwe én bestaande infrastructuur samengaan met de noodzakelijke aandacht voor meer leefbaarheid voor de omwonenden?
- Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de nieuwe infrastructuur tegelijk een verbetering inhoudt voor ecologische, landschappelijke en zacht recreatieve verbindingen?
- Hoe kan de geïntegreerde gebiedsvisie de leefbaarheid in al zijn aspecten verbeteren?
- Hoe die nieuwe functies duurzaam integreren in een dynamische regio waar afgestemd moet worden op andere planprocessen en waar ruimte schaars is?
- Hoe de noodzakelijke ruimtelijke klimaatdoelstellingen (de klimaatgordel) inpassen zodat de Oostelijke Verbinding ook een klimaatrobuust verhaal wordt?
- ...

Openheid, **transparantie** en **co-creatie** staan centraal in het complex project. We zullen via de werkbankformule blijven informeren, voorstellen voorleggen, reacties vragen, onzekerheden bespreken en samen rond de tekentafel staan om op die manier een zo gedragen mogelijke reeks van antwoorden te formuleren en de politieke besluitvorming een breed pakket van projecten en maatregelen voor te leggen. We bereiden via de werkbankformule de besluitvorming voor, maar de eigenlijke besluitvorming ligt bij de Vlaamse regering.

In het verleden zijn reeds vele studies opgestart en ontwerp resultaten voorgesteld. Maar om binnen twee jaar de antwoorden op een wetenschappelijk onderbouwde en rechtszekere wijze te kunnen verankeren in het voorkeursbesluit is een nieuw en geïntegreerd onderzoek noodzakelijk. De gegevens uit al die studies zijn niet verloren en vormen een basis voor de opstart van het geïntegreerd onderzoek.

In de alternatievenonderzoeksnota zal aangegeven worden op welke wijze die vroegere studies kunnen aangewend worden in functie van het nieuwe onderzoek.

Het geïntegreerd onderzoek omvat een gelijkwaardig onderzoek van alle redelijke alternatieven. Die alternatieven van de verschillende infrastructuren van het complex project (A12 noord, A102, E313 west en oost en de Nx) worden in het MER en in de MKBA met mekaar vergeleken naar een hele reeks criteria: mobiliteit (capaciteit, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid,..), leefbaarheid (lucht, geluid,...), klimaat, mens-ruimte, gezondheid, biodiversiteit, water, financiële kosten en baten,... . Tussentijdse trechtering doorheen het geïntegreerd onderzoek is belangrijk in functie van de efficiëntie van het onderzoek. Kansrijke opties om de weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor duurzame transportmodi worden nagegaan en mee ontworpen. Parallel hiermee wordt ook een geïntegreerde gebiedsvisie op het functioneren van de omgeving opgebouwd en getoetst in MER en MKBA. We willen maximaal de kansen benutten om in het voorkeursbesluit ook een significante kwaliteitsverbetering van de bebouwde en onbebouwde ruimte te bewerkstelligen (omgevingskwaliteit, leefbaarheid, biodiversiteit, landschappelijke en ecologische verbindingen, integraal waterbeleid, ontharding, versterken van de ecosysteemdiensten, klimaatrobuustheid,....).

3. HET VOORKEURSBESLUIT

We streven ernaar om met het complex project in het voorjaar 2024 een voorkeursbesluit voor te leggen aan de Vlaamse regering. Dat voorkeursbesluit verankert de verschillende ambities van het complex project:

- Een gemotiveerde keuze maken inzake de afweging van de infrastructurele onderdelen van het complex project
- Een geïntegreerde gebiedsvisie met focus op concrete acties en maatregelen inzake leefbaarheid, gezondheid, biodiversiteit, omgevingskwaliteit,...
- Een visie en actieplan voor de klimaatgordel

In de daaropvolgende uitwerkingsfase van het complex project worden dan de stappen gezet richting de vergunningverlening (en eventuele herbestemming) voor de verschillende onderdelen van het voorkeursbesluit van het complex project. Aspecten van fasering en monitoring kunnen deel uitmaken van het voorkeursbesluit.

Het complex project legt de focus op het geïntegreerd onderzoek, de vergelijking van alle alternatieven, de opmaak van de geïntegreerde gebiedsvisie en de klimaatgordel en de besluitvorming richting voorkeursbesluit. Vervolgens is er de uitwerkingsfase en de projectbesluiten. Dat is geen korte termijn proces. Het is dus zeker nodig om continu oog te hebben voor de realisatie van quick wins. We beschouwen quick wins als ingrepen (infrastructureel, organisatorisch, verkeerskundig,...) die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden, die kaderen binnen de doelstellingen van het complex project én die de te onderzoeken scenario's uit het complex project niet hypothekeren. Voor de realisatie van quick wins is vaak ook studiewerk, procedure (bv omgevingsvergunning) en financiering nodig. Parallel met het geïntegreerd onderzoek gaan we na welke projecten (die invulling geven aan de te realiseren vervoersinfrastructuur, aan de geïntegreerde gebiedsvisie en aan de klimaatgordel) via een ander traject sneller kunnen worden gerealiseerd. We streven ernaar om gelijktijdig met het geïntegreerd onderzoek deze quick wins te detecteren en vanuit de werkbanken dit parallelle spoor actief mee op te volgen.

4. EEN EERSTE ZICHT OP DE SCOPE VAN HET GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

Qua mobiliteit onderzoeken we zowel de bestaande toestand (huidige verkeerssituatie) als de geplande toestand. Telkenmale wordt voor die geplande toestand ook het zogenaamde nulalternatief onderzocht: wat is de potentiële impact als het geplande alternatief niet wordt uitgevoerd?

We maken gebruik van de nieuwste verkeersmodellen om de nodige doorrekeningen te doen. We maken gebruik van **het modal split scenario** van de besluitvorming en bevindingen binnen de Antwerpse Vervoerregio (Routeplan 2030 'ambitieuze' scenario) en kijken of er ook een ander modal split scenario noodzakelijk is om mee te onderzoeken.

De impact (mobiliteit, leefbaarheid,...) van de potentieel nieuwe verkeersinfrastructuur op nabijgelegen grote verbindingswegen en kruispunten wordt onderzocht. **Verkeersveiligheid** is een cruciaal onderzoeksthema. Sluipverkeer wordt onderzocht en we gaan op zoek naar maatregelen om dat te vermijden.

Het is de ambitie om verkeer weg te trekken van het lokale wegennet. We beseffen dat nieuwe wegen nieuw verkeer aantrekken. We gaan na wat de gevolgen zijn inzake file opbouw en hoe dat effect maximaal kan vermeden worden. **Kilometerheffing** en **snelheidsaanpassingen** zijn geen alternatief op zich. Toch zijn het waardevolle thema's die meegenomen worden in het onderzoek. We passen ze in als **specifieke onderzoeksvragen**, waar de verschillende deskundigen een kwalitatief antwoord op zullen formuleren. Op die manier is de kennis over hun impact aanwezig in het proces. Het moet wel duidelijk zijn dat het voorkeursbesluit geen beslissing kan nemen inzake de kilometerheffing en dat ook snelheidsaanpassingen op strategisch niveau te veel detail vereisen om dergelijke maatregel al te verankeren in een voorkeursbesluit. Maximaal kan het als een aanbeveling opgenomen worden. Uiteraard wordt wel vertrokken van de sturing (via tol) van het Scheldekruisend verkeer over de verschillende Scheldekruisingen, zoals ook gehanteerd in het besluitvormingstraject van Oosterweel en het Toekomstverbond.

Fiets snelwegen en fietsverbindingen nemen we mee bij de alternatieven als ze ruimtelijk interfereren met de potentieel te realiseren infrastructuur. Andere fietsinfrastructuur, van groot belang voor de modal shift, kan opgenomen worden in de geïntegreerde gebiedsvisie.

Leefbaarheid is een essentieel onderzoeksthema. We onderzoeken zowel de bestaande toestand als de geplande toestand. We gaan na wat de potentieel nieuwe wegen betekenen inzake geluidsoverlast en gaan na welke maatregelen nodig zijn voor het milderen van de nieuwe én de bestaande overlast. We onderzoeken de emissies inzake fijn stof, stikstof, impact op gezondheid, klimaat, mens-ruimte,.... De omgeving van tunnelmonden en bovengrondse constructies boven tunnels krijgen extra aandacht. We toetsen de gecumuleerde impacten aan de Vlaamse doelstellingen en brengen de WHO-doelstellingen in beeld. Ook de impact op klimaat (CO₂-emissies) wordt onderzocht. Voor geluid en lucht wordt sterk ingezet op de beschrijving van de huidige kwaliteit. We gaan na op welke wijze monitoring kan bijdragen aan een continue meting van de leefbaarheid.

De regio kent vele natuurwaarden. We gaan na wat de impact is op Europees beschermde en Vlaamse natuurgebieden. We beoordelen ook de impact op bestaande groen- en waterverbindingen en onderzoeken de potenties van nieuw te realiseren verbindingen. De impact van tunnels op de grondwatertafel en de waterhuishouding is onderdeel van het onderzoek. We beoordelen de impact van extra verharding en gaan op zoek naar compenserende onthardingsacties. Ook de impact op de landbouwsector (gebruik en/of bestemming) wordt onderzocht.

We ontvingen gedurende de ambitiefase al vele suggesties inzake milderende maatregelen. Dit syntheseverslag is niet de plaats om daar al uitspraak over te doen. Tijdens het geïntegreerd onderzoek komen de milderende maatregelen aan bod. In het MER worden de alternatieven onderzocht zonder en (indien negatieve impact) met milderende maatregelen.

Ruimte is schaars. De inpassing van de infrastructuur en het ontwerp van het landschap gaan hand in hand. We bestuderen hoe de infrastructuur maximaal gebundeld kunnen worden. Inzake de op- en afritten (en de bijhorende functies) wordt ontwerpend onderzoek ingezet om de ruimte-inname te beperken. De aansluitingscomplexen beschouwen we als **multifunctionele zones**. We maken telkenmale een programma op in functie van park en ride, deelmobiliteit, diensten,... En we stemmen af

met functies/netwerken in de omgeving zoals groene corridors, zachte verbindingen,... Ook de knopen E313-A102 en E19-A12 worden ontworpen, net als de dienstzone Antwerpse Poort op de E313. Die programma's worden getoetst in het onderzoek naar milieu- en andere (negatieve en positieve) impacten.

In de Antwerpse regio loopt een gehele reeks andere processen. We engageren ons om deze processen actief op te volgen, om ze af te stemmen op de doelstellingen van het complex project en op de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en om daarover open te communiceren. Maar het blijven wel andere parallelle planprocessen, die via een andere procedure verlopen. De cumulatieve effecten worden meegenomen in het MER om er zorg voor te dragen dat er geen hypotheken worden gelegd op hun realisatie en dat ruimtebesparende potenties (bv door gezamenlijke realisatie) in beeld komen. In het MER zullen we voor volgende processen specifieke ontwikkelingsscenario's meenemen:

- De Tweede Tijsmanstunnel (incl. fietsverbinding) en andere onderdelen van het westelijk Havenraccé
- De leidingenstraat Antwerpen – Geleen
- Het warmtenet van Fluvius
- Het spoorproject Oude Landen
- De Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen
- De aansluiting van de E313 op het systeem van de R1 (werkbank Noordelijke Ring – knoop Oost)
- ECA-project uitbreiding Noordzeeterminal
- Logistiek Park Schijns

In functie van het Routeplan 2030 kunnen we het volgende meenemen als ontwikkelingsscenario:

- HOV-as langs de E313 via een noordelijk tracé, met twee mogelijke eindpunten (dienstzone Antwerpse Poort of verlenging tot verkeerswisselaar/Massenhoven)
- Een bijkomend tracé voor een districtentram, de tramverlenging op de Bisschoppenhoflaan en infrastructuur voor de HOV-as door Wijnegem en Schilde.
- Uitbreiding van de stelplaats aan de Houtlaan, in combinatie met een P&R

Het mobiliteitsonderzoek zal informatie opleveren over de impact van de realisatie van de A102 en de uitbouw van de E313 op het lokale wegennet. Eenzelfde verhaal voor de andere potentiële infrastructuren (A12 Noord en Nx). Deze informatie kan vertaald worden naar een reeks acties en maatregelen, maar waar de realisatie van de hoofdinfrastructuur een Vlaamse bevoegdheid is, dienen inzake het lokale wegennet duidelijke afspraken gemaakt te worden over de nodige bevoegdheden en engagementen. Voor nieuwe verkeersaantrekkende functies zoals het bedrijventerrein Lage Keer wordt via een worst case analyse nagegaan hoeveel extra verkeersgeneratie tgv het nieuwe bedrijventerrein kan worden gefaciliteerd op het hogere wegennet.

Er zijn vele andere processen waar we rekening mee gaan houden. Maar in het geïntegreerd onderzoek nemen we ze niet mee als een apart ontwikkelingsscenario en gaan we ze niet cumulatief beoordelen: Groen Kruis (prov. Antwerpen) / snelbus Genk-Hasselt naar Antwerpen / de invulling van de Zwaikom Ranst en de ecologische verbinding ten oosten ervan / de Nieuwe Maasweg / ontwikkelingen inzake Hoge Keer en Jacobsveld (onderdelen van het Gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst) / uitbreiding van Wijnegem Shopping Centrum / project Kloosterstraat / corridorstudie Antwerpen – Turnhout ('Naar een openbaar vervoer netwerk in de Kempen') / nieuwe studie nav haalbaarheidsonderzoek rond de verlenging van de HOV op de E313 ri Limburg / onderzoek naar een nieuwe (trein)spoorverbinding langs de E19 naar St. Job / ...

5. DE TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN

Voor de weginfrastructuren die in het complex project zijn opgenomen zijn verschillende alternatieven mogelijk. Ter gelegenheid van de werkbanken in 2021 werd er al een brainstorm gedaan welke alternatieven wel en welke niet mee te nemen in het geïntegreerd onderzoek.

Het alternatievenonderzoek gebeurt in twee stappen. In een eerste stap (begin 2022) gaan we na of een aantal voorstellen (zoals hieronder gespecificeerd) kunnen beschouwd worden als redelijk/onredelijk alternatief. Pas als duidelijk kan gemotiveerd worden dat een alternatief niet kansrijk is, wordt de keuze gemaakt dat alternatief niet verder mee te nemen in het geïntegreerd onderzoek.

Alle redelijke alternatieven worden vanuit verschillende disciplines bekeken (niet enkel in het mobiliteitsonderzoek). Dus ook het nulalternatief wordt voor al die disciplines onderzocht.

Modal shift is een gegeven in alle alternatieven. Ook in het nulalternatief (niet realiseren weginfrastructuur) wordt ingezet op acties inzake modal shift.

De keuze van boren versus cut and cover is een belangrijk onderzoeksthema.

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de alternatieven die opgenomen worden in het alternatievenonderzoek. Zoals hierboven reeds vermeld gebeurt het alternatievenonderzoek in twee stappen. Waar relevant worden deze twee stappen reeds benoemd in de tabel.

Een uitgebreide toelichting van de alternatieven kan gevonden worden in Bijlage.

Alternatieven	Profiel	Hoogteprofiel	Tracé-alternatieven	Overige elementen
Randvoorwaarde van toepassing voor alle alternatieven: modal shift				
A12				
Nulalternatief (<i>geen extra rijstrook</i>)	2x2			<ul style="list-style-type: none"> · Optimalisatie van alle ASC · Impact extra ASC ifv Nx en Logistiek Park Schijns · Gedeeltelijke afschaffing van ASC 13 en Leugenberg · Afschaffing ASC Dijkstraat & Smalle Weg · Impact oprit in Zandvliet richting Antwerpen · Onderzoek busstrook ifv modal shift
Eén extra rijstrook	2x3			
Nx				
Nul-plus alternatief (<i>geen realisatie Nx</i>)				<ul style="list-style-type: none"> · Potentiële rechtstreekse ontsluiting van bedrijventerrein Starrenhof op Nx · Nx als snelle fietsverbinding
Realisatie Nx	2x1	<ul style="list-style-type: none"> · Op maaiveld · In sleuf · Onder maaiveld 	4 mogelijke tracés	
A102				
Nulalternatief (<i>geen realisatie A102</i>)				
Realisatie A102	2x1 2x2	<ul style="list-style-type: none"> · Cut & cover · Geboorde tunnel 		<p>EERSTE STAP</p> <ul style="list-style-type: none"> · Locatie op- en afritten: aan de Bisschoppenhoflaan · Meerwaarde aansluiting A102 zuid richting R11 · A102 onder knooppunt A12-R1-E19 doorboren · A102 en goederenspoor aan te leggen in een boortunnel, 1 tunnel voor treinverkeer en 2 tunnels voor autoverkeer <p>TWEEDE STAP</p> <ul style="list-style-type: none"> · Locatie op- en afritten: aan de Houtlaan · <i>aan de Bisschoppenhoflaan</i> geen op- en afritten voor de A102 · Extra tracé inzake aansluiting E313 A102 onder Houtlaan/Krijgsbaan en oostelijk aansluiten op E313 (voor het SBZ) · <i>Aansluiting A102 zuid richting R11</i> · <i>A102 onder knooppunt A12-R1-E19 doorboren</i> · <i>A102 en goederenspoor aan te leggen in een boortunnel</i>
E313 (West)				
Nulalternatief (<i>behoud huidige situatie</i>)	2x3	<p>EERSTE STAP</p> <ul style="list-style-type: none"> · Geboorde tunnel <p>TWEEDE STAP</p> <ul style="list-style-type: none"> · Huidig profiel (op talud) · Cut & cover · <i>Geboorde tunnel</i> 		<ul style="list-style-type: none"> · Onderzoeksresultaten van de werkbank Noordelijke Ring (Knoop Oost) worden meegenomen als scenario
Extra rijstrook in beide richtingen	2x4			
E313 Oost				

Nulalternatief (<i>behoud huidige situatie</i>)	2x3	<ul style="list-style-type: none"> · Maaiveld · Onder maaiveld 		EERSTE STAP <ul style="list-style-type: none"> · Verlenging tram aan de zuidzijde van de E313 · Impact pendelverkeer dat kan keren · Mogelijkheid inpassen hoppinpunt en ASC in de VWS E34xE313 · ASC aan de Maasweg
Eén extra rijstrook in beide richtingen	2x4			TWEEDE STAP <ul style="list-style-type: none"> · Verlenging tram aan de noordzijde van de E313 <i>aan de zuidzijde van de E313</i> · Vervollediging VWS E34xE313 en <i>combinatie met hoppinpunt/ASC</i> · Potentiële ontwikkeling van de dienstzone als hoppinpunt en ASC · <i>Keren op de dienstzone</i> · <i>ASC aan de Maasweg</i>
Twee extra rijstroken in beide richtingen	2x5			

Tabel 1: Alternatieven voor weginfrastructuur die onderzocht zullen worden binnen het alternatievenonderzoek

Het is de uitdaging om de alternatieven voor al die verschillende wegprojecten (A12, A102, E313, Nx) te combineren tot een behapbaar aantal scenario's. De alternatievenonderzoeksnota zal een duidelijk beeld geven van die scenario's.

Het is evenzeer een uitdaging om de bovengenoemde te bestuderen alternatieven uit te tekenen. Dit syntheseverslag bevat bewust geen kaartmateriaal. Die maken wel deel uit van de synthesesmurals. Op het korte tijdsbestek van de ambitiefase en zonder de ondersteuning van het externe studieteam was het onmogelijk om alle alternatieven uit te tekenen of op kaart te zetten. Zoals aangegeven is dit syntheseverslag de richtinggevende aanzet voor de alternatievenonderzoeksnota. Die alternatievenonderzoeksnota zal voor elk van de hierboven genoemde alternatieven duidelijk beeldmateriaal en kaarten omvatten. De werkbankleden ondersteunen mee de opmaak van die kaarten. De alternatievenonderzoeksnota wordt in samenwerking met het externe studieteam tijdens het voorjaar 2022 opgemaakt, besproken binnen de werkbankformule en vervolgens voorgelegd voor advies en in een publieke raadpleging.

6. DE GEÏNTEGREERDE GEBIEDSVISIE

Gelijktijdig met de vergelijking van de alternatieven voor de infrastructuur wordt ook een geïntegreerde gebiedsvisie op het functioneren van de omgeving opgebouwd. De inhoud van de gebiedsvisie is op heden nog niet gekend. Thema's zijn omgevingskwaliteit, leefbaarheid, biodiversiteit, landschappelijke en ecologische verbindingen, integraal waterbeleid, ontharding, versterken van ecosysteemdiensten, beleving,.... We willen maximaal de kansen benutten om een **significante kwaliteitsverbetering** van de bebouwde en onbebouwde ruimte in de omgeving van het Oostelijk Haventracé te bewerkstelligen. We hebben de ambitie om **structurele verbeteringen** te realiseren inzake leefbaarheid, gezondheid, milieu, klimaat,... We gaan na op welke wijze we de huidige leefkwaliteit het meest efficiënt kunnen monitoren. In het kader van dit syntheseverslag is het niet mogelijk een lijst van concrete acties op te nemen. Leefbaarheid bv is een erg ruim begrip waar veel kan onder vallen. We gaan actief in dialoog met de werkbankleden om een concrete invulling te geven aan o.a. de leefbaarheidsmaatregelen. Zoals boven aangegeven zijn die leefbaarheidsmaatregelen een essentieel onderdeel van het voorkeursbesluit.

De opbouw van de geïntegreerde gebiedsvisie gebeurt binnen de formule van de werkbank, parallel met de opstart van het alternatievenonderzoek. De gebiedsvisie zal ook getoetst worden in MER en MKBA, en deel uitmaken van het voorkeursbesluit.

7. DE KLIMAATGORDEL

Klimaat is een meer dan actueel thema. Zoals aangegeven in de startbeslissing is klimaatrobuustheid een doelstelling van het complex project. Verschillende internationale en Vlaamse plannen en beleidsintenties roepen op tot actie.

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een **klimaatrobuuste ruimtelijke ordening**: de opvang en opslag van broeikasgasemissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste klimaatgordel en het ontharden van bebouwde ruimte om ook de bodem in te zetten in functie van klimaatoplossingen. Een robuuste klimaatgordel gaat uit van zowel het behoud en de versterking van groenblauwe structuren, maar houdt voldoende rekening met de uitdagingen voor de agrarische ruimte om te komen tot een 'groenblauwgele' omgeving in evenwicht.

Conceptueel kan het vraagstuk tot de ontwikkeling van de klimaatgordel als volgt worden benaderd:

1. De ontwikkeling van schakels of missing links tussen aanwezige ecologische en landschappelijke gehelen
2. De uitbouw van grotere en aaneengesloten natuur- en bosgebieden.
3. Integratie van robuuste agrarische ruimte binnen het landschap.
4. Verwevenheid van de groene en blauwe structuren met oog op natte natuur en kwalitatieve watersystemen.
5. Ontharding en bouwshift als tegenhanger van de verrommeling van de ruimte
6. Zachte recreatieve verbindingen creëren, in functie van ontmoetingsruimte tussen mens en dier

We streven naar een maximale co-creatie om deze doelstelling gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, het maatschappelijk middenveld, een breed scala aan burgerbewegingen, individuele burgers...

Bovenstaande doelstellingen zijn een combinatie van lange termijn maatregelen en quick wins. Ze worden parallel met de andere doelstellingen van het complex project Oostelijke Verbinding uitgewerkt en uitgevoerd. In 2021 werd binnen de formule van de werkbank uitgebreid gesproken over mogelijke acties. Zo werden reeds een heel aantal mogelijke acties geformuleerd. Het betreft dan een aantal algemene acties, diverse acties volgens de sleutelthema's (ecologische verbindingen; ontharden; bebossen; vernatten; recreatieve verbindingen; landbouw en koolstofopslag; bouwshift) en een ganse reeks gebiedsacties waar meerdere sleutelthema's samenkomen. De klimaatgordel en de acties worden getoetst binnen het MER en de MKBA, en maken deel uit van het voorkeursbesluit.

8. WAT DENKEN WE NIET MEE TE NEMEN IN HET GEÏNTEGREERDE ONDERZOEK?

De R11 bis als verkeersinfrastructuur maakt geen deel uit van het complex project. Conform de beslissingen genomen ikv het Toekomstverbond, heeft de startbeslissing deze infrastructuur expliciet niet opgenomen binnen de scope van het complex project. De lokale problematiek in Wommelgem, nabij de knoop E313/A102 wordt wel opgenomen. Indien de aansluitingen richting de R11 en van de R11 naar de E313 wijzigen, zal de inrichting van de hele zone (op grotere schaal) bekeken worden. Hierbij ligt de focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid... en niet op de heraanleg zelf. In de loop van het onderzoek zal blijken hoe ver (zuidelijk) het complex project reikt qua scope.

Een ventweg (tussen de Kleine Bareel en A12), ter ontlasting van de oprit aan de E19 wordt niet opnieuw onderzocht, want dit werd reeds bestudeerd door AWW in het kader van de Oosterweelverbinding. Met het nieuwe ontwerp voor Oosterweel heeft de R1 noord een lagere capaciteit en is het nieuwe uitgangspunt "bufferen op de toeleidende snelwegen". Bijgevolg heeft meer capaciteit maken geen zin meer. Wel worden bij het ontwerp van de knoop A12/A102/E19 de zones met de weefbewegingen meegenomen, evenals de interferentie met de aansluitingscomplexen in de nabijheid.

Een tramlijn doorheen de Kempen tot in Turnhout wordt niet meegenomen. Dit is geen beleidsvoornemen.

Het rechtstreeks aantakken van het aansluitingscomplex Ekeren op de knoop met de E19: dit is omwille van verkeersveiligheid geen redelijk alternatief.

We doen binnen het complex project geen globaal onderzoek naar locaties voor regionale P&R's. Als zo'n P&R vanuit Routeplan 2030 gekoppeld wordt aan de infrastructuren (aansluitingscomplexen) van het complex project dan nemen we die wel mee in het onderzoek.

Innovatieve concepten zoals de transportmodus "Siemens Mobility eHighway-systeem", de "Underground Container Mover", "air mobility revolution" en aspecten inzake mobiliteitstransitie (automatisering en digitalisering) worden niet als alternatief onderzocht. De innovatieve concepten kunnen wel besproken worden tijdens het proces.

Aspecten inzake handhaving van verkeer (bv trajectcontrole) en onderzoek van de werfsituatie zijn geen onderzoeksaspecten op het strategisch niveau van de onderzoeksfase. Mogelijks kan dit wel als een aanbeveling naar voren komen in de loop van het onderzoekstraject.

BIJLAGEN

DE TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN

Voor de A12 noord:

We onderzoeken een nulalternatief waar er op de A12 geen extra rijstrook wordt toegevoegd. We behouden dus de 2*2. In dit alternatief wordt rekening gehouden met het realiseren van de modal shift, zoals via de busbaan A12 noord.

We onderzoeken een alternatief waar er één rijstrook wordt toegevoegd in beide richtingen, tot aan de aansluiting met de R2. Het wegprofiel wordt hier dus 2*3. In dit alternatief wordt rekening gehouden met het realiseren van de modal shift, zoals via de busbaan A12 noord.

We onderzoeken een optimalisatie van alle aansluitingscomplexen.

We onderzoeken de impact van een extra aansluitingscomplex ifv Nx en Logistiek Park Schijns.

We onderzoeken de gedeeltelijke afschaffing van het aansluitingscomplex 13 (ifv Nx) en Leugenberg.

We onderzoeken de afschaffing van het aansluitingscomplex aan Dijkstraat & Smalle Weg.

We onderzoeken de impact van een oprit in Zandvliet richting Antwerpen.

Voor de Nx te Stabroek-Kapellen:

We onderzoeken een nul-plus alternatief waarbij de Nx niet gerealiseerd wordt. Er wordt in dit alternatief ingezet op een reeks modal shift maatregelen en andere maatregelen inzake verkeersafwikkeling/routing.

We onderzoeken een alternatief waar er wel een Nx wordt gerealiseerd. Er worden vier mogelijke tracés onderzocht. Alle drie de tracés van het vorige plan-MER maken deel uit van het onderzoek, maar we onderzoeken ook een meer noordelijk aansluitingscomplex. Er worden drie profielen onderzocht: op maaiveld / in een sleuf / onder maaiveld. Profiel 2*1. In dit alternatief wordt rekening gehouden met de realisatie van de modal shift. De locatie van het aansluitingscomplex op de A12 varieert. Het aansluitingscomplex kan ook gebundeld worden met een aansluitingscomplex voor de haven (ifv Logistiek Park Schijns).

We onderzoeken de mogelijkheden van een potentiële rechtstreekse ontsluiting van het bedrijventerrein Starrenhof op de Nx.

We onderzoeken op welke wijze de Nx als snelle fietsverbinding kan ingezet worden.

Voor de A102:

We onderzoeken een nulalternatief waarbij de A102 niet aangelegd wordt. In dit alternatief wordt rekening gehouden met het realiseren van de modal shift.

We onderzoeken een alternatief waar de A102 wordt gerealiseerd. In dit alternatief wordt rekening gehouden met het realiseren van de modal shift. Twee profielen worden onderzocht: 2*1 en 2*2. We onderzoeken de A102 als cut-and-cover en we onderzoeken de realisatie van de A102 als geboorde tunnel.

Verschillende alternatieven inzake de op- en afritten worden onderzocht: of aan de Houtlaan of geen op- en afritten voor de A102. In een eerste stap wordt onderzocht of een op- en afrit aan de

Bisschoppenhoflaan mogelijk is. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.

Een extra tracé inzake aansluiting op de E313 wordt onderzocht. De A102 zo snel mogelijk onder de Houtlaan/Krijgsbaan krijgen, onder het golfterrein door laten lopen en verder oostelijk (voor het SBZ) laten aansluiten op de E313. Hiervoor zullen één of meerdere scenario's (oa inzake het oostelijk aansluitingspunt op de E313) uitgewerkt worden.

We onderzoeken in een eerste stap of een aansluiting van A102 zuid richting R11 een meerwaarde heeft. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.

We onderzoeken in een eerste stap of we de A102 onder het verkeersknooppunt A12-R1-E19 kunnen doorboren (bv. op niveau -1), richting Nederland ondergronds laten doorlopen onder het traject van de huidige A12 en pas voorbij de Edisonwijk boven laten komen. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.

We onderzoeken in een eerste stap of A102 en goederenspoor kunnen aangelegd worden in een boortunnel, te boren met eenzelfde machine en met eenzelfde boorkop; 1 tunnel voor het treinverkeer (2 sporen) en 2 tunnels voor het autoverkeer. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.

Voor de E313 west:

We onderzoeken een nulalternatief waarbij de E313 west blijft functioneren zoals vandaag: een 2*3 met een vrije busbaan richting Antwerpen en spitsstrook richting Hasselt.

We onderzoeken een alternatief waar er één rijstrook wordt toegevoegd in beide richtingen, dus een 2*4 in beide richtingen, met een extra vrije busbaan richting Antwerpen.

We onderzoeken verschillende profielen: op talud (= huidige profiel) of cut-and-cover. In een eerste stap gaan we na of een geboorde E313 west mogelijk is. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.

De onderzoeksresultaten van de werkbank Noordelijke Ring (en meer specifiek Knoop Oost) worden als een scenario meegenomen. Maar ze vormen op dit moment geen randvoorwaarde voor de alternatieven die in het complex project worden onderzocht. In ieder geval zal gedurende de ganse onderzoeksfase afstemming plaatsvinden tussen het CP en de verschillende processen rond Knoop Oost en de R1 Noord en Zuid.

Voor de E313 oost:

We onderzoeken een nulalternatief waarbij er op de E313 oost geen extra rijstrook wordt toegevoegd. We behouden dus de huidige 2*3 en de vrije busbaan richting Antwerpen en de 2x3 + spitsstrook richting Hasselt.

We onderzoeken een alternatief waar er één rijstrook wordt toegevoegd in beide richtingen, tot aan de verkeerswisselaar. Profiel wordt dus 2*4 + extra strook voor spits / vrije busbaan.

We onderzoeken een alternatief waar er twee rijstroken worden toegevoegd in beide richtingen, tot aan de verkeerswisselaar. Profiel wordt dus 2*5 + extra strook voor spits / vrije busbaan.

We onderzoeken het behoud van de E313 oost op maaiveldniveau en we onderzoeken een alternatief onder maaiveld (tot aan de dienstzone).

We onderzoeken in functie van het realiseren van de modal shift een verlenging van de tram, die nu stopt aan het rondpunt van Wommelgem. Via een tracé aan de noordzijde van de E313. Er wordt nagegaan of een zuidelijk tracé een redelijk alternatief is.

We onderzoeken tevens de verkeerswisselaar waarbij we de huidige (asymmetrische) situatie vergelijken met een vervollediging van de verkeerswisselaar, dmv een rechtstreekse verbinding van E34 naar E313. In een eerste stap gaan we na of een hoppinpunt en aansluitingscomplex

kan ingepast worden in de verkeerswisselaar. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het hoppinpunt en aansluitingscomplex wel of niet mee als redelijk alternatief.

We onderzoeken de potentiële ontwikkeling van de dienstzone als hoppinpunt en aansluitingscomplex. Ook onderzoeken we in een eerste stap wat de impact is van pendelverkeer dat kan keren naar de andere zijde van de snelweg (als alternatief voor het vervolledigen van de verkeerswisselaar). We vergelijken dit alles met de bestaande situatie. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het keren op de dienstzone wel of niet mee als redelijk alternatief.

We onderzoeken in een eerste stap een aansluitingscomplex aan de Maasweg. Afhankelijk van dat onderzoek nemen we het wel of niet mee als redelijk alternatief.