

OVERWEGINGSDOCUMENT TUSSENNOTA V.01

COMPLEX PROJECT
DE NIEUWE RAND

Documentbeheer

Titel:..... Complex Project De Nieuwe Rand

Subtitel:..... Overwegingsdocument bij de raadpleging van de tussennota v.01

Projectnummer:..... 9112620417

Versie:..... 01_17 februari 2025_Versie voor publicatie
00_4 oktober 2024_Versie voor werkbank

Datum:..... 17 februari 2025

Auteur(s):..... Anke Coolens, Max Vandenbroeck, Katrien Geussens

Gecontroleerd door:..... Stien Van Rompuy

Goedgekeurd door:..... David Stevens, Annelies De Ridder

INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	4
2. RAADPLEGING EN INSPRAAK.....	4
2.1 VERLOOP	4
2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN - INFOMARKTEN.....	6
2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN	7
2.4 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN	11
3. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – ALGEMEEN	13
Categorie 3.1 Participatie	13
Categorie 3.2 Procedure en proces.....	15
Categorie 3.3 Voorkeur	16
Categorie 3.4 Doelstellingen DNR	16
Categorie 3.5 Referentiesituatie.....	19
Categorie 3.6 Buiten scope project	20
Categorie 3.7 Ontwerpend onderzoek	23
Categorie 3.8 Longlist kansen	24
Categorie 3.9 (tekstuele) correcties	29
Categorie 3.10 Overige.....	30
4. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL HAVENTRACÉ	33
Categorie 4.1 Afstemming lopende planprocessen.....	33
Categorie 4.2 Bezorgdheden	43
Categorie 4.3 Vereenvoudigingsmechanismen	49
Categorie 4.4 Trechtering.....	50
Categorie 4.5 Strategische zeef	51
Categorie 4.6 Pauzeknop	57
Categorie 4.7 Kansrijke gebiedsprogramma's	66
Categorie 4.8 Onderzoeksaspecten.....	72
Categorie 4.9 Mobiliteit.....	94
Categorie 4.10 Voorkeur.....	103
5. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL Nx	111
Categorie 5.1 Algemeen	111
Categorie 5.2 Alternatieven	114
Categorie 5.3 Bezorgdheden	118
Categorie 5.4 Mobiliteit.....	119
Categorie 5.5 Onderzoeksmethodiek	121
Categorie 5.6 Trechtering.....	128
Categorie 5.7 Voorkeur	130
6. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL KLIMAATGORDEL ...	135
Categorie 6.1 Algemeen.....	135
Categorie 6.2 Proces.....	138
Categorie 6.3 Scope en doelstellingen klimaatgordel	144
Categorie 6.4 Methodiek onderzoek, visievorming en samenstelling gebiedsprogramma	150
Categorie 6.5 Potentiële klimaatgordelprojecten	164

1. INLEIDING

Voor het complex project De Nieuwe Rand (DNR) werd, conform het decreet complexe projecten, een eerste alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt in september 2022. Dit document werd onderworpen aan een adviesronde en een publieke raadpleging, waaruit de AON v.02 resulteerde (09/01/2023). De **AON v.02** gaf het startschot voor de opstart van het **geïntegreerd onderzoek**. Tijdens dit geïntegreerd onderzoek werd op basis van de opgedane kennis en tussentijdse resultaten besloten **vereenvoudigingen** in het onderzoek door te voeren. De voorgestelde vereenvoudigingen, het doorlopen inhoudelijk traject en het bijbehorend proces werden beschreven in de **tussennota v.01**. De tussennota v.01 werd tijdens een adviesronde en publieke raadpleging voorgesteld aan het bredere publiek om iedereen op de hoogte te brengen van het reeds gevoerde onderzoek en de mogelijkheid te geven tot inspraak.

Het voorliggend document vormt **het overwegingsdocument van de advies- en inspraakreacties op de tussennota v.01**. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het document die daaruit desgevallend voortvloeien. Op basis van het voorliggend overwegingsdocument en de richtlijnen van het team Omgevingseffecten wordt de tussennota v.01 aangepast en **verwerkt tot een tussennota v.02**.

De opmaak van een overwegingsdocument is geen decretale verplichting. Desalniettemin stelt dit document het team in staat om de binnengekomen reacties te structureren en aan te geven op welke wijze ermee is omgegaan. Hierdoor kan er met de reacties rekening gehouden worden in de verdere onderzoeken. Het is echter ook mogelijk dat een reactie (nog) niet zinvol is voor de hierop volgende onderzoeken, bijvoorbeeld omdat het een onderzoeksaspect is dat eerder thuishoort op projectniveau (uitwerkingsfase) of omdat de reactie een inhoudelijk bezwaar inhoudt dat los staat van de scope van het onderzoek. Ook dergelijke overweging wordt opgenomen in dit document.

2. RAADPLEGING EN INSPRAAK

2.1 VERLOOP

De tussennota v.01 doorliep van 01/02/2024 tot en met 16/03/2024 een publieke raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van een advertentie in Gazet Van Antwerpen op datum van 01/02/2024.
- Bekendmaking van de raadpleging via officiële aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeenten binnen het projectgebied (de gemeenten Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Zandhoven, Ranst, Wommelgem, Kalmthout, Wuustwezel, Brecht, de stad Antwerpen en de districten Ekeren, Deurne, Borgerhout, Merksem en Berendrecht-Zandvliet-Lillo)
- Bekendmaking van de tussennota v.01 op volgende websites:
 - overheid die startbeslissing heeft genomen: Agentschap Wegen en Verkeer en Departement Omgeving
 - betrokken gemeenten en districten
 - de specifieke projectwebsite: www.denieuwerand.be
 - www.mervlaanderen.be
 - <https://omgeving.vlaanderen.be/complexe-projecten>
- terinzagelegging van de tussennota v.01 in de gemeentehuizen van bovengenoemde betrokken gemeenten. De nota was daar tijdens de openingsuren van de loketten (eventueel na afspraak) raadpleegbaar (al dan niet digitaal).
- Infomarkten op 2 locaties:
 - Maandag 05/02/2024 – Stabroek – Jeugdcentrum JOS, Kerkstraat 89
 - Dinsdag 20/02/2024 – Wijnegem – Gemeenschapscentrum 't Gasthuis, Turnhoutsebaan 199, 2110 Wijnegem

Voor de bekendmaking van de infomarkten werd aan de 18 betrokken gemeenten en districten teksten bezorgd voor hun lokale krant, website en facebook. Daarnaast werden aan alle lokale besturen uitnodigingsposters bezorgd om op te hangen in hun gemeente.

De tussennota v.01 werd van 01/02/2024 tot en met 16/03/2024 tevens voor advies voorgelegd aan volgende adviesinstanties:

Tabel 1: overzicht aangeschreven adviesinstanties

TYPE	ENTITEIT
Vlaamse Overheid	Beleidsdomein Omgeving
	Beleidsdomein Landbouw en Visserij
	Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
	Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie
	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
	Beleidsdomein Onderwijs en Vorming
	Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media
	Beleidsdomein Werk en Sociale Economie
	Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur
College van Burgemeester en Schepenen betrokken gemeenten	Vlaamse Bouwmeester
	CBS Brasschaat
	CBS Wijnegem
	CBS Zandhoven
	CBS Brecht
	CBS Stad Antwerpen
	CBS Schoten
	CBS Ranst
	CBS Kapellen
	CBS Wommelgem
	CBS Wuustwezel
	CBS Stabroek
	CBS Kalmthout
	CBS Schilde
	District Berendrecht-Zandvliet-Lillo
	District Deurne
	District Ekeren
	District Merksem
District Borgerhout	
Provincie Antwerpen	Provinciebestuur Antwerpen
Provincie Oost-Vlaanderen	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Andere instanties	Fluxys
	Elia
	Fluvius
	NMBS
	De Lijn
	Infrabel
	Aquafin
	De Watergroep
	Beheerder openbaar distributienetwerk waterwinning
	Havenbedrijf Antwerpen
Polderbesturen	Ettenhoven & Muisbroek
Strategische Adviesraden	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed - SARO
	Strategische Adviesraad MiNa
	MORA – Mobiliteitsraad van Vlaanderen
	SERV Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV)
	Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin (SARWGG)
Strategische Adviesraad Cultuur, Jeugd, Sport en Media (SARC)	
Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed	
Provincies NL	Gedeputeerde Staten van Zeeland
	Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Directie Ecologie
Gemeenten NL	Woensdrecht
ESPOO aanspreekpunt Nederland	

2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN - INFOMARKTEN

Op twee momenten (nl. op 5 februari 2024 te Stabroek en op 20 februari 2024 te Wijnegem) werd door het kernteam, ondersteund met het studieteam een toelichting gegeven voor de geïnteresseerden, doorlopend van 16.30u tot 20.30u. Op deze infomarkten werd de tussennota v.01 toegelicht.

De infomarkt werd opgebouwd aan de hand van verschillende infoposters die de bezoekers konden bekijken. Het gebruikte materiaal voor de toelichting is terug te vinden op de website van DNR (<https://www.denieuwerand.be/documenten>)

Naast deze infoposters werden ook drie gesprekstafels voorzien waar leden van het studieteam een toelichting gaven over:

- Drie programma's voor het Haventracé (gesprekstafel 1)
- Het onderzoek omtrent de Nx (gesprekstafel 2)
- Het onderzoek omtrent de Klimaatgordel (gesprekstafel 3)

Hier konden ook vragen gesteld worden. In totaal werden zo'n 478 personen bereikt.

2.3 OVERZICHT VAN DE INSpraakREACTIES EN ADVIEZEN

De ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierna opgelijst. Een aantal adviezen en inspraakreacties werden laattijdig ontvangen maar werden wel verder meegenomen in de bespreking.

2.3.1 Adviezen

Van volgende instanties werd een advies ontvangen:

Tabel 2: Overzicht van alle instanties die advies hebben uitgebracht

TYPE	ENTITEIT	INHOUD?	DATUM
Vlaamse Overheid	Beleidsdomein Omgeving	Ja	15/03/2024
	Vlaams Bouwmeester	nee*	05/02/2024
College van Burgemeester en Schepenen betrokken gemeenten	CBS Brasschaat	ja	13/03/2024
	CBS Brecht	Ja	07/03/2024
	CBS Stad Antwerpen	ja	29/03/2024
	CBS Schoten	ja	18/03/2024
	CBS Ranst	ja	15/03/2024
	CBS Kapellen	ja	15/03/2024
	CBS Wommelgem	ja	13/03/2024
	CBS Stabroek	ja	15/03/2024
	CBS Wuustwezel	ja	13/03/2024
	CBS Zandhoven	ja	12/03/2024
	District Berendrecht-Zandvliet-Lillo	ja	27/02/2024
	District Merksem	ja	14/03/2024
	District Ekeren	Ja	11/03/2024
	District Borgerhout	ja	28/02/2024
Provincie Antwerpen	Provinciebestuur Antwerpen	ja	07/03/2024
Andere besturen	Fluxys	ja	07/03/2024
	Elia	ja	13/03/2024
	Infrabel	Ja	21/02/2024
	NMBS	Ja	15/03/2024
	Port of Antwerp-Bruges	Ja	14/03/2024
Polderbesturen	Ettenhoven & Muisbroek	ja	14/03/2024
Strategische Adviesraden	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed - SARO	ja	20/03/2024
	MORA – Mobiliteitsraad van Vlaanderen	nee*	09/02/2024
	Landbouwraad Stabroek	Ja	14/03/2024
Provincies NL	Zeeland (NL)	nee*	13/03/2024

* van deze instanties werd wel een reactie ontvangen, maar deze reactie gaf enkel aan dat er geen advies werd uitgebracht.

2.3.2 Inspraakreacties

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 99 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- 17 verenigingen
- 82 particulieren

Deze inspraakreacties werden ontvangen per mail of per aangetekend schrijven. Eén reactie werd laattijdig ontvangen, buiten de looptijd van de raadpleging, maar werd wel verder meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties. Een gedetailleerd overzicht van de adviezen en inspraakreacties met toekenning van een referentienummer is opgenomen in onderstaande tabel.

Een aantal van de ingezonden reacties onderschreven de ingezonden petitie ‘Ondergronds brengen van E313: vanaf de 2 aansluitingen met de Ring in knoop Antwerpen Oost tot in het rondpunt van Wommelgem en maximaal overkappen ervan’. Enkele van de ingezonden reacties vormden een bundeling van ondertekeningen van deze petitie (of variant hiervan), waardoor het enkel vermelden van de nummer een vertekend beeld geeft van de gedragenheid van de reactie. In totaal ondertekenden 183 personen de petitie. Deze ondertekeningen werden ingediend onder volgende (geanonimiseerde) nummers: 22, 30, 34, 39, 40, 41, 42, 45, 46, 47, 51, 54, 58, 64, 66, 75 en 90.

In functie van éénduidigheid en leesbaarheid worden (onderdelen van) de reactie die uit de petitie komen aangeduid als 'PT' in de tabellen in volgende hoofdstukken (zie verder) en worden onderdelen die uit de reactie komen, maar die niet tot de petitie behoren aangegeven met de overeenkomstige geanonimiseerde nummers.

Tabel 3: Overzicht van alle ontvangen adviezen en inspraakreacties

NUMMER	NAAM	TYPE	DATUM	LOCATIE
A1	Vlaams Bouwmeester	Overheidsdienst	5/02/2024	Brussel
A2	MORA	Instantie	9/02/2024	Brussel
A3	Infrabel	Instantie	21/02/2024	Brussel
A4	District Bezali	Gemeente/district	27/02/2024	Berendrecht-Zandvliet-Lillo
A5	Borgerhout	Gemeente/district	28/02/2024	Borgerhout
A6	Brecht	Gemeente/district	7/03/2024	Brecht
A7	Fluxys	Instantie	7/03/2024	Brussel
A8	Provincie Antwerpen	Provincie	7/03/2024	Antwerpen
A9	District Ekeren	Gemeente/district	11/03/2024	Ekeren
A10	Zandhoven	Gemeente/district	12/03/2024	Zandhoven
A11	Brasschaat	Gemeente/district	13/03/2024	Brasschaat
A12	Elia	Instantie	13/03/2024	Merksem
A13	Wuustwezel	Gemeente/district	13/03/2024	Wuustwezel
A14	Zeeland (NL)	Provincie (Nederland)	13/03/2024	Nederland, Zeeland
A15	Wommelgem	Gemeente/district	13/03/2024	Wommelgem
A16	Polder Ettenhoven-Muisbroek	Instantie	14/03/2024	/
A17	Port of Antwerp-Bruges	Instantie	14/03/2024	Antwerpen
A18	Landbouwwaad Stabroek	Instantie	14/03/2024	Stabroek
A19	District Merksem	Gemeente/district	14/03/2024	Merksem
A20	NMBS	Instantie	15/03/2024	Brussel
A21	Ranst	Gemeente/district	15/03/2024	Ranst
A22	Stabroek	Gemeente/district	15/03/2024	Stabroek
A23	Beleidsdomein Omgeving	Overheidsdienst	15/03/2024	Brussel
A24	Stad Antwerpen	Gemeente/district	29/03/2024	Antwerpen
A25	Kapellen	Gemeente/district	15/03/2024	Kapellen
A26	Schoten	Gemeente/district	18/03/2024	Schoten
A27	SARO	Instantie	20/03/2024	Brussel
				WOONPLAATS
1	N.N.	Particulier	1/02/2024	Schoten
2	N.N.	Particulier	1/02/2024	Kapellen
3	N.N.	Particulier	2/02/2024	/
4	N.N.	Particulier	5/02/2024	/
5	N.N.	Particulier	6/02/2024	/
6	N.N.	Particulier	7/02/2024	/
7	N.N.	Particulier	8/02/2024	/
8	N.N.	Particulier	11/02/2024	/
9	N.N.	Particulier	14/02/2024	Wommelgem
10	N.N.	Particulier	15/02/2024	Kapellen
11	N.N.	Particulier	20/02/2024	Deurne

NUMMER	NAAM	TYPE	DATUM	LOCATIE
12	N.N.	Particulier	20/02/2024	/
13	N.N.	Particulier	21/02/2024	/
14	N.N.	Particulier	23/02/2024	/
15	N.N.	Particulier	25/02/2024	/
16	N.N.	Particulier	28/02/2024	Ekeren
17	N.N.	Particulier	5/03/2024	Borgerhout
18	NxPlus	Vereniging	5/03/2024	/
19	N.N.	Particulier	5/03/2024	Borgerhout
20	N.N.	Particulier	5/03/2024	/
21	N.N.	Particulier	6/03/2024	/
22 (PT)	N.N.	Particulier	7/03/2024	Borgerhout
23	N.N.	Particulier	7/03/2024	/
24	N.N.	Particulier	8/03/2024	Deurne
25	N.N.	Particulier	8/03/2024	Borgerhout
26	Actiegroep Red De Keer	Vereniging	9/03/2024	/
27	N.N.	Particulier	10/03/2024	/
28	GroenRand	Vereniging	11/03/2024	/
29	GruunRant	Vereniging	11/03/2024	/
30 (PT)	N.N.	Particulier	11/03/2024	/
31	N.N.	Particulier	12/03/2024	/
32	N.N.	Particulier	12/03/2024	Ranst
33	N.N.	Bedrijf	12/03/2024	/
34 (PT)	N.N.	Particulier	12/03/2024	Deurne
35	N.N.	Particulier	13/03/2024	Ekeren
36	N.N.	Particulier	13/03/2024	Deurne
37	N.N.	Particulier	13/03/2024	Borgerhout
38	Natuurpunt Schijnvallei	Vereniging	13/03/2024	/
39 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	Deurne
40 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	/
41 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	Deurne
42 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	Deurne
43	Natuurpunt Antwerpen Noord & Kempen	Vereniging	14/03/2024	/
44	N.N.	Particulier	14/03/2024	/
45 (PT)	Jeugdverblijfcentrum Kasteel Boterlaerhof	Vereniging	14/03/2024	Deurne
46 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	Deurne
47 (PT)	N.N.	Particulier	14/03/2024	Deurne
48	N.N.	Particulier	14/03/2024	Borgerhout
49	LENORA burgerinitiatief	Vereniging	14/03/2024	/
50	Ringland	Vereniging	15/03/2024	/
51 (PT)	Actiegroep Rivierenhof	Vereniging	15/03/2024	/
52	N.N.	Particulier	15/03/2024	Wommelgem
53	N.N.	Particulier	15/03/2024	/
54 (PT)	N.N.	Particulier	15/03/2024	/
55	N.N.	Particulier	15/03/2024	Ekeren

NUMMER	NAAM	TYPE	DATUM	LOCATIE
56	stRaten-generaal	Vereniging	15/03/2024	/
57	N.N.	Bedrijf	15/03/2024	/
58 (PT)	N.N.	Particulier	15/03/2024	Deurne
59	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
60	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
61	N.N.	Bedrijf	15/03/2024	Wommelgem
62	Werkgroep Leefomgeving Rivierenhof	Vereniging	15/03/2024	/
63	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
64 (PT)	N.N.	Particulier	15/03/2024	/
65	Vooruit Schoten	Vereniging	15/03/2024	/
66 (PT)	Tuinwijk	Vereniging	15/03/2024	/
67	N.N.	Particulier	15/03/2024	Borgerhout
68	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
69	Voka	Vereniging	15/03/2024	/
70	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
71	N.N.	Particulier	15/03/2024	/
72	N.N.	Particulier	15/03/2024	Kapellen
73	N.N.	Particulier	15/03/2024	Ekeren
74	N.N.	Bedrijf	15/03/2024	Stabroek
75 (PT)	N.N.	Particulier	15/03/2024	Deurne
76	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
77	Boerenbond	Vereniging	15/03/2024	/
78	N.N.	Particulier	15/03/2024	Stabroek
79	N.N.	Particulier	16/03/2024	Ekeren
80	Landelijke Gilde Broechem	Vereniging	16/03/2024	/
81	N.N.	Particulier	16/03/2024	/
82	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
83	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
84	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
85	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
86	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
87	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
88	N.N.	Particulier	16/03/2024	Wijnegem
89	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
90 (PT)	N.N.	Particulier	16/03/2024	/
91	N.N.	Particulier	16/03/2024	/
92	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
93	N.N.	Particulier	16/03/2024	Ranst
94	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
95	Groen Antwerpen	Vereniging	16/03/2024	/
96	N.N.	Particulier	16/03/2024	/
97	N.N.	Particulier	16/03/2024	Wijnegem
98	N.N.	Particulier	16/03/2024	Stabroek
99	N.N.	Particulier	18/03/2024	Kapellen

2.4 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Om de verwerking van de adviezen en inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- De adviezen en inspraken werden geordend in grote clusters (vnl. per boekdeel van de tussennota v.01) waarop ze reageerden;
- Per cluster werden alle in de adviezen en inspraakreacties aangedragen elementen gegroepeerd in categorieën;
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin door het projectteam een standpunt geformuleerd werd over de opmerking en waarin werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen;
- Per opmerking wordt een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 3.

In onderstaande tabel (tabel 4) wordt een overzicht gegeven van de categorieën per cluster:

Tabel 4 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

NUMMER HOOFDSTUK	CATEGORIE
3. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen - algemeen	
3.1	Participatie
3.2	Procedure en proces
3.3	Voorkeur
3.4	Doelstelling DNR
3.5	Referentiesituatie
3.6	Buiten scope project
3.7	Ontwerpend Onderzoek
3.8	Longlist kansen
3.9	(tekstuele) correcties
3.10	Overige
4. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen – boekdeel Haventracé	
4.1	Afstemming lopende planprocessen
4.2	Bezorgdheden
4.3	Vereenvoudigingsmechanismen
4.4	Trechtering
4.5	Strategische zeef
4.6	Pauzeknop
4.7	Kansrijke gebiedsprogramma's
4.8	Onderzoeksaspecten
4.9	Mobiliteit
4.10	Voorkeur
5. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen – boekdeel Nx	
5.1	Algemeen
5.2	Alternatieven
5.3	Bezorgdheden
5.4	Mobiliteit
5.5	Onderzoeksmethodiek
5.6	Trechtering
5.7	Voorkeur
6. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen – boekdeel Klimaatgordel	
6.1	Algemeen
6.2	Proces
6.3	Scope en doelstellingen klimaatgordel
6.4	Methodiek onderzoek, visievorming en samenstelling gebiedsprogramma
6.5	Potentiële klimaatgordelprojecten

3. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – ALGEMEEN

In dit deel worden alle reacties van algemene of overkoepelende aard behandeld en wordt het standpunt van de Projectgroep hierbij geformuleerd.

Categorie 3.1 Participatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In dit advies beperkt de districtsraad zich tot algemene maatregelen met een directe impact op het district Borgerhout en specifieke ingrepen in het district. De districtsraad betreurt het gebrek aan bewonersinformatie voor Borgerhout en Deurne. De districtsraad dringt als betrokken lokale overheid aan op correcte inspraak.	A5
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het is belangrijk dat ook de A12 ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet op hoogte blijft, gezien de mogelijk ecologische impact. POAB geeft aan dat er bij het verdere ontwerp overleg wenselijk is om na te gaan welke mogelijkheden bestaan op het creëren van een ecologische verbinding met de Klimaatbossen.	A17
De resultaten van de onderzoeksnota moeten tijdig en duidelijk meegedeeld worden aan de lokale besturen en de bewoners.	A19
De afdeling BJO, team hinder, vraagt actief betrokken te worden bij de analyse van de resultaten van de geluidsmodellering.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de aanleg van het nieuwe wegtracé kan serieuze gevolgen hebben in de dichtbebouwde omgeving en duidt het belang van o.a. aspecten zoals luchtkwaliteit, verkoeling... op de woonomgeving en het wonen zelf. Het is van belang om samen met de lokale besturen de impact na te gaan.	A23
Wij willen onze waardering uitdrukken voor de open werkwijze , die in DNR gebruikt wordt, en voor de inzet van de hele werkbank . En ook voor onze voorzitters, die alles in goede banen leiden. De werkbank DNR is zeker een voorbeeld voor de andere werkbanken van het Toekomstverbond, en voor andere projecten, waar professionelen en vrijwilligers samenwerken. Wij hebben écht het gevoel dat er naar ons geluisterd wordt, en dat onze ideeën aanvaard en geapprecieerd worden.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> We staan heel positief over de inspanningen van het onderzoeksteam, de leidende ambtenaren en de procesleiding om ervoor te zorgen dat werkbankleden goed geïnformeerd zijn. We maken ons geen illusie dat het bredere middenveld en de lokale besturen onmogelijk even nauwgezet het project hebben kunnen volgen. Laat staan de kennis heeft kunnen verwerken om suggesties te formuleren.	29
Het betreft een Complex Project. Dat is duidelijk. De vraag is, of de ‘doorsnee burger’ erin zal slagen om het voorstel tussennota te ‘doorgronden’ . Al is er héél veel werk van gemaakt, om het zo simpel en duidelijk mogelijk voor te stellen . En dat stellen wij (namens ‘de burger’) op prijs.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het is nu extra belangrijk om in te zetten op co-creatie en drempelverlaging voor een bredere groep betrokkenen . Het co-creatieve ontwerpende onderzoek, dat gericht is op het samenstellen van de programma's, is echter nog niet voldoende uitgewerkt in de onderzoeksmethodiek van deze Tussennota. Reactie vraagt om een ambitieuze co-creatieve aanpak met ontwerpend onderzoek in een verfijning van de onderzoeksmethodiek helder toe te lichten. Het onderzoeksteam moet zelf creatief aan de slag gaan, maar ook de werkbankleden moeten in de aankomende fase intensief geholpen worden om hun terreinkennis en ideeën te laten vertalen in uitgetekende voorstellen die ook qua financiële impact ruw begrootbaar zijn (cfr. participatietraject ringparken). We wensen duidelijke engagements	29

over de grondigheid van deze aanpak , zodat er genoeg onderzoeks- en overlegcapaciteit kan gevrijwaard worden voor dergelijke opbouwende aanpak.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt dat ze nog nooit gehoord heeft van DNR en stelt dat er een groot aanbod van organisaties is die voor "de maximale overkapping " willen gaan (cfr. Ringland, Notenkrakers – via dewelke de persoon op de hoogte werd gebracht van DNR), waardoor de burger door het bos de bomen niet meer zou zien . Persoon benadrukt belang van de betrokkenheid van burgers en duidt dat de website van DNR wel vindbaar is.	30
De voorgestelde plannen/acties zijn vaag waardoor betrokkenen impact niet kunnen inschatten en niet kunnen bepalen of hun eigendom of grond die ze gebruiken in het plangebied ligt.	33
<i>Samenvatting</i> De persoon die inspraak verschaft, vraagt zich af waar de ingediende opmerkingen en bezwaren die bij de terugkoppelmomenten werden geformuleerd kunnen worden teruggevonden in aangepaste versies .	33
<i>Samenvatting van de reactie</i> LENORA volgt vanaf het begin alle onderzoeken en werkbanken van het DNR. Als stakeholder willen ze op een positieve en kritische manier meedenken en werken aan een betere leefomgeving voor de ruime omgeving van Noord-Oost Antwerpen (cfr. projectdoelstelling). LENORA concentreert zich voornamelijk op de Noordrand, namelijk Ekeren, Kapellen, Stabroek/Hoevenen en Berendrecht-Zandvliet-Lillo.	49
Onze beweging is niet erg actief en wij komen wat man- en vrouwkracht tekort om de technische gesprekken van de Nieuwe Rand te kunnen volgen . Drukke schema's en te complexe materie. We proberen echter wel te volgen en we menen te begrijpen dat het onderzoek naar de E313 nu toch in een cruciale fase zit.	51
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het is niet aanvaardbaar dat de golfclub nu pas wordt betrokken in de werkbank en gaat in tegen de opzet van het decreet complexe projecten. De werkwijze strookt niet met de voorgelaten participatie, open communicatie en transparantie. Hiervoor dient het project van bij aanvang hernomen te worden.	57

Inhoud van de opmerkingen

De reacties prijzen enerzijds de participatieve aanpak van het onderzoek, anderzijds wordt gevraagd bewoners en andere stakeholders voldoende te informeren en te betrekken bij het project (o.a. co-creatieve werking; onderzoeksresultaten). Eén reactie uit ongenoegen over het feit dat de persoon pas later in het traject betrokken werd bij de werkbank. Er wordt ook in vraag gesteld of de omvangrijke output van het onderzoek voldoende kan worden opgevolgd door de betrokken stakeholders. Verder wordt gesteld dat de impact van de plannen op eigendommen onvoldoende ingeschat kan worden en wordt gevraagd waar de verwerking van inspraak en participatie kan worden teruggevonden. Tenslotte wordt gesteld dat de methodologie van het co-creatieve onderzoek nog onvoldoende is uitgewerkt in de tussennota v.01.

Reactie op de opmerkingen

Transparantie en open communicatie zijn belangrijke waarden binnen het DNR. Er werden tot dusver verschillende momenten georganiseerd om inspraak te verzamelen en inzicht te geven in het proces dat gelopen wordt. Zo werden i.k.v. de tussennota v.01 twee infomarkten georganiseerd, in Stabroek en Wijnegem. Niet in ieder betrokken district en gemeente werd een infomoment georganiseerd, echter maken districten Borgerhout en Deurne wel deel uit van de werkbankformule en werd reeds een werkatelier georganiseerd in district Deurne, waardoor ook hier kansen tot interactie met het projectteam mogelijk was. We benadrukken graag nogmaals dat iedereen welkom is op de werkbanken.

Alle reacties die werden ingesproken op de tussennota v.01 worden beantwoord en gebundeld in voorliggend document, het **overwegingsdocument**. Dit document wordt gepubliceerd op de website van DNR en is vrij raadpleegbaar. Ook i.k.v. de voorgaande inspraakronde m.b.t. de AON werd een gelijkaardig document opgemaakt, waarin verduidelijkt werd hoe de inspraak werd verwerkt. Ook dit document is raadpleegbaar op de website van DNR.

Het is eveneens de bedoeling om -in het verlengde van het reeds gelopen traject- ook in de volgende stappen van het complex project op een **co-creatieve wijze** samen met de stakeholders verder aan de slag te gaan. Dit zal bijkomend worden verduidelijkt in de tussennota v.02. In het verdere proces zal door middel van werkgroepen ruimtelijk ontwerp voor de relevante, cruciale zones verder (ontwerpend) onderzoek gevoerd worden. Daar waar relevant worden de nodige stakeholders betrokken.

Het gebruikte **kaartmateriaal** op de infomarkten had voornamelijk tot doel om indicatief weer te geven welke tracéalternatieven worden onderzocht. In het verdere onderzoek zal uiteraard rekening gehouden worden met bestaande straten en wegen die gekruist moeten worden, Er zal verder kaartmateriaal opgemaakt worden, op verschillende schaalniveaus waar deze verschillende elementen in worden opgenomen, net zoals andere elementen zoals natuurgebieden, landbouwgebieden, andere lopende planprocessen, Het kaartmateriaal wordt verfijnd in het verder onderzoek, maar wordt niet aangepast in de tussennota v.02.

De website van DNR biedt de mogelijkheid om op de hoogte te blijven van de vorderingen van het project en stelt alle informatie aan het brede publiek ter beschikking.

Aanpassingen aan tussennota

De co-creatieve aanpak van het laatste luik zal in de tussennota v.02 verduidelijkt worden.

De overige reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 3.2 Procedure en proces

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Op 26 oktober 2022 bracht SARO advies uit over de alternatievenonderzoeksnota (AON) van dit complex project. In dit advies stelde de raad in vraag of het instrument ‘complex project’ in de AON op de juiste manier werd ingevuld. De raad wees ook op het belang van een volwaardige AON in het kader van het proces tot opmaak van een complex project en benadrukte dat de AON geenszins voldoet aan de decretaal vastgestelde bepalingen. SARO formuleerde vervolgens tal van strategische bedenkingen bij de AON met betrekking tot de doelstellingen van het complex project, de voorgestelde alternatieven, de opmaak van een gebiedsvisie voor de omgeving van de infrastructuurstrook en de klimaatgordel, en de vooropgestelde onderzoeksmethodiek. De raad stelt vast dat de voorliggende tussennota een verdere uitwerking en verfijning vormt van de AON en verwijst dan ook algemeen naar zijn advies van 26 oktober 2022.</p>	A27
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat er te veel onderzoekscapaciteit geïnvesteerd wordt in een – volgens de reactie – scenario dat niet levensvatbaar is (nl. verzamelende A102), waardoor onderzoekscapaciteit verloren gaat. Reactie stelt dat de voorstanders en tegenstanders van de A102 zouden zich beter verenigen rond het bedenken van een totaalprogramma dat een reële slaagkans heeft. De schrijver wil zich dan ook blijven engageren in dit proces en voelt zich gesterkt door de resultaten van het reeds gevoerde onderzoek dat de piste van een verzamelende A102 op een dood spoor zit. Dit mag echter niet tot gevolg hebben dat er onvoldoende tijd en onvoldoende onderzoekscapaciteit is om co-creatief, onderbouwd door onderzoeksresultaten, een mooi totaalplan te bedenken en als samenhangend en onlosmakelijk geheel aan maatregelen aan de Vlaamse Regering voor te leggen voor besluitvorming. De Tussennota moet ons de zekerheid geven dat alle onderzoek zal gebeuren om dat doel te bereiken (dit is met inbegrip van co-creatief ontwerpend onderzoek). Wij kunnen ons enkel blijvend constructief inzetten voor dit proces als deze zekerheid gegeven wordt, via een aanpassing van de Tussennota (zie verder).</p>	29
<p>De tijd is gekomen om eens na te denken of, op basis van de reeds gevoerde onderzoeken, een aantal alternatieven als niet redelijk en niet kansrijk kunnen beschouwd worden, en waar we dus geen tijd, geld en moeite meer moeten in steken. Daar waar de AON alle voorstellen verzamelde, met als doel, om ze, aan de hand van onderzoeken, op hun merites te onderzoeken, wordt daar nu vanaf gestapt. Logisch in deze stand van het project.</p>	29

Inhoud van de opmerkingen

Eén reactie stelt in vraag of het instrument 'complex project' op de juiste manier ingevuld wordt. Een andere reactie uit bezorgdheid m.b.t. het investeren van onderzoekscapaciteit in volgens hem minder kansrijke scenario's, met tot risico dat niet het optimale resultaat behaald wordt en stelt dat een aantal alternatieven getrechterd moeten worden.

Reactie op de opmerkingen

In het overwegingsdocument dat werd opgesteld in kader van de publieke raadpleging van de AON werd reeds een antwoord geformuleerd op bovenstaand advies van SARO.

Ter vereenvoudiging van het onderzoek worden een aantal minder kansrijke alternatieven 'gepauzeerd' of 'weggetrechterd' uit het onderzoek, om zo de onderzoekscapaciteit maximaal in te zetten voor de kansrijke alternatieven. Echter vormt het alternatief zonder A102 op basis van de beschikbare inzichten eveneens een redelijk, kansrijk alternatief, waardoor het volgens de MER-procedure dus mee onderzocht wordt in het proces.

Aanpassingen aan de tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 3.3 Voorkeur

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Om aanvaardbaar te zijn en tegelijk ook de ambities in verband met het Groen Kruis, GruunRant en de Klimaatgordel waar te kunnen maken, gaat de voorkeur waar mogelijk uit naar een geboorde tunnel . Verder te onderzoeken is de combinatie van boortunnels met een afzinktunnel aan het Albertkanaal, waardoor de boortunnel mogelijk minder diep moet liggen en het aansluitingscomplex compacter kan blijven.	50
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver herhaalt en bevestigt eerder algemeen standpunt vanuit advies op AON (cfr. aanleg Nx en verbreding A12). Schrijver is verheugd te vernemen dat de realisatie van de Nx, als noodzakelijk en volwaardige doelstelling wordt meegenomen binnen het onderzoek van De Nieuwe Rand en duidt het belang wegens de regionale problematiek (overlast van doorgaand verkeer; file in dorpskern wat leidt tot onleefbare situatie).	A22, A25
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt bestaande verkeers- en overlastproblematiek. In afwachting van de resultaten van het onderzoek, blijft de schrijver dan ook geloven dat de maximale variant: een verzamelende A102, de Nx, een verbreding van de A12 en vervollediging van knoop E313/E34. De schrijver is van mening dat deze variant "over de beste kaarten beschikt" om te komen tot de juiste verdeling van het verkeer.	A24

Inhoud van de opmerkingen

De reacties duiden een algemene voorkeur voor boortunnels waar mogelijk en de varianten waarin zowel het Haven tracé als de Nx gerealiseerd worden.

Reactie op de opmerkingen

De mogelijkheden voor boortunnels in combinatie met andere oplossingen wordt onderzocht in de werkgroep ruimtelijk ontwerp. Verder nemen we akte van de vermelde voorkeuren.

Aanpassingen op de tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 3.4 Doelstellingen DNR

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De districtsraad Berendrecht-Zandvliet-Lillo (BeZaLi) adviseert de tussennota voor het CP DNR in principe gunstig voor wat betreft het oostelijk traject Haven tracé. De doelstelling van het project moet zijn om de haven en omliggende economische activiteiten beter te ontsluiten , vlotter te ontsluiten en om het personenvervoer veiliger te maken en er moet over gewaakt worden dat er voldoende rekening wordt	A4

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
gehouden met geluids- en luchtkwaliteit voor de inwoners, de modal shift moet optimaal gebeuren en de realisatie van DNR dient dan ook gepaard te gaan met de aanleg van de nodige fietsvoorzieningen en moet er aandacht gaan naar veilige wandelwegen (trage wegen).	
Verder benadrukt de districtsraad BeZaLi dat het voor de leefbaarheid in ons district niet enkel noodzakelijk is om de bereikbaarheid te bevorderen, om duurzame en lange termijn oplossingen te voorzien om het mobiliteitsprobleem in ons district aan te pakken, maar ook de blijvende ontwikkeling van de nodige sociale voorzieningen in het district zijn relevant. Daarnaast moet voldoende rekening worden gehouden met de maatregelen met betrekking tot leefomgeving, milieu, waterhuishouding en klimaat.	A4
Verder vragen wij aandacht voor het in rekening brengen van een gelijkwaardige herinrichting van de bovengrond (fietsroutes, eco/water ontsnippering en daarbij horende kruisingen van gewestwegen).	A19
Bij de realisatie van de snelweg dient er ook bovengronds geïnvesteerd te worden in ontsnippering van de groene ruimte, het voorzien van een doorgaande fietsroute langsheen de randgemeentes, enz.	A19
De stad stelt nog steeds zowel de haalbaarheid als de wenselijkheid van de uitdrukkelijke ambitie naar neutraliteit in de CO2 balans binnen dit project in vraag. Het gevaar bestaat dat deze doelstelling de primaire doelstellingen op vlak verbetering van de omgevingskwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van het projectgebied zal hypothekeren. Daarom vraagt de stad de ambitie bij te stellen en te streven naar een zo laag mogelijke CO2 uitstoot i.p.v. een neutraliteit.	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie herneemt de formulering van de doelstelling m.b.t. mitigatie en stelt dat de tussennota toelichting over hoe deze emissies zullen worden vermeden ontbreekt. De primaire doelstelling zou moeten zijn om broeikasgasemissies maximaal te vermijden, gevolgd door lokale opvang en compensatie van de resterende emissies. In de werkgroep energie en koolstofbalans en bijlage OA17 zijn de mogelijkheden om CO2-emissies tegen te gaan wel besproken, maar deze worden niet weerspiegeld in de tussennota. Hoe kunnen de vooropgestelde ambities met betrekking tot het verminderen van CO2-emissies worden bereikt? Zijn er voldoende mogelijkheden om te voorzien in de energiebehoeften van de infrastructuur met hernieuwbare energie? En hoe kunnen, ten slotte, de onvermijdelijke CO2-emissies worden opgevangen?	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie geeft een opsomming van zes manieren om emissies maximaal te vermijden (o.a. bevordering hernieuwbare energie, beperking ontbossing en landdegradatie...) en stelt dat dit duidelijker naar voren moeten komen als doelstelling mitigatie.	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i> Stad Antwerpen ziet dit project in eerste instantie als onderdeel van de uitvoering van het Toekomstverbond , in het bijzonder van de eerste twee pijlers (voorbehoud Antwerpse ring voor stads- en stadsregionaal verkeer; overig verkeer en havenverkeer moet via noordelijk alternatief rond de stad).	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt de fundamentele bedenking dat de variant zonder A102 de ambitie van de eerste twee pijlers van het Toekomstverbond onmogelijk kan waarmaken. Deze variant weerhouden is de facto terugkomen op afspraken uit het Toekomstverbond [...] In lijn met het Toekomstverbond gelooft de stad dat de verbetering en aanleg van deze nieuwe infrastructuur ook kansen biedt om gebieden terug te verbinden die door eerder aangelegde infrastructuur werden versnipperd en de leefbaarheid errond te verbeteren. Reactie onderschrijft dan ook de ambitie om naar een geïntegreerde, brede oplossing.	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i>	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Schrijver onderschrijft het gebruik van de evaluatieroos en duidt het belang van kennis om beslissingen te maken. Schrijver stelt dat de ontwikkeling van de gebiedsprogramma's moet worden verder gezet, op basis van de drie steunpilaren LMN. Ook als uit voortschrijdend onderzoek zou blijken dat bepaalde infrastructuur niet kansrijk is (bv. A102), maar de rest van het gebiedsprogramma (LN) wél, moet de implementatie van het LN-deel toch voorzien worden.	
Het hoofddoel van het project DNR is voor ons het verwezenlijken van een gezondere leefomgeving ... - met minder luchtvervuiling en geluidsoverlast, - met veiliger, duurzamer en vlotter verkeer met de focus op "Modal Shift", - met een klimaatvriendelijke regio met maximale aandacht voor natuur, - met respect voor de landbouw.	49
Dat het proces binnen De Nieuwe Rand zich stilaan ontkoppeld heeft van het bredere besluitvormingskader (Toekomstverbond) en de samenhang met stad en vervoersregio blijkt ook uit de geografisch verengende onderzoekspijlers zoals gecommuniceerd op de lokale infomarkten: "in dat onderzoek staan vijf belangrijke pijlers centraal: levendige rand, bereikbare rand, klimaatvriendelijke rand, haalbare rand en toekomstbestendige rand. Bij elk van die pijlers horen verschillende ambities." Of uit passages in de Tussennota die 'vanuit De Nieuwe Rand randvoorwaarden en functionele eisen' in het vooruitzicht stellen op het ontwerp van de Antwerpse ring (p.44).	56
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat DNR sterke ambities heeft op het gebied van klimaat en groenbehoud (bijdragen aan de realisatie van een klimaatneutraal Vlaanderen). Het Ertbrugge bos en omgeving past perfect binnen deze visie (potentieel voor CO2-opslag, biodiversiteit, klimaatverandering). Het opofferen van dergelijke waardevolle groene gebieden voor infrastructuurprojecten zou in strijd zijn met de principes van duurzame ontwikkeling en de eigen doelstellingen van het project ondermijnen.	88
Maatregelen om een betere overstekbaarheid voor fietsers en voetgangers, om natuur met elkaar te verbinden en minder luchtvervuiling en geluidsoverlast over volledige projectzone te realiseren langs de A12, E19, en E313, onderzoeken. De nodige berm, schermen, overkappingen en intunnelingen om natuur met elkaar te verbinden en woonwijken meer leefbaarheid te geven onderzoeken en uit te voeren.	95

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal reacties vragen om de **doelstellingen** van het onderzoek **breder** te beschouwen dan het mobiliteitsvraagstuk van de Haven van Antwerpen en de bereikbaarheid, maar ook aspecten zoals leefbaarheid, milieu en duurzame mobiliteit te onderzoeken. Hierbij is ook de realisatie van een gezonde leefomgeving rekening houdend met luchtkwaliteit, modal shift, klimaatvriendelijkheid, het voorzien van fietsverbindingen, de gelijkwaardige inrichting van de bovengrond... van belang. Eén reactie stelt in het licht van de klimaat- en groenambities de opoffering van Ertbruggebos en omgeving (i.k.v. een ASC) in vraag en één reactie vraagt om, ook als de infrastructuurwerken niet weerhouden worden, de leefbaarheids- en natuurelementen te implementeren.

Enkele reacties stellen vragen bij de haalbaarheid van de **ambitie omtrent CO₂-neutraliteit** en stelt dat de toelichting omtrent hoe emissies vermeden zullen worden ontbreekt. Verder worden manieren om de emissies maximaal te vermijden aangedragen.

Een reactie stelt dat DNR de uitvoering moet vormen van de eerste twee pijlers van het **Toekomstverbond**, en stelt dat het alternatief zonder A102 inherent niet aan deze pijlers kan voldoen. Een andere reactie stelt eveneens dat het proces zich ontkoppeld heeft van het Toekomstverbond.

Reactie op de opmerkingen

De **doelstellingen en ambities van DNR** worden opgedeeld in de thema's Levendige Rand, Bereikbare Rand en Klimaatrobuuste Rand. Het beter ontsluiten van de Port of Antwerp-Bruges vormt een belangrijke doelstelling, net zoals er ambities zijn geformuleerd omtrent geluids- en luchtkwaliteit, een sterker fietsnetwerk, en de verbetering van de klimaatrobuustheid en de leefbaarheid. Wat betreft de (bredere) doelstelling van het DNR wordt verwezen naar de **Startbeslissing**, waarin de ambities voor

DNR werden geformuleerd. In kader van de MER-regelgeving dienen alle redelijke alternatieven voor het realiseren van de doelstellingen onderzocht te worden. In het verdere proces zal voor alle programma's in beeld gebracht worden in welke mate ze bijdragen aan de doelstellingen rond Leefbare, Bereikbare en Klimaatrobuuste Rand. Concreet zal dus ook het programma zonder de A102 (het zgn. Optimalisatie +) tot een volwaardig programma worden opgeladen en aan de doelstellingen worden getoetst.

De mogelijke impact van een A102 (met eventueel ASC) ter hoogte van Erbrugge-bos wordt in beeld gebracht binnen de verschillende onderzoeksaspecten en vormt onderdeel van de afweging tussen de verschillende alternatieven.

De toelichting van hoe **emissies** vermeden kunnen worden vormt mee onderdeel van OA Klimaatmitigatie. Ook de voorgestelde manieren om de emissies maximaal te beperken worden binnen dit onderzoek opgenomen. We nemen akte van het standpunt van de stad m.b.t. de ambitie over CO2-neutraliteit.

Verder nemen we akte van de gegeven standpunten gesteld m.b.t. de doelstelling van het project.

Aanpassingen op de tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 3.5 Referentiesituatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De NMBS verleent een negatief advies voor bovengenoemd project voor volgende redenen, nl: Bundel Luchtbal / Oude Landen: <ul style="list-style-type: none"> • Er dient rekening gehouden worden met het vrijwaren van de huidige en toekomstige spoorwegbundels bundel Luchtbal waarbij spoorweggerelateerde activiteiten moeten (kunnen) worden uitgevoerd. • Bovendien moet de toegankelijkheid via de weg steeds gevrijwaard blijven. 	A20
Op welk cijfermateriaal is uitgegaan voor de verkeerstromen voor de havenverbinding via de A102: werd de verhoogde containertransportcapaciteit via het Albertkanaal meegenomen?	12
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat het referentiekader voor discussie vatbaar is, waarbij hij stelt dat vertrokken wordt van cijfers die een wensbeeld vormen (voor de Antwerpse Haven) en een visie van 'eeuwige groei'. Dat laatste is volgens de schrijver niet realistisch omdat we voor transitie staan en dat we van de 'eeuwige groei' moeten afstappen. Verder stelt de reactie de prognosecijfers van goederenspoorvervoer, nl. van 7 naar 15%, in vraag. Hierbij wordt belicht dat goederentreinvervoer de laatste jaren afnam, als gevolg aan gebrek aan investeringen in het spoor, terwijl het vrachtautoverkeer wordt ondersteund. Reactie stelt hierbij in vraag in hoeverre de haven van Antwerpen in de mogelijkheid om én Infrabel en de NMBS, én de opeenvolgende regeringen te verplichten om die investeringen te doen?	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het referentiekader gaat uit van beslist beleid aan de Q8 . Reactie stelt dat deze plek niet de juiste plek is voor een nieuwe industriezone en stelt in vraag in hoeverre watergebonden bedrijvigheid gerealiseerd kan worden en duurzaam is (al dan niet een golf aan vrachtwagens uitlokken).	29
Het referentiekader is, op diverse vlakken, gebaseerd op niet te controleren aannames . 'De tweede grootste haven blijven'. Wij zijn benieuwd of dit referentiekader juridisch steek zal blijven houden.	29
Ten eerste kan zonder de aanleg van een extra volledig aansluitingscomplex (ASC) Logistiek Park Schijns (LPS) de doorstroming op de A12 verbeterd worden . Aan de Dijkstraat in Hoevenen kan men een volwaardig ASC maken in combinatie met een nieuw aan te leggen parallelweg langs de A12 havenkant tot Indaver. Het huidige halve ASC aan Smalleweg kan dan verdwijnen. Deze aanpak geeft een betere ontsluiting zowel voor Hoevenen als voor het geplande LPS dat aan de parallelweg kan ontwikkeld worden.	49

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven hun mening en stellen vragen m.b.t. de gehanteerde referentiesituatie.

Reactie op de opmerkingen

De opbouw van de referentiesituatie aan de hand van beslist beleid is een gebruikelijke manier binnen de milieueffectonderzoeken. Alles wat beslist beleid is, waaronder de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal en Oude Landen, wordt meegenomen in de referentiesituatie. Ook de realisatie van de Lage Keer is beslist beleid en maakt deel uit van de referentiesituatie binnen DNR (zie eveneens Categorie 4.1.4 voor verdere uitleg over hoe De Lage Keer in de referentiesituatie wordt opgenomen).

De realisatie van het LPS zit vervat in het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen, dat meegenomen wordt als beslist beleid, waardoor binnen DNR wordt uitgegaan van de realisatie van LPS met een ASC op de A12 zoals voorgesteld in het GRUP.

De 'eeuwige groei' van de haven en de onzekerheid omtrent de evolutie van spoorverkeer vormt een 'onzekerheid' in het onderzoek. Deze elementen worden onderzocht en besproken binnen het OA 31 Onzekerheden.

Aanpassingen op de tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 3.6 Buiten scope project

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Concreet adviseerde de districtsraad van Berendrecht-Zandvliet-Lillo eerder om: de realisatie te onderzoeken van een sneltram/trein op de middenberm van de A12 vanaf Zandvliet te onderzoeken (al dan niet in plaats van 2 vrije busbanen)	A4
Met A102 zonder op- en afrit // Minder impact, maar wel bezorgdheden. Er worden alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... voorzien ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet. Wordt dit ook voorzien voor Brasschaat?	A11
Met A102 met op- en afrit // Veel impact, enkele bezorgdheden waaronder de impact op E19 en op en afrittencomplex Kleine Bareel. Verkeersdrukte op Bredabaan en Kapelsesteenweg. Er worden alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... voorzien ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet. Wordt dit ook voorzien voor Brasschaat?	A11
<i>Samenvatting van de reactie</i> Indien in het onderzoek gepoogd wordt om de intensiteit in de Liefkenshoektunnel te reduceren door middel van de aanpassing van toltarieven , dient erover gewaakt te worden dat deze toltarieven ook in de realiteit kunnen gehanteerd worden. Hierbij is de verhouding tussen de tarieven vrachtwagens – personenwagens essentieel, maar dient daarnaast ook de absolute hoogte van de tarieven (minimale elasticiteit) te worden gewaarborgd .	A17
De R11 geen rechtstreekse aansluiting te geven op de A102 verdient aanbeveling.	A15
De onderzoeksnota moet, voor de verschillende alternatieven, antwoorden bieden op een aantal vragen: Hoe zorgen we voor minder overlast bij werkzaamheden?	A19
In een dichtbevolkte regio dient er maximaal ingezet te worden op functieverweving , in welke mate is dit het geval ?	33, A22
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie onderschrijft de voorgestelde visie waarin alle groengebieden verbonden worden, zodat er geen geïsoleerde zones ontstaan. Bij de aanleg van dit ASC [A102] en binnen de parameters van maximaal behoud van bossen zal er de in de reserveringsstrook een tijdelijk vergunde zonering moeten vrijgemaakt worden. We pleiten daarbij voor een directe herbestemming van de bedrijven in de nabijgelegen zone van de Makro . Een deel daarvan is tevens te reserveren voor een uitbreiding van de tramstelplaats, zodat deze niet hoeft uit te breiden in de open ruimte achter de bestaande loods.	50

Daarom vragen we met aandrang om: <ul style="list-style-type: none"> - De (grote) budgetten te verschuiven van auto- en vrachtwageninfrastructuur naar spoor, water, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur" - Een ondergronds goederenspoor (de 2de spoorontsluiting naar de haven) grondig te onderzoeken - Te onderzoeken hoe Merksem en Deurne in de Kanaalzone én de Bisschoppenhoflaan ontlast kunnen worden van zwaar verkeer door het nog meer te stimuleren om vrachtvervoer over water en over het spoor te vervoeren (oa 2de spoortoegang Antwerpse haven); 	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> Beschrijving huidige situatie Knoop Oost . Er wordt gewezen op het belang van het verminderen van geluidsoverlast, luchtvervuiling en de barrièrewerking als doelstellingen voor het gebied.	62
Vraag om ook de oplossing waarbij de 2 aansluitingen tussen R1 en E313-W onder de R1 doorlopen te onderzoeken binnen Knoop Oost .	62
Vraag om Knoop Oost ondergronds en slanker aan te leggen.	95
<i>Samenvatting</i> Een aansluiting van de R11 op een mogelijke A102 is geen goed idee voor omwonenden van de R11, en is dus volgens ons geen redelijk en kansrijk voorstel. Het argument van een mogelijke kans om op termijn de R11(bis) in het verlengde van de A102 aan te sluiten, is bijgevolg geen redelijk argument voor de keuzes inzake de A102.	29
<i>Samenvatting</i> Zo lang de overheid niet investeert in personeel en materiaal, is zo'n uitbreiding van het goederenspoornetwerk niet nodig. De bestaande sporen worden onvoldoende benut.	29
Reactie vraagt om een tramlijn tot in Ekeren en verder richting BeZaLi en de haven te onderzoeken.	35
Reactie vraagt om het openstellen van een aantal (oude) stations op het goedertracé in, van en naar de haven waarvan 2 in Ekeren (Statiestraat en Leugenberg);	35
Wat betreft openbaar vervoer moet een tramverbinding doorgetrokken worden naar het centrum van Ekeren en verder naar het noorden vanuit P&R Luchtbal via de N114.	49
Heraanleg van ASC11 Zandvliet mag niet ten koste gaan van fietsverbinding Hollandseweg naar Nederland. Busverbindingen moeten uitgebreid worden enerzijds als verbinding naar de buurgemeenten Stabroek - Kapellen en verder naar Brasschaat en anderzijds naar de haven via traject Noordlandbrug-Scheldelaan.	49
<i>Samenvatting van de reactie</i> De Ring van Antwerpen is een historische vergissing met meer dan 250.000 voertuigen per dag door een stedelijk weefsel. Beslissingen uit de jaren '60 resulteerden in de niet-uitvoering van de 'Grote Ring' na protest van lokale burgemeesters in de groene rand rond Antwerpen. Dit heeft geleid tot meer dan 50 jaar van verkeersoverlast, slechte luchtkwaliteit en lawaaioverlast in de hele zone rond de Ring. De groene rand bleef gespaard van extra infrastructuur, maar de verkeersdruk op de kernstad nam toe door ruimtelijke ontwikkeling. Om de schadelijke gevolgen weg te werken, wordt voorgesteld om de volledige Ring te herstructureren en te overkappen, met aandacht voor leefbaarheid en bereikbaarheid zonder problemen naar de rand af te wentelen. Dit biedt ook kansen voor een geïntegreerde stadsontwikkeling. Het verminderen van de hoeveelheid verkeer blijft belangrijk, zowel door de modal shift als door het leiden van bepaalde stromen weg van de stad.	50
<i>Samenvatting van de reactie</i> De inhoud van het Toekomstverbond en de kadering van De Nieuwe Rand daarbinnen wordt uiteengezet.	50
Het is nu de moment om fouten uit het verleden recht te zetten. Deze generatie heeft wellicht de laatste kans om vandaag ongewenste infrastructuren te verwijderen.	51

<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat het op- en afrittencomplex van Q8 is een meerwaarde om de bedrijvzones apart toe te leiden naar de snelweg. Voka stelt de vraag of al voldoende is onderzocht of bedrijvzone Ter Straten voldoende efficiënt wordt ontsloten. Hierbij worden vragen gesteld m.b.t. mogelijkheden tot een lokale relatie tussen de bedrijvzone Ter Straten en de E34 alsook Oelegem. De vraag komt voort vanuit bezorgdheid vanuit de lokale verkeersafwisseling en wat dit betekent op de lokale tewerkstelling.</p>	69
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Parallel aan de Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel ligt er een eenvoudige spoortunnel van Linker- naar Rechtoever. Deze tunnel werd betrekkelijk gemakkelijk gerealiseerd. Het is niet onmogelijk tunnels te realiseren.</p>	4
<p>De schrijver vraagt bijkomend een aantal zaken te onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een tramlijn tot in Ekeren en verder tot in Berendrecht-Zandvliet-Lillo en de Haven. - Het openstellen van een aantal (oude) stations op het goederentracé in, van en naar de haven waarvan 2 in Ekeren (Statiestraat en Leugenberg). - Niet enkel de grote fietsverbindingen (Antwerpen – Haven) en de fietsostrades, maar ook een doorlichting van de fietsverbindingen tussen deze grote assen, die door de centra van de dorpen en districten lopen. Hoe zijn deze eraan toe en hoe kunnen verbeteringen hier meer verplaatsingen met andere modi genereren? In Ekeren ontbreken er bijvoorbeeld doorsteken die een gemakkelijke verbinding tussen de grote fietsassen mogelijk maken. - Bekijken hoe elke nieuwe infrastructuur de overschrijdende verbindingen kunnen bevorderen - Wegwerken van missing links in het fietsnetwerk. Een aantal effectieve projecten bijvoorbeeld: fietsverbinding Laar en Vlierveld-Argentiniëlaan om F12 en F14 bereikbaar te maken vanuit wijk Donk; Edisonwijk verbinden met F12; Koker onder spoor tussen fietsstraat en Schriek. 	35

Inhoud van de opmerkingen

De reacties halen **verschillende elementen** aan, waaronder onderzoek naar alternatieve maatregelen ter hoogte van Brasschaat in de verschillende scenario's, alsook onderzoek naar de vermindering van overlast bij de aanlegfase, de aanpassing van de toltarieven in de Liefkenshoek-tunnel, de mate van functieverweving in een dichtbevolkte regio, heropenstellen van (goederen)treinstations, de herbestemming van de zone van de Makro, de efficiënte ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten,...

Daarnaast vragen verschillende reacties om de **uitwerking van OV** en de modal shift, waaronder nieuwe busverbindingen, nieuwe tramverbindingen (o.a. tram richting Ekeren en op middenberm A12), een ondergronds goederenspoor, ontlasting van de kernen van Merksem en Deurne t.g.v. zwaar verkeer, het openstellen van goederenstations voor personenverkeer. Ook worden een aantal bijkomende fietsverbindingen voorgesteld.

Een aantal reacties kaarten **Knoop Oost** aan en stellen onderzoeksvragen hieromtrent en in twee reacties wordt de afkeur geuit voor een aansluiting van de R11(bis) op de A102.

Tenslotte wordt een ander voorbeeld van een gerealiseerde tunnel aangehaald.

Reactie op de opmerkingen

De E19 en Brasschaat vallen buiten de zone van de infrastructuurstrook, waardoor kansen voor fietsverbindingen en andere **alternatieve maatregelen** hier niet worden onderzocht. De ruime regio van Brasschaat valt echter wel binnen de zone van de klimaatgordel. Maatregelen die kaderen binnen de doelstellingen van de klimaatgordel kunnen binnen dat onderdeel onderzocht worden.

Volgende zaken worden niet onderzocht binnen DNR aangezien deze **geen** onderdeel van het onderzoek op **strategisch niveau** vormen:

- Onderzoek naar overlast door werkzaamheden (wordt onderzocht in de uitwerkingsfase);

- Functieverweving;
- De ontsluiting van bedrijventone Ter Straten.

Een aantal vermelde elementen maken deel uit van **andere planprocessen**, waardoor deze niet onderzocht worden binnen DNR (er wordt wel mee afgestemd):

- De tweede spoortoegang (zie ook uitleg Categorie 4.1.2);
- Het bevorderen van vrachtverkeer over het water (cfr. het verhogen van de bruggen Albertkanaal);
- Knoop Oost (De aansluiting van E313W op Knoop Oost blijft gegarandeerd; zie ook verder);
- De herinrichting van het op- en afrittencomplex van Q8;
- Ingrepen in kader van spoor, water en openbaar vervoer worden onderzocht binnen andere projecten/processen (o.a. Routeplan 2030). Het valt eveneens buiten de scope van dit complex project om te bepalen hoe budgetten besteed worden ten aanzien van deze projecten;
- De toltarieven voor de Scheldekrusing worden in een aparte beslissing van de Vlaamse Regering verankerd (de uitgangspunten hieromtrent werden vastgelegd in het MER Oosterweel).

Voor wat betreft het openbaar vervoer wordt de basis gelegd door het Routeplan 2030. Uit het onderzoek kunnen kansen naar boven komen dewelke zullen worden benoemd in het onderzoeksrapport. Echter, deze kansen voor OV zullen niet worden doorvertaald naar het voorkeursbesluit van DNR (zie ook uitleg Routeplan 2030 in Categorie 4.1.5).

Het gebruik van goederensporen en de noodzaak van bijkomende sporen en het openstellen van stations op de goederentracés valt niet binnen de **bevoegdheid van de beslissingsnemer** voor DNR (de Vlaamse Regering), waardoor dit element niet in het onderzoek weerhouden wordt.

Een aansluiting van de **R11** op de A102 wordt op pauze gezet in de tussennota. Dit wordt momenteel dus niet verder onderzocht. Een mogelijke kans om op termijn de R11(bis) in het verlengde van de A102 aan te sluiten, maakt geen deel uit van de tussennota en valt buiten de scope van dit project.

We nemen akte van de opmerking over de spoortunnel parallel aan Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel.

Op vlak van **fietsverbindingen** wordt er binnen OA11 (bereikbaarheid en kwaliteit van het fietsnetwerk) nagegaan welke kansen er gevonden kunnen worden ter versterking van het fietsnetwerk. Hierbij wordt ook nagegaan wat de kwaliteit is van het huidige fietsnetwerk en of er kansen ontstaan om, gekoppeld aan de infrastructuurwerken, deze kwaliteit te verbeteren. De focus van het onderzoek blijft echter op strategisch niveau (BFF en FSW), maar dit behelst de belangrijke verbindingen in het fietsnetwerk, en dus ook de aangehaalde ‘verbindingen tussen de grote assen’. Een gedetailleerd onderzoek naar het fietsnetwerk in elke dorpskern maakt hier echter geen deel van uit.

Het gebruik en herinrichting van de **zone van de Makro** wordt behandeld in een apart planproces (nieuw RUP Makro). In het voorkeursbesluit van DNR kunnen echter wel (gestuurd vanuit de doelstellingen klimaatrobuuste en leefbare rand) elementen voor inrichting van deze zone verankerd worden.

Aanpassingen in de tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 3.7 Ontwerpend onderzoek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Opmerkingen m.b.t. aansluitingen voor verkeer aan de A12 t.h.v. de “ ASC LPS ” <ul style="list-style-type: none"> • Een vrijwaring van onze huidige toegang 5 van het rangeerstation Antwerpen-Haven, en indien mogelijk verbetering aansluitingen (ook aansluiting op de A12 richting het noorden, niet enkel richting het zuiden) • Er zal nooit een doorgang mogelijk zijn tussen de A12 en Noorderlaan (onze zone is privé spoorwegdomein) • Vrijwaring van onze aansluitingen en de bereikbaarheid van onze sites NMBS in de haven met nadruk op de vrijwaring van alle toegangen. 	A20
<i>Bijlage 4 – p. 147</i> Het “ waardevol ” erfgoed wordt zeer minimalistisch weergegeven. Enkel de kern van de kasteeldomeinen wordt aangeduid terwijl de meeste kasteeldomeinen net een mix waren van park en omliggende bossen en landbouwpercelen, zoals bv domein Ertbrugge - Zwarte Arend, Het Rood en omgeving.	A23

De Deurnesteenweg is een “recente” weg die pas werd gerealiseerd net voor de bescherming waardoor het BCHL ook doorloopt aan de andere zijde van de baan. Ipv een knip voor autoverkeer zou ook het verwijderen van de weg kunnen onderzocht worden om zo het landschap terug te herenigen. Indien enkel een fietspad overblijft zijn ook alle ingrepen voor de eco-verbinding veel eenvoudiger/overbodig.	A23
Samenvatting Indien blijkt dat de A102 in cut & cover dient te worden uitgevoerd wordt gevraagd volgende aandachtspunten mee te nemen: <ul style="list-style-type: none"> - Bovengrond die vrij bebost kan worden - Aanleg van tunnel uitvoeren zoals bij de aanleg van leidingen in landbouwgebied wordt toegepast - Drainerende toplaag om stilstaand water te voorkomen - Zuiveren van tunnellucht 	50

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven aandachtspunten mee m.b.t. het ontwerpend onderzoek aan o.a. ASC LPS, de Deurnesteenweg en de A102 in een C&C variant. Eén reactie geeft een opmerking bij het kaartmateriaal.

Reactie op de opmerkingen

In de Werkgroep Ruimtelijk Ontwerp met betrekking tot het ASC A102 werd een onderzoek naar de meest kansrijke configuratie van een ASC voor het programma van een verzamelende A102 onderzocht. Bij een aantal van deze varianten werd de aansluiting met de Deurnesteenweg mee bekeken. Kansen tot het knippen of supprimeren van de Deurnesteenweg werden hierbij onderzocht. De bevindingen m.b.t. dit ruimtelijk onderzoek worden gerapporteerd in een bijkomende bijlage bij tussennota v.02.

De vermelde aandachtspunten m.b.t. de A102 in cut & cover worden meegenomen in het onderzoek. Aantal van de vermelde elementen werden al op strategisch niveau mee in beeld gebracht in functie van het bepalen van de kansrijkheid van de verschillende varianten. Aantal van de vermelde aandachtspunten worden mee onderzocht in werkgroep ruimtelijk ontwerp Randpark A102. Het programma van de verzamelende A102 wordt eveneens nog verder onderzocht in het geïntegreerd onderzoek.

De bereikbaarheid van rangeerstation t.h.v. het LPS zal bewaakt worden binnen het ontwerpproces. Ook zal voor de fietsverbinding nog verder onderzocht of en hoe die precies kan vormgegeven worden zonder stationswerking te hypothekeren.

De figuren van het ontwerpend onderzoek worden nog geüpdatet in de neerslag van het onderzoek naar de ASC zelf, hierbij zal de opmerking m.b.t. erfgoed in acht genomen worden.

Aanpassingen in de tussennota

Toevoeging van de neerslag van het ontwerpend onderzoek op het ASC A102 in bijlage bij tussennota v.02.

Categorie 3.8 Longlist kansen

Categorie 3.8.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Wat is de relatie met de ‘Longlist van kansen’ van Bijlage 3 en Bijlage 5? De 1-op-1 relatie is zeker niet aanwezig.	A8
<i>Bijlage 5 – tekstuele opmerkingen</i> o Er is geen punt 45. o Punt 132: Niet Voorgracht, maar Groot Schijn (zie eerder)	A8
<i>Bijlage 5 – Kans 38</i> De verwijzing naar kans 19 is niet correct.	A23
We wensen veel breder opgezette ‘longlist’ van mogelijke ingrepen, de huidige lijst is erg onvolledig (voorstellen die wij verzamelden in de ambitiefase zijn slechts beperkt opgenomen, de voorstellen vanuit het Groen Kruis zijn als ‘referentie 2030’ opgenomen; terwijl het voorstellen zijn om mee te liften in de besluitvorming van De Nieuwe Rand, ...).	29

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen naar de relatie tussen de kansen in Bijlage 3 en 5, een breder opgezette longlist van kansen en geven enkele tekstuele correcties mee.

Reactie op de opmerkingen

Bijlage 5 vormt de verzameling van alle kansen die werden geformuleerd vanuit de onderzoeksaspecten, waarbij ook steeds vermeld staat vanuit welk onderzoeksaspect de kans werd aangedragen. Hier bestaat dus wel een 1-op-1 relatie, de nummering van de kansen is echter niet één-op-één tussen de posters van de onderzoeksaspecten (Bijlage 3) en de longlist van kansen (Bijlage 5).

Bij kans 38 in Bijlage 5 moet verwezen worden naar kans 37, dit wordt aangepast in de tussennota v.02. Verder klopt het dat in Bijlage 5 een kans met nummer 45 ontbreekt. Er is geen kans gekoppeld aan nummer 45. Om geen verdere verwarring te voorkomen behouden we de nummering van de kansenlijst. De andere tekstuele opmerkingen worden aangepast.

De longlist van kansen vormt een dynamische lijst en kan en zal gaandeweg in het onderzoek verder aangevuld worden. Wel wordt steeds nagegaan in welke mate de kansen een bijdrage vormen ten aanzien van bepaalde onderzoeksthema's op het strategische niveau eigen aan de onderzoeksfase van het complex project. Een aantal kansen zijn zo eerder gepast om op te nemen in de uitwerkingsfase. Welke kansen effectief deel zullen uitmaken van DNR wordt in de tweede fase van het geïntegreerd onderzoek, bij verder onderzoek van de programma's, onderzocht. Wat betreft voorstellen van het Groen Kruis die opgenomen werden in de referentiesituatie: dit werd doorgesproken op een werkbank en de lijst met projecten in de referentiesituatie is opgesteld in samenspraak met onder meer de Provincie Antwerpen.

Aanpassingen in de tussennota

- Correctie verwijzing bij kans 38
- Bijkomende duiding omtrent de longlist van kansen

Categorie 3.8.2 Trage wegen en klimaatrobuuste inrichting

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Binnen concept 4 worden er een aantal fietsverbindingen voorgesteld aan de VW A12/E19/A102. Voor het district Ekeren ontbreekt hier de noordwestelijke verbinding tussen de Salaadweg en fietsostrade F14. Het districtsbestuur van Ekeren vraagt om deze fietsverbindingen uit te breiden tot een fietsring rond de VW A12/E19/A102.	A9
We willen graag volgende kansen toegevoegd zien: -Hittestress is een grote bedreiging, maar vormt vooral ook een kans om in te zetten op een meer klimaatrobuuste inrichting van de kernen. Vooral door de versterking van groenblauwe structuren in die kernen -Versterken van de recreatieve verbindingen in het Peerdsbos door de bruggenhoofden te onderboren ivf fietstunnels	A23

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende kansen voor m.b.t. klimaatrobuuste inrichting en een bijkomende fietsverbinding t.h.v. de Salaadweg en de F14.

Reactie op de opmerkingen

De voorgestelde figuur waarnaar verwezen wordt bij reactie A9 stelde een verkennende tekening voor, de feedback wordt als onderzoeksvraag meegegeven voor wanneer dit verder bestudeerd wordt (eventueel richting projectfase).

De voorgestelde kans m.b.t. hittestress wordt verder in overweging genomen. De kans m.b.t. het versterken van de 'recreatieve' verbindingen in het Peerdsbos wordt opgenomen en verder uitgebreid tot gecombineerde recreatieve en ecologische verbindingen.

Aanpassingen aan de tussennota

De kans m.b.t. de recreatieve, ecologische verbindingen in het Peerdsbos wordt opgenomen in de Longlist van Kansen.

Categorie 3.8.3 Oppervlaktewater

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie // Bijlage 3 - Longlist van kansen OA18</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Het lijkt nuttig ook melding te maken van het Logistiek Park Schijns, zijnde de waterhuishouding op de site, de klimaatmaatregelen van de werken en de manier waarop de werken invloed hebben op de alhier kruisende waterlopen en hoe dit tot een positief verhaal kan omgezet worden voor waterbeheer en overstromingsgevoeligheid. - Er dient misschien ook nagedacht te worden over de (on)wenselijkheid van de vestiging van beverfamilies in de waterlopen en/of de natte natuur. - Punt 5-6: Er dient in hoofdzaak een ecologische verbinding te komen voor de Kaartse Beek tussen de regio Puihoek en Voorgracht/Bospolder/Put Van Ekeren. De manier waarop is hier minder van belang. - Punt 8: Een verkeerswisselaar van de A102 zou een zeer sterke impact/involed hebben op het Laaglandpark. Dit blijkt niet uit de tekst. Het komt wel aan bod in andere hoofdstukken, maar het lijkt relevant om hier toch minstens melding van te maken. - Punt 9: Het uitwerken van een groenblauwe corridor van de Laarse beek tussen het Peerdsbos en de Oude Landen langsheen het ASC Kleine Bareel is een zeer belangrijke kans voor de Laarse Beek. Zeker toe te voegen aan dit punt, of als een aparte kans toe te voegen. De verdere uitwerking van waterberging en groenblauwe corridor voor de Laarse Beek ten westen van Kleine Bareel tussen Laar en de HSL-lijn is aansluitend daarop tevens een zeer belangrijke kans die een aparte vermelding verdient. Dit is ook een actie die in het Waterplan Oude Landen van de Stad Antwerpen naar voor komt. - Punt 15: Het lijkt correcter om niet de naam Voorgracht te gebruiken, maar wel Groot Schijn. De Voorgracht start pas vanaf het ASC Leugenberg en betreft voornamelijk de afwatering van de Kaartse Beek. Ter hoogte van punt 15 betreft dit het (ingebuisde) Groot Schijn. 	A8
<p><i>Bijlage 5 – Kans 44</i> Graag meer uitleg want de kans 44 is onvoldoende duidelijk. Kans 276 geeft in elk geval meer uitleg, maar ook een andere oorzaak voor het probleem. Kans 277 geeft nog een derde oorzaak.</p>	A23
<p><i>Bijlage 5 – Kans 46</i> Dit valt te interpreteren dat er gepleit wordt voor een versnelde afvoer van de Koude Beek. De terreinen opwaarts van de E313 zijn ingericht voor waterberging van de Koude Beek en deze werken ook goed. De echte problemen zitten opwaarts de Van Strydoncklaan waar de Koude Beek volledig ingebuisd is.</p>	A8
<p><i>Bijlage 5 – Kans 47</i> Graag een meer accurate zonering.</p>	A23
<p><i>Bijlage 5 – Kans 49</i> Dit zit reeds deels in het Dienstenbestek Schijn dat recent door de VMM opgestart is. Enerzijds moeten de beken niet de Antitankgracht leegtrekken, maar anderzijds zorgen deze lekdebieten er ook voor dat de waterlopen niet droogvallen. Dit werkt dus in twee richtingen.</p>	A8
<p><i>Bijlage 5 – Kans 128</i> Waarom spreken van ‘versnelling’ hier? Een kans is geen zekerheid op realisatie. In kans 293 staat er meer uitleg wat dit concreet betekent.</p>	A23
<p><i>Bijlage 5 – Kans 129</i> Een verbinding creëren is belangrijk, maar moet dit een natte verbinding zijn?</p>	A23
<p><i>Bijlage 5 – Kans 252</i> Niet enkel klimaatrobuust maar ook ‘ecologisch’ inrichten.</p>	A23
<p><i>Bijlage 5 – Kans 276</i> Dit wordt in twijfel getrokken. De sifon onder het Albertkanaal zou groot genoeg zijn. Het water wordt opgestuwd door de verdeelconstructie op</p>	A8

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
de Zwanebeek in het park van Wijnegem. Daardoor stort een deel van het debiet van de Zwanebeek over naar het Albertkanaal. In het kader van de nieuwe brug van de Turnhoutsebaan over het kanaal wordt ook de overstort van de Zwanebeek naar het Albertkanaal aangepast. In de toekomst zal er dan geen water meer overstorten. Die mogelijkheid blijft wel bestaan voor hoogwaterbescherming. Er loopt momenteel ook een ecohydrologische studie rond de Zwanebeek en het Wijnegemhof . In het kader hiervan wordt tevens een meetcampagne gevoerd en zal een herverdeling van het water van de Zwanebeek aan de orde zijn. Het streefdoel is alleszins om in normale omstandigheden geen overstort naar het Albertkanaal meer toe te laten.	
We willen graag volgende kans toegevoegd zien: er wordt ingezet op de verwerving en/of inrichting van de verschillende aangeduide WORG's zoals De Zetten, Puihoek, Zeurt, Het Leeg en Schildestrand	A23

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties stellen verduidelijkende vragen m.b.t. de kansen voor oppervlaktewater en geven een aantal suggesties voor bijkomende kansen.

Reactie op de opmerkingen

We beantwoorden de verschillende reacties puntsgewijs:

- Het **LPS** (beslist beleid) is onderdeel van de referentiesituatie op de site, waardoor dit niet meer als kans benoemd wordt. De beschrijving zal meer benadrukt worden in de beschrijving van de referentiesituatie;
- De vestiging van **beverfamilies** vormt geen deel van dit onderzoek. DNR is een studie op strategisch niveau en schuift hierin kansen rond 'watercoalities' naar voren. Dit thema kan daar zeker een platform krijgen en hierin als advies meegegeven worden om dit te bekijken.
- Het openleggen van de **Kaartse Beek** biedt een meerwaarde in de structuur van de waterloop en biedt kansen voor creatie van de **ecologische verbinding voor de Kaartse Beek**;
- De aanleg van een verkeerswisselaar van de A102 leidt inderdaad tot een sterke impact op het Laaglandpark. De geformuleerde kansen bieden 'meekoppelkansen' in het project en hoeven niet rechtstreeks aan de infrastructuuralternatieven gekoppeld te zijn. We begrijpen de opmerking en we (her)bekijken de kans en de impact ervan;
- De uitwerking van een **groenblauwe corridor langsheen de Laarsebeek** werd reeds (deels) opgenomen als kans voor de klimaatgordel. We vullen de kans i.k.v. de klimaatgordel verder aan;
- Ter hoogte van ASC Leugenberg is de waterloop (Voorgracht) niet langer gekoppeld aan het Groot Schijn. De benaming 'Voorgracht' blijft aldus behouden.
- Kans 44 zal bijkomend verduidelijkt worden;
- Kans 46 zal worden verfijnd i.k.v. de gegeven opmerking. De kans zal verduidelijkt worden: bijkomende ruimte om uit de oevers te treden, inbuizingen (Strydoncklaan) verwijderen en beperking aansluitende verharding. Hierbij vormen ook de creatie van ecopassages een kans.
- De beoogde **zoning bij Kans 47** omvat de zone t.h.v. het Spaarbekken van Oelegem, nl. de grachten ten noorden van het Albertkanaal en ten zuiden van de E34 (cfr. Rapport ecohydrologische studie waterspaarbekken Oelegem – Deelluik desktop inventarisatie (Sweco, 2022). Dit wordt verder aangevuld in de Tussennota v.02.
- **Kans 49** wordt herschreven o.b.v. de reactie: "De gesifoneerde beken onder de Antitankgracht lekken. Dit betekent dat in droge periode de beken de ATG leeg trekken, maar dat deze lekdebieten ook de beken niet laten droogvallen."
- **Kans 128** werd geformuleerd vanuit de insteek dat het project een hefboom kon zijn voor aanpalende infrastructuurprojecten, waardoor deze mogelijks in een versnelling kunnen gebracht worden. We begrijpen de opmerking en schrappen het woord 'versnelling'.
- De beschreven **verbinding tussen de Fortvlakte en Ertbrugge in kans 129** hoeft niet per definitie een natte verbinding te zijn. Echter, aangezien beide gebieden 'nat' zijn, kan het interessant zijn de piste rond 'natte stapstenen' verder te onderzoeken, waaruit geconcludeerd kan worden of een natte verbinding wenselijk is of niet. De kans wordt geherformuleerd.
- De omschrijving van kans 252 wordt herschreven naar 'klimaatrobuust en ecologisch'.
- De informatie m.b.t. de overstort van de Zwanebeek naar het Albertkanaal i.k.v. kans 276, de oorzaak van de overstort en het project m.b.t. de vernieuwing van de brug aan de Turnhoutsebaan wordt opgenomen in de referentiesituatie. Verder wordt de kans geherformuleerd.
- De kans m.b.t. onderzoek naar de inrichting en verwerving van de vernoemde WORGs wordt opgenomen in de kansenlijst.

Aanpassingen aan tussennota

- Wijzigingen in de verwoording van de kansen (zie bovenstaande);
- Verfijning referentiesituatie OA18 m.b.t. overstort Zwanebeek;
- Opname kans WORG's in Bijlage 5.

Categorie 3.8.4 Biodiversiteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Bijlage 5 – Kans 79</i> Betreft het de A12 ter hoogte van Ekeren?	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 148</i> Momenteel wordt er gewerkt aan de Vaartstraat. Zijn die werken compatibel met deze kans?	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 151</i> Aanpassen naar 'mogelijk nieuw spaarbekken' of 'naar zwaairom Ranst'	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 244</i> Gaaf dit ook over ATG?	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 251</i> Het is niet duidelijk over welke bossengordel dit gaat. De term 'klimaatbossengordel' wordt niet meer gebruikt.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende vragen m.b.t. de geformuleerde kansen i.k.v. biodiversiteit en stellen een aantal bijkomende kansen voor.

Reactie op de opmerkingen

We beantwoorden de verschillende reacties puntsgewijs:

- Bij kans 79 wordt de inkrimping van de middenberm van de A12 ter hoogte van Ekeren bedoeld, zodat er meer ruimte voorzien kan worden voor de berm(en) aan de rand en zo de natuurverbinding tussen Oude Landen en Bospolder meer ruimte kan krijgen. Dit wordt aangepast in de tussennota v.02.
- De werken aan de Vaartstraat beschreven in kans 148 omvatten een minimale berm. De beschreven kans gaat na of de Vaartstraatbrug een bredere eco-passage kan dragen.
- De tekstuele aanpassingen bij kansen 151 en 244 worden opgenomen. Bij kans 244 gaat het dus effectief over de ATG.
- De verwoording 'bossengordel' bij kans 251 wordt aangepast naar 'natte natuurverbinding Kaartse beek'

Aanpassingen aan tussennota

- Wijzigingen in de verwoording van de kansen in Bijlage 5 (zie bovenstaande);

Categorie 3.8.5 Erfgoed, archeologie en landschappelijke structuur en relaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Bijlage 5 – Kans 157</i> Het is niet duidelijk wat de link is tussen de Weeltjenshoeve en De Nieuwe Rand. Dat geldt evenzeer voor een aantal andere kansen (159, 160, 164) inzake erfgoed. Dit beter duiden.	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 158</i> Wat wordt bedoeld met het "dieper leggen van de A12"? Is dit compatibel met de te onderzoeken drie programma's?	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 189</i> Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met een "sterrenbos".	A23
<i>Bijlage 5 – Kans 207</i> Nauwkeuriger duiden over welk gebied het hier gaat.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende vragen m.b.t. de geformuleerde kansen i.k.v. de thema's erfgoed, archeologie en landschappelijke structuren en relaties.

Reactie op de opmerkingen

We beantwoorden de vragen en bemerkingen puntsgewijs:

- Kans 157 gaat om een herstellende kans (milderende maatregel) die foutief in de longlist van kansen terecht is gekomen. Deze, samen met kansen 157, 159 en 160, worden verwijderd uit de

lijst. De Hoeve Den Pyeel (kans 164) wordt niet bedreigd door DNR. Er ontstaat een kans vanuit erfgoed om deze hoeve bij de eventuele ontwikkeling van deze zone tot park of dergelijke te bewaren. Deze kans wordt dan ook behouden in de longlist.

- Kans 158 stuurt aan op een A12 die lager ligt in het landschap dan de directe omgeving om de visuele hinder op het landschap maximaal te beperken. Dit wordt verduidelijkt in de tussennota v.02.
- Er zijn op de Ferraris-kaart meerdere sterrenbossen te zien. Het gaat hierbij om een stervormig drevensstelsel in een bos gebruikt voor de jacht. Een 'tuinarchitectuur' die populair was in de 18de eeuw. Dit zal d.m.v. een definitie verduidelijkt in de tussennota v.02.
- Kans 207 betreft het deel van de voormalige spoorweg Lier-Antwerpen dat ten zuiden van het huidige aansluitingscomplex richting Lier ligt. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

Aanpassingen aan de tussennota

- Wijzigingen in de verwoording van de kansen en verwijderen van enkele kansen (zie bovenstaande).

Categorie 3.8.6 Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Verder is er vanuit landbouw de kans geformuleerd voor de oprichting van een grondenbank . De ervaring leert mij dat een grondenbank vaak als "de oplossing" wordt gezien maar in de praktijk weinig tot geen soelaas biedt. Er ligt namelijk dermate druk op het agrarisch gebied en zijn gronden dat er vaak simpelweg geen grond ter beschikking is om te gebruiken in een grondenbank.	32, 72, 77, 93
<i>Samenvatting van de reactie</i> Bepaalde kansen uit de longlist houden ook bedreigingen in voor het agrarisch gebied . Bij de verdere afweging van deze kansen dient grondig onderzoek gevoerd te worden naar de impact op agrarisch gebied en gebruik alvorens deze worden verankerd in het voorkeursbesluit.	23, 72, 77, 93

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gesteld dat een grondenbank geen zaligmakende oplossing biedt. Daarnaast wordt gesteld dat een aantal geformuleerde kansen een bedreiging vormen voor de landbouw.

Reactie op de opmerkingen

Kansen worden aangedragen vanuit een bepaald onderzoeksaspect. Het is in die zin dus mogelijk dat een kans vanuit het ene onderzoeksaspect een bedreiging vormt voor een ander onderzoeksaspect. In de tussennota v.02 zal worden verduidelijkt dat een onderzoek naar de impact van een (set aan) kansen zal gebeuren alvorens deze worden verankerd in een voorkeursbesluit.

We nemen akte van de bezorgdheid omtrent de invoering van een grondenbank. De grondenbank kan deel vormen van een pakket aan oplossingen, maar zal niet de enige oplossing zijn.

Aanpassingen aan tussennota

- Verduidelijking m.b.t. kansen die bedreigingen kunnen vormen en het impactonderzoek i.f.v. de voorgestelde (set aan) kansen.

De overige reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 3.9 (tekstuele) correcties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Tekstuele correctie (OA18): Er wordt melding gemaakt van de Koude Beek en vervolgens tussen haakjes de Kaartse Beek.	A8
<i>Tussennota v.01 p. 77-79</i> M.b.t. het Opstalvalleigebied is er een inconsistentie tussen de verschillende kaarten : fig. 3.56 op p. 77 geeft aan dat er geen verbinding bestaat tussen het huidige en het nieuwe tracé van de F12; op fig. 3.58 en 3.59 op p. 79 wordt deze wel voorzien (ter hoogte van nr. 5 op de kaart). Mogelijk is het opnemen van de verbinding op de laatste kaarten foutief. Dergelijke dwarsverbinding is te vermijden omdat deze door een natuurcompensatiegebied loopt en deze zone ook voorzien is als locatie	A17

voor geluidbuffering van de A12. POAB maakt bijgevolg voorbehoud bij de dwarsverbinding voorzien op fig. 3.58 en fig. 3.59.	
<i>Tussennota v.01 p. 63</i> Er wordt een uittreksel getoond van de van de strategische geluidsbelastingkaarten voor weg- en spoorverkeer . En wordt hierbij verwezen naar Geopunt. Gelieve ook andere relevante informatie bij de kaartafbeeldingen te vermelden: over welke geluidsindicator gaat het (Lden of Lnight), het referentiejaar, heeft het kaartmateriaal betrekking op de strategische geluidbelastingkaarten voor de agglomeratie Antwerpen, belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen.	A23
Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft aan dat de ecologische verbindingen ontbreken of ze worden niet consequent doorvertaald in het document. Dit geldt onder meer voor de samenvattende figuren voor de A12 t.h.v. Ekeren (fig. 3.41), voor de zone Ertbrugge (tussen Ertbrugge – Fortvlakke, Ertbrugge – Park Groot Schijn,...), verkeerswisselaar E313-E34, enz.	A23
<i>Tussennota v.01 p. 67</i> Figuur p 67 : Kaartse en Laarse beek omgewisseld	A24
<i>Tussennota v.01 p.68-69</i> Gebied Rozemaai (bebouwing zorgcampus?) en Het Laar (procedure voorlopige afbakening WORG) zullen minder groen zijn als lijkt op deze kaart wordt weergegeven.	A24
<i>Samenvatting van de reactie // Tussennota v.01 p. 95</i> Op p. 95 ontbreekt te pauzeknop voor het golftracé voor de A102 als verzamelweg (tegenstelling met tekst op p. 94)	44

Inhoud van de opmerkingen

De reacties kaarten schrijffouten en foutieve vermeldingen en ontbrekende informatie aan.

Reactie op de opmerkingen

De opgemerkte tekstuele fouten worden aangepast in de tussennota v.02.

M.b.t. fietsverbindingen t.h.v. de Opstalvallei is er foutieve opname van een fietspad langs de Antitankgracht in de schema's. Een fietspad langs de Antitankgracht wordt in het onderzoek niet benoemd als kans en komt in geen enkel scenario voor, en zal dus geschrapt worden van de kaarten in het verdere onderzoeksfases. Deze correctie wordt niet gemaakt in het kaartmateriaal van de tussennota v.02.

De bemerkingen m.b.t. de inconsistenties m.b.t. ecologische verbindingen alsook de bemerking omtrent gebied Rozenmaai en Het Laar worden genoteerd. In het kaartmateriaal dat wordt opgemaakt in functie van het verdere onderzoek (gebiedsvisiekaarten, programma's) zal rekening gehouden worden met de gegeven opmerkingen. Het kaartmateriaal zal echter niet gecorrigeerd worden in de tussennota v.02, aangezien deze elementen niet doorslaggevend zijn in de trechtering.

Aanpassingen op de tussennota

De opgemerkte fouten worden aangepast in de tussennota v.02.

Categorie 3.10 Overige

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Gelieve rekening te houden met de Fluxys aardgasvervoersinstallaties in het verdere verloop van uw dossier, zodat de integriteit, ligging én uitbating van de Fluxys aardgasvervoersinstallaties ten allen tijde kan bewaard blijven.	A7
Fluxys Belgium heeft kennis genomen van de Tussennota V1 en verwijst naar haar vorige advies TPW-OL-2022739593.	A7
Het college van burgemeester en schepenen is positief over de werkwijze en de methodologie die wordt toegepast in dit complexe onderzoek.	A21
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver verwijst naar de doelstelling van DNR om in de onderzoeksfase tot een geïntegreerde gebiedsvisie te komen en verwijst naar het onderscheid (vanuit de AON) tussen de infrastructuurstrook en de	A27

<p>klimaatgordel. Schrijver stelt vast dat de tussennota – in tegenstelling tot de gebiedsvisie voor de klimaatgordel - geen melding maakt van de (verdere) uitwerking van een gebiedsvisie voor (de omgeving van) de infrastructuurstrook. Nochtans zou een dergelijke gebiedsvisie het kader moeten vormen voor het formuleren van concrete projecten en ruimtelijke ingrepen. De raad vraagt hierover verduidelijking.</p>	
<p><i>Samenvatting van de reactie – Tussennota v.01 p. 90 e.v.</i> Reactie stelt dat de gebiedsprogramma's zowel infrastructurele alsook ingrepen i.k.v. de doelstellingen omtrent de leefbare, bereikbare en klimaatrobuuste rand zullen omvatten. De reactie merkt echter op dat de drie voorliggende gebiedsprogramma's momenteel evenwel enkel infrastructurele elementen omvatten. Voor de andere ingrepen gaat de tussennota (pag. 98) uit van een 'longlist kansen'. De tussennota (pag. 98) vermeldt daarover: <i>'Op dit moment maakt de longlist nog geen onderscheid tussen de verschillende programma's, in een volgende stap wordt deze koppeling wel gemaakt'</i>. Het is in de huidige fase van het proces aldus onduidelijk hoe de verschillende gebiedsprogramma's er zullen uitzien en welke elementen deze zullen bevatten. Het is verder onduidelijk hoe deze gebiedsprogramma's zich verhouden tot de doelstelling inzake de opmaak van een gebiedsvisie voor (de omgeving van) de infrastructuurstrook.</p>	A27
<p>Wij zijn dan ook bereid om verder, op een positief kritische basis, aan dit project mee te werken. Als tenminste de 'contractvoorwaarden' dezelfde blijven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leefbaarheid, mobiliteit en natuur (LMN) moeten blijven hand in hand gaan. Alle drie moeten ze uitgewerkt en gebudgetteerd worden. Zij maken integraal deel uit van de kostprijs van DNR. - Het niet aanleggen van infrastructuur, sluit de verbetering voor de leefbaarheid en de natuur niet uit. Die waren immers mee de basis voor het CP. - Voorafnames en dogma's worden vermeden. - Er is plaats voor voortschrijdend inzicht. 	29
<p>De Nieuwe Rand is voor GruunRant uitermate belangrijk: dit CP zal GruunRant maken of kraken. Voor ons wordt het 'maken'.</p>	29
<p>In de varianten zonder A102, of een aanleg van een doorgaande diepgeboorde A102, moet tegelijkertijd voorzien worden in het schrappen van het tracé, en het vastleggen van dat tracé als aaneen gesloten groene open ruimte (met plaats voor natuur én landbouw).</p>	29
<p>Over ventilatieschachten lezen we niets in het rapport. Wordt er onderzocht waar deze komen en kunnen we ergens terugvinden hoe hoog deze zullen zijn en hoeveel ruimte ze in het (open) landschap zullen innemen?</p>	43
<p>Na raadpleging van de Tussennota en interne bespreking met het bestuur van Vooruit Schoten houd ik eraan u namens Vooruit Schoten te melden dat deze nota voor ons een goed beeld geeft van de resterende opties en de mogelijke onderzoeken die op basis hiervan zullen volgen.</p>	65
<p>We vragen met aandrang om het idee van de klimaatgordel en groene nieuwe rand met meer natuur tussen stad en rand vorm te geven en uit te voeren als een op zichzelf staand natuurontwikkelingsproject, biodiversiteit in Vlaanderen staat immers gigantisch onder druk (93% van de Europees beschermde habitats zijn in slechte staat van instandhouding)</p>	95
<p>Scenario's met minder nieuwe wegeninfrastructuur maar met een beperkt aantal punctuele ingrepen op de bestaande verkeersinfrastructuur moeten volwaardig onderzocht worden t.o.v. het referentiescenario. Zowel een nulscenario met in het geheel geen nieuwe wegeninfrastructuur, als bijv. scenario's zonder A 102 (Haventracé Light), een scenario zonder verbindingsweg NX, een scenario zonder verbreding van de E 313.</p>	95

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven verschillende uiteenlopende standpunten (o.a. aandacht voor aardgasvervoerinstallaties, appreciatie voor manier van werken van het project...) en stellen een aantal algemene vragen (scenario met minimale infrastructuur onderzoeken, uitwerking gebiedsvisie voor de infrastructuurstrook, ventilatieschachten...).

Reactie op de opmerkingen

De verschillende reacties worden puntsgewijs beantwoord:

- Er wordt in het onderzoek rekening gehouden met de bestaande situatie, dus ook inzake **aardgasvervoerinstallaties**;
- Het advies van Fluxys is reeds gekend bij het projectteam en werd al behandeld in de fase AON.
- Het onderzoeksteam wenst mede te delen dat ze dezelfde manier van werken wensen te behouden in de toekomst;
- De **gebiedsvisie voor de infrastructuurstrook** wordt opgebouwd vanuit het lopende onderzoek en krijgt op heden nog vorm vanuit o.a. het ontwerpend onderzoek en de thematische onderzoeken (de OA's). De gebiedsvisie is dus één algemene kaart die, ongeacht infrastructurale keuzes, inzicht geeft in welke kansen er voor het gebied zijn gedetecteerd vanuit het gelopen onderzoek en deze op een coherente, visueel wervende manier weergeeft. In een latere fase zal er onderscheid wordt gemaakt tussen de kansen per programma. Deze aanpak wordt tekstueel verduidelijkt in de tussennota v.02;
- De vermelde contractvoorwaarden vormen onderdeel van de doelstelling van DNR;
- Het **schrappen van het tracé** (waarvan we aannemen dat het over de reservatiestrook gaat) kan niet binnen DNR, aangezien deze reservatiestrook ook voorbehouden is voor andere projecten zoals bv. de leidingenstraat. Het al dan niet realiseren van de A102 biedt dus geen voldoende argument om de reservatiestrook te schrappen;
- Noodzaak voor **ventilatieschachten** en mogelijke locaties hiertoe worden nog in kaart gebracht voor de programma's met A102. Dit maakt deel uit van het verdere onderzoek en zal zo verduidelijkt worden in de tussennota v.02;
- De studie van de klimaatgordel maakt, cfr. de startbeslissing van het CP, deel uit van DNR. Inmiddels werd ook, uitvoering gevend aan het principe van de klimaatgordel, een gebiedsdeal droogte opgestart alsook een strategisch project aangevraagd;
- Voor zowel het Haventracé als Nx worden scenario's opgenomen met en zonder bijkomende rijstroken, met en zonder bijkomende weginfrastructuur. Deze alternatieven worden evenwaardig aan de andere alternatieven onderzocht.

Aanpassingen op de tussennota

- Verduidelijking omtrent aanpak van de gebiedsvisie voor de infrastructuurstrook;
- Verduidelijking omtrent het onderzoek naar ventilatieschachten.

De andere reacties geven geen aanleiding tot aanpassingen van de tussennota.

4. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL HAVENTRACÉ

In dit deel worden de inspraakreacties met betrekking tot het Haventracé per categorie besproken en wordt hierop een antwoord geformuleerd.

Categorie 4.1 Afstemming lopende planprocessen

Categorie 4.1.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In welke mate zijn de plannen van de Nieuwe Rand compatibel met bestaande planningsprocessen (gemeentelijk structuurplan onthaalpoort fort van Stabroek, ...)?	A18
De onderzoeksnota moet, voor de verschillende alternatieven, antwoorden bieden op de vraag 'hoe past de leidingenstraat Antwerpen-Ruhr in het project?'	A19
In welke mate is dit complex planningsproces compatibel met nog lopende planningsprocessen (en welke) en gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ?	33
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver duidt dat een hiërarchische rangschikking van de relevante plannen en projecten ontbreekt . Het is zijn inziens belangrijk bij het uitwerken van het geïntegreerd onderzoek omdat een heel aantal van deze projecten een directe impact hebben op de wijze waarop DNR haar uiteindelijke vorm krijgt. Volgens de schrijver zijn – volgens zijn mening – een aantal voorstellen niet compatibel, er wordt verwezen naar o.a. de tweede spoortogang, het warmtenetwerk Antwerpen, Groen Kruis... Deze bepalen het speelveld waarbinnen oplossingen of plannen m.b.t. DNR mogelijk zijn.	35
In de nota ontbreken verwijzingen naar grensoverschrijdende invloeden m.b.t. de Goederenvervoercorridor Zuid . In het Nederlandse MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van 2023 is het onderzoek Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA) vervangen door het nieuwe Programma "Goederenvervoercorridor Zuid". In de actorenlijst worden wel Provincie Noord-Brabant (Nederland) en Rijkswaterstaat (wegbeheerder A4) vernoemd, maar ik vind nergens een specifieke bijdrage . Qua vrachtverkeer over de weg wordt in Nederland al rekening gehouden met het geplande haventracé. De mogelijke impact van doorgaand vrachtverkeer vanuit Nederland (ipv bvb. via de Westerscheldetunnel) zou ook opgenomen moeten worden in uw onderzoek . Tariefzetting van de tol mag zeker niet lager liggen dan deze voor de Westerscheldetunnel.	35

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd in welke mate dit planningsproces rekening houdt met lopende planprocessen en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. De reacties vragen verder om een hiërarchische rangschikking van de plannen en projecten. Eén reactie meldt het ontbreken van de verwijzing naar de (grensoverschrijdende) invloeden van Goederenvervoercorridor Zuid en de (ontbrekende) reacties van enkele actoren.

Reactie op de opmerkingen

Binnen DNR wordt afgestemd en rekening gehouden met de hiërarchische verhouding met andere lopende planprocessen. De routekeuze tussen de Westerscheldetunnel en het Haventracé wordt endogeen door het verkeersmodel berekend, dat is geen exogene parameter die we als input gebruiken.

In OA29 (relatie met en afhankelijkheid van lopende planprocessen en initiatieven) wordt in beeld gebracht in welke mate er interferentie optreedt tussen het proces van DNR en andere planprocessen en initiatieven in de regio. Tevens wordt in beeld gebracht wat voor interferentie optreedt (vormt het ene planproces een hypotheek voor het andere of versterken ze elkaar net?) en of afstemming vereist is. Hierbij duiden we eveneens dat niet alle visiedocumenten als beslist beleid beschouwd worden. We verwijzen naar de omschrijving van de referentiesituatie om dit onderscheid goed te duiden.

In het doorkijkscenario (zie bijlage 6 van de Tussennota v.01) wordt rekening gehouden met de realisatie van de Leidingenstraat. Hierbij zal worden nagegaan wat deze realisatie betekent, en of ingrepen in kader van DNR dan gehypothekeerd dan wel versterkt worden.

De provincie Noord-Brabant (Nederland) werd in kader van zowel de AON als de Tussennota v.01 aangeschreven voor advies. Bij de AON (zie overwegingsdocument 06/01/2023) brachten zij advies uit, bij de Tussennota v.01 ontvingen we geen advies. Er wordt binnen DNR niet specifiek afgestemd met de Rijkswaterstaat, zij kunnen echter wel via de inspraakrondes betrokken worden. Naar aanleiding van de opmerking over de Goederenvervoercorridor Zuid is aan RWS gevraagd naar de impact van de corridor op het volume vrachtverkeer. RWS heeft hiervoor nog geen prognoses gemaakt, de verwachting is dat dit geen significante invloed zal hebben op de strategische keuzes die in deze fase binnen DNR gemaakt worden.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.1.2 Tweede spoortoegang, Oude Landen en hoogspanningsinfrastructuur

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Infrabel vraagt bij de verdere uitwerking blijvend rekening te houden met de spoorinfrastructuurprojecten (Oude Landen, 2e Havenontsluiting) . Ongeacht de status van deze projecten zal volgens Infrabel spoorlijn 27A langsheen Schijnpoot ook steeds blijven bestaan en een belangrijke schakel blijven op het spoornet.	A3
[herneming van advies uit fase AON] Elia vraagt dat in het projectdossier en ontwerp rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de vermelde hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels en hoogspanningsstations welke zich in de bovenvermelde gebieden situeren. Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften.	A12
De onderzoeksnota moet, voor de verschillende alternatieven, antwoorden bieden op de vraag ‘wat met de tweede spoorontsluiting?’	A19
Wij blijven volhouden, dat het spoorwegcomplex aan de Oude Landen (Ekeren) en de aanzet van het 2de spoor voor de haven (Merksem, Schoten), integraal deel moet uitmaken van CPDNR . De wijze van aanleg bepaalt o.m. het uitzicht van, en de mogelijkheden voor, de Fortvlakte in Merksem, en een stuk van Schoten.	29
Over de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven vind ik niets terug in dit plan. Ook de reservatiestrook voor ondergrondse leidingen die enkele jaren geleden in studie was, ook daar ontbreekt elk spoor van in dit onderzoek.	32
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver vindt dat de ongelijkvloerse kruising Oude Landen samen met de 2de spoortoegang in een geboorde tunnel vanaf de Kloosterstraat (i.f.v. leefbaarheid in Ekeren) een significante meerwaarde zou zijn. De schrijver stelt dat de omgevingsvergunning voor de ongelijkvloerse kruising reeds (opnieuw) vernietigd wordt en vraagt of ook vanuit dit onderzoek bekeken kan worden of een geboorde tunnel vanaf de Kloosterstraat geen aanzienlijke meerwaarde zou betekenen voor de realisatie van de Nieuwe Rand. De schrijver stelt bovendien in vraag of de doelstelling van DNR met een ongelijkvloerse kruising van Oude Landen als beslist beleid überhaupt mogelijk is, wegens de beperkte oppervlakte tussen en langs de Oude Landen en de bestaande (en bijkomende) bebouwing.	35
Persoon verwijst naar het overwegingsdocument van 06.01.2023 waarin wordt vermeld dat voor de tweede spoortoegang 2 alternatieven nog	35

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>onderzocht worden, waarvan één interfereert met De Nieuwe Rand (parallel aan de E313), en dat hiermee rekening zal worden gehouden en worden afgestemd en dit waar nodig op het kaartmateriaal in de AON aangeduid zal worden waar nodig. De persoon duidt dat het kaartmateriaal niet aanwezig is in de AON.</p>	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver verwijst naar het feit dat in de reservatiestrook voor de A102 ook ruimte voorzien voor de realisatie van een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven en een leidingenstraat. De schrijver concludeert dat een zware infrastructuuringreep in de reservatiestrook onvermijdelijk is en duidt het belang dat DNR voorziet in de optimale coördinatie van de aanleg en de planning van deze twee extra infrastructuren, in combinatie met de realisatie van de A102 zelf. Door het voorzien van een ondergrondse aanleg zal de stevige infrastructuuringreep bovengronds slechts beperkt merkbaar zijn en kan de inrichting van het maaiveld een stevige meerwaarde betekenen voor de omgeving.</p>	50
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver duidt dat de studie en de keuze van Infrabel omtrent de aanleg van de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven ontbreekt. De schrijver argumenteert dat de aanleg van de tweede spoortoegang de bestaande opties nog kan hypothekeren, omdat Infrabel mogelijk blijft gaan voor keuzes die met de koppeling van de A102 en de spoorweg niet zijn weerhouden in de studie, waardoor de schrijver met substantiële vragen zit over de daadwerkelijke realisatie van het project overeenkomstig de keuzes die in de Tussennota reeds worden gemaakt. Zonder de koppeling met het project van Infrabel blijven we aldus in het ongewisse. Deze koppeling blijft voor ons aldus een noodzaak als basis voor onze visie met afdoende kennis van zaken.</p>	65
<p>We hebben geen enkele indicatie van de combineerbaarheid van de tweede spoorontsluiting met de eventuele aanleg van de A102. We vinden het dan ook onaanvaardbaar dat nu de aanleg van de A102 zou worden goedgekeurd, terwijl een tweede spoorontsluiting die veel belangrijker is voor de modal shift, in de ijskast zit.</p>	95

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties vestigen aandacht op het belang van de afstemming tussen het complex project DNR en de projecten van de Oude Landen, de tweede spoortoegang, de leidingenstraat en de aanwezige hoogspanningsinfrastructuur. Een aantal reacties uiten hun bezorgdheid om de combineerbaarheid van de eventuele aanleg van de A102 en de tweede spoorontsluiting en vrezen dat de keuzes uit het complex project DNR andere opties in de andere projecten zullen hypothekeren.

Reactie op de opmerkingen

Binnen DNR wordt **nauw afgestemd** met de hierboven vernoemde planprocessen, zodat geen van deze projecten een ander project hypothekeert. Tijdens het reeds gelopen traject vond er afstemming plaats omtrent mogelijke interferentie met de tweede spoortoegang en werden de bevoegde overheden mee uitgenodigd op de werkbank. De verschillende projecten worden echter wel in aparte planprocessen behandeld. In het voorkeursbesluit zal het traject van een mogelijke A102 verankerd worden. Infrastructuurwerken die mogelijk hierna volgen in de reservatiestrook zullen dit traject dan niet langer in vraag kunnen stellen.

Het RUP omtrent de **Ongelijkvloerse Kruising van de Oude Landen** is nog steeds **geldig** en legt een bovengrondse variant op. Hiermee wordt rekening gehouden als beslist beleid en het zal bijgevolg niet verder onderzocht worden (binnen DNR) of deze kruising ook ondergronds kan.

De vraag tot opname van de **hoogspannings- en signalisatiekabels** werd reeds ingesproken tijdens de publieke raadpleging van de AON. Hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels en hoogspanningsstations behoren tot de bestaande toestand en vormen een harde randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van het ontwerp. In de onderzoeksfase worden schetsontwerpen gemaakt, pas in de volgende fase, de uitvoeringsfase worden definitieve ontwerpen opgemaakt.

De kaarten van het alternatief waarbij de **Tweede Spoortoegang** langs de E313 zou komen te liggen, werd niet opgenomen aangezien dit niet kan beschouwd worden als beslist beleid. In het kader van afstemming met de Tweede Spoortoegang wordt op regelmatige basis afgestemd met de initiatiefnemers van dit planproces, en worden zij uitgenodigd in verschillende overlegstructuren van DNR (projectteam, werkbankformule, ...). Momenteel is dit **planproces echter stilgezet**, waardoor er geen afstemming mogelijk is met DNR. Wanneer het planproces terug opstart zal de afstemming hernomen worden.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.1.3 Regio A12 en A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Concreet adviseerde de districtsraad eerder om bij de herconfiguratie van ASC11 niet alleen kansen voor de landbouw te creëren, maar ook oog te hebben voor natuur en de wensen vanuit het district zoals geformuleerd in de Structuurschets Berendrecht-Zandvliet-Lillo;	A4
<i>Samenvatting van de reactie</i> De ontsnippering van de omgeving van ASC 15 creëert op zich kansen voor de leefbaarheid van de Edisonwijk en voor de verbinding van de omliggende natuurkernen. AWV plant evenwel een heraanleg van de aansluiting van de Kloosterstraat aan de A12 (omgevingsvergunning in aanvraag). Het district Ekeren vraagt om onderstaande redenen dat geplande nieuwe aansluiting van de Kloosterstraat aan de A12 maximaal gerespecteerd wordt in de Nieuwe Rand: 1. Verbinding Leugenberg/Edisonwijk met de kern van Ekeren: Op dit moment is er een rechtstreekse verbinding tussen de Leugenberg/Edisonwijk en de kern van Ekeren via de Kloosterstraat. Bij de geplande heraanleg van de Kloosterstraat, blijft er een korte en snelle verbinding tussen de Leugenberg/Edisonwijk en de kern van Ekeren. Bij de voorgestelde herinrichting van ASC 15 verdwijnt deze rechtstreekse connectie waardoor de Leugenberg en de Edisonwijk verder geïsoleerd worden van Ekeren centrum. 2. Sluip- en omrijverkeer: Bij de voorgestelde aanpassing van ASC 15 wordt de toegang tot de A12 via een parallelweg naar het Noorden verschoven, wat kan leiden tot sluip- en omrijverkeer.	A9
[concept 1: ontsnippering omgeving ASC 15 – Tussennota v.01 p. 63] Ontsnippering omgeving ASC 15 Leugenberg is een lopend project: keuzes zijn gemaakt.	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver stelt bijkomende onderzoeksvragen m.b.t. de impact van het project leidingenstraat op de heraanleg van het ASC Ekeren (ASC16) . Indien de pijpleiding aan de zijde van Rozemaai komt (2 van de 3 voorgestelde trajecten uit het voorlopig geschrapt project liggen aan deze zijde), moet alle hoogstammige aanplant tussen de fietsostrade en het AS16 verdwijnen. De schrijver stelt hierbij de vraag om de impact van de pijpleiding, mogelijke milderende maatregelen en de impact op de eco-verbindingen te onderzoeken.	35
Reactie vraagt om verbinding van de Edisonwijk met fietsostrade F12	35
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver duidt dat Project Erbrugge een significante uitbreiding van de woonruimte betreft in het gebied, dat uitdagingen met zich meebrengt. De reactie uit bezorgdheid omtrent het feit dat het MER van het Project Erbrugge geen rekening houdt met de eventuele komst van de A102 met bijbehorend ASC, alsook dat de verkenning voor de A102 (met ASC Houtlaan) geen rekening houdt met het project Erbrugge. De reactie duidt mogelijk gebrek aan geïntegreerde planning en evaluatie van de cumulatieve impact van ontwikkelingsprojecten op de lokale omgeving en gemeenschap.	88
<i>Samenvatting van de reactie</i>	50

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In het verleden werd een project uitgewerkt voor de doortrekking van de tramlijn naar Brasschaat (Carrefour-Schoten tot Lt. Coppenskazerne Brasschaat) met kansen tot koppeling van een aantal buslijnen noordwaarts. De schrijver duidt dat de volledige herinrichting met inbegrip van het doortrekken van de tram een meerwaarde betekent, o.a. door het loskoppelen van ventwegen van het doorgaand verkeer, het voorzien van fietspaden, groene bomenrijen...	

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen formuleren bezorgdheden met betrekking tot afstemming van DNR met lopende projecten in de regio van de A12 en de A102. Hierbij worden volgende zaken gevraagd:

- Aandacht voor landbouw en natuur bij de herconfiguratie van ASC11;
- Aandacht voor de maximale aansluiting van de Kloosterstraat (lopend project) met het ASC15, om verbinding tussen Ekeren en de Leugenberg te behouden en sluipverkeer te voorkomen;
- Vraag tot verbinding Edisonwijk met fietsostrade F12;
- Aandacht voor de impact van de Leidingenstraat op het project en op de omgeving van het ASC16 in kader van het rooien van bomen tussen het fietspad en de snelweg;
- Aandacht voor de cumulatieve effecten en de geïntegreerde planning van het project Ertbrugge.

Verder wordt in één reactie geduid dat de doortrekking van de tramlijn naar Brasschaat kansen biedt voor de volledige herinrichting van de omgeving die een meerwaarde kan betekenen voor de omgeving.

Reactie op de opmerkingen

We beantwoorden de bovenstaande vragen en aandachtspunten puntsgewijs:

- In het onderzoek naar effecten op ecotoopinname en -creatie (OA21) werden kansen voor ecotoopcreatie bij het ASC11 opgenomen.
- De herinrichting van het ASC15 is beslist beleid (foutief als 'on hold' vermeld op poster OA29 in Bijlage 3, wordt aangepast), maar dit biedt nog kansen tot verdere ontsnippering van het gebied. Dit wordt verder uitgewerkt in het GIO. Hierbij worden de opmerkingen omtrent verbinding tussen Ekeren en de Leugenberg alsook omtrent het sluipverkeer meegenomen.
- De verbinding van de Edisonwijk met de F12 vormt deel van de referentiesituatie aangezien dit onderdeel vormt van het project Kloosterstraat en wordt eveneens opgenomen in de gebiedsvisie van de A12.
- In het doorkijkscenario (zie bijlage 6 van de Tussennota v.01) wordt rekening gehouden met de realisatie van de Leidingenstraat. Hierbij zal worden nagegaan wat deze realisatie betekent, en of ingrepen in kader van DNR dan gehypothekeerd dan wel versterkt worden. Indien er dus een negatieve impact ontstaat ter hoogte van het ASC Ekeren door de realisatie van de Leidingstraat, zal dit als dusdanig in beeld komen.
- Het woonproject Ertbrugge is opgenomen in Referentiesituatie 2030 bij OA's 8 en 9. Het project zit echter niet mee in de referentiesituatie van het verkeersmodel, wel houden de modelberekeningen op een globaal niveau rekening met de groei prognoses bevolking van het Planbureau. De concentratie op deze locatie tgv de ontwikkeling is dus in de huidige berekening mogelijk onvoldoende meegenomen. In fase 2 van het geïntegreerd onderzoek zal het woonproject Ertbrugge meegenomen worden in de doorrekeningen.
- De doortrekking van de tramlijn naar Brasschaat valt buiten de scope van DNR, dit hoort bij een andere pijler van het Toekomstverbond.

Aanpassingen aan tussennota

- De verdere verfijning met betrekking tot het woonproject Ertbrugge in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek in functie van mobiliteit wordt beschreven in de tussennota v.02.
- In bijlage 3 worden de posters van de OA's vervangen door de nota-vorm, waarbij eventuele foute informatie m.b.t. het OA wordt aangepast. De wijziging van de status project 'op- en afrittencomplex Leugenberg' wordt in de nota van OA29 in bijlage 3 naar 'lopende' gezet.

Categorie 4.1.4 Regio E313 Oost

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie // Tussennota v.01 p. 90-91, §3.5.1</i> De ontwikkeling van het bedrijventerrein de Lage Keer wordt opgenomen in de referentiesituatie. De schrijver stelt hierbij volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat mag begrepen worden onder de ontwikkeling van de Lage Keer? - In bijlage 6 staat dat dit een beleidsvoornemen betreft, doch geen beslist beleid is. In hoeverre is het valabel om dit mee te nemen als standaard uitgangspunt binnen het referentiescenario? - Is het relevant om een vergelijking te maken met een scenario zonder de ontwikkeling van Lage Keer om zo in te schatten wat dit zou betekenen voor bepaalde voorgestelde ingrepen? 	A8
<p>Een algemeen pijnpunt blijft dat meerdere bovenlokale dossiers op elkaar inspelen waarvan de timing en beslissingen niet gelijk lopen. In hoofdzaak gaat het dan over het spoor economie uit het Gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst. De herstructureringsstudie uit dit spoor houdt reeds rekening met een verbreding van de E313, door de ontsluiting van de bedrijven te wijzigen. Echter, het college van burgemeester en schepenen nam reeds verschillende keren formeel het standpunt in dat de hogere overheid voor de acties die nodig zijn om dit te realiseren een initiërende en trekkende rol zien weggelegd voor het lokaal bestuur. Dit vergt echter significante inspanningen van het lokaal bestuur, zowel financieel als qua personeelsinzet. We dringen er in het kader van de inrichting van een mogelijk nieuw aansluitingscomplex te Wommelgem (E313 op A102) dan ook op aan om de consequenties van de ruimtelijke impact van een dergelijk aansluitingscomplex niet af te schuiven naar het lokaal bestuur.</p>	A15
<p>In het complex project De Nieuwe Rand wordt eveneens rekening gehouden met lopende planprocessen (onder andere de herstructureringsstudie bestaande bedrijventerreinen Wommelgem-Ranst, studie Lage Keer, GRUP Groenpool).</p>	A21
<p>De verdere uitwerking van de opties voor de verkeerswisselaar A102-E313 mag een toekomstige doortrekking van de R2 zuidwaarts niet hypothekeren.</p>	A24
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De raad merkt op dat bijlage 6 aangeeft dat de referentiesituatie ook rekening houdt met 'beleidsvoornemens'. Het betreft onder andere het project van het bedrijventerrein Lage Keer (ontsluiting via een gesloten systeem naar een aansluitingscomplex op de E313). De raad vraagt te onderzoeken of het wenselijk is om dergelijke beleidsvoornemens ook mee te nemen als standaard uitgangspunt binnen het referentiescenario.</p>	A27
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver stelt zich vragen omtrent het 'beslist beleid' wat betreft de uitbreiding van ENA op de Keer en houdt een betoog waarom de geplande uitbouw van de Q8 en de industriële herbestemming van de Keer in functie van de ontwikkeling van ENA maatschappelijk onaanvaardbaar is. Het betoog wordt onderbouwd met argumenten waaronder klimaatverandering en de betonstop, stikstofverontreiniging, de openruimtefunctie van de Keer voor wandelaars en fietsers, effecten van droogte en wateroverlast op de Keer, aanwezigheid van historische bebouwing... Verder wordt beargumenteerd waarom de geplande activiteiten op de Keer niet op deze locatie thuishoren, dit o.a. vanuit het belang van landbouw en drinkwaterwinning, elders braakliggende terreinen...</p>	52
<p>Ongetwijfeld zal de geplande uitbreiding van ENA op de Keer Ranst-Wommelgem de in het Toekomstverbond met de burgerbewegingen en de overheid vastgelegde beloftes van modal shift negatief beïnvloeden. Terwijl men enerzijds het gemotoriseerde wegverkeer wil verminderen ten voordele van fiets, openbaar vervoer, water, resulteert de uitbreiding van het ENA op "de Keer"</p>	52

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
contradictorisch in significant meer bijkomend wegtransport van personen en goederen.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver doet suggesties in kader van de herinrichting van de Q8 parking .	26
<i>Samenvatting van de reactie</i> Ter hoogte van Jacobsveld en Kapelleveld II wordt een planologische ruil opgemaakt: de bestaande bedrijven aan zijde van Jacobsveld worden uitgebreid, aan overzijde (Kapelleveld II) worden terreinen gesupprimeerd en omgezet naar waardevol agrarisch gebied met waterbergend vermogen ter hoogte van het beoogde WORG. De Jacobsveldweg zou ook verbreed worden voor ontsluiting bedrijventerrein Jacobsveld. Het RUP moet hiervoor nog opgemaakt worden, wel zijn er al gesprekken rondom geweest. De schrijver vraagt hiermee rekening te houden, aangezien het niet opgenomen werd in de Tussennota.	61
Het onderzoek naar een sneltramverbinding naar Ranst en Oostmalle vormt een kans voor de modal shift. De huidige snelbuslijnen vanuit de Kempen naar Antwerpen zullen op termijn immers geen rechtstreeks afrit meer kunnen maken aan de Turnhoutsebaan (cfr. overkapping Knoop-Oost), in combinatie met de noodzakelijke extra-capaciteit (cfr. modal shift) zal een grondige herstructurering van dit netwerk noodzakelijk zijn.	50

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal reacties stellen vragen bij het meenemen van het beleidsvoornemen rond de ontwikkeling van de Lage Keer in de referentiesituatie. Hierbij wordt gevraagd of het wenselijk is om dit beleidsvoornemen mee te nemen als uitgangspunt binnen de referentiesituatie. Tevens wordt er gevraagd of het relevant is om een vergelijking te maken met een scenario zonder de ontwikkeling van de Lage Keer.

Een reactie duidt dat er verschillende bovenlokale dossiers op elkaar inspelen en dat de timing van deze dossiers niet gelijk lopen. Daar waar de hogere overheden een initiërende en trekkende rol zien voor het lokaal bestuur in deze processen, duidt het lokaal bestuur dat deze rol een significante impact heeft op het lokaal bestuur en vraagt het lokaal bestuur deze rol niet af te schuiven op hen.

Een aantal reacties vestigen aandacht op o.a. de lopende planologische ruil ter hoogte van Kapelleveld II, suggesties voor de inrichting van de geplande Q8-parking en de toekomstige doortrekking van de R2 zuidwaarts.

Reactie op de opmerkingen

Het meenemen van het beleidsvoornemen van de **Lage Keer** binnen DNR als “beslist beleid” bestaat uit 2 onderdelen:

- De mobiliteitseffecten van de realisatie van bijkomende bedrijvigheid worden meegenomen in de referentiesituatie. Hiervan zijn kwantitatieve gegevens beschikbaar, en dit laat ons toe een ‘worst case’ scenario te onderzoeken op vlak van mobiliteit.
- Voor de ruimtelijke invulling van de Lage Keer zijn echter geen gegevens beschikbaar. Hierbij dienen dus aannames gemaakt te worden, waardoor deze ruimtelijke ontwikkeling niet wordt meegenomen in de referentiesituatie, maar in een doorkijkscenario. Hierdoor kan het zijn dat bepaalde kansen worden geformuleerd voor dit gebied of een invulling wordt ingetekend op de visiekaart die niet overeenstemt met bijkomende bedrijvigheid. Dat betekent dat het doorkijkscenario in beeld zal brengen welke kansen voor het gebied worden gehypothetheerd door de invulling van de Lage Keer als zone voor bedrijvigheid.

Op deze wijze kan rekening worden gehouden met wat reeds geweten is (effecten op vlak van mobiliteit), en met de onzekerheden die er nog heersen omtrent dit beleidsvoornemen (ruimtelijke invulling). Tot slot wordt via een sensitiviteitsanalyse ook een scenario zonder realisatie van de Lage Keer onderzocht, om na te gaan wat de invloed hiervan is op vlak van mobiliteitseffecten.

De **herinrichting van de Q8 parking** maakt geen onderdeel uit van voorliggend complex project, maar zit vevat in het planproces van de Groenpool, hierdoor zullen er binnen DNR geen uitspraken gedaan worden over de inrichting van de Q8-parking. Binnen DNR wordt afgestemd met het planproces **RUP**

Groenpool, zodat DNR geen hypotheek op deze plannen legt. Beslissingen i.k.v. RUP Groenpool worden in de gebiedsvisie voor DNR meegenomen.

Indien er in het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering (als bevoegde overheid) wordt gekozen voor een programma met impact op het grondgebied van Wommelgem, dan is de visie van de trekkers van het complex project dat de mogelijke gevolgen hiervan door diezelfde overheid zullen worden opgenomen.

De vermeldde planologische ruil t.h.v. Kapelleveld II is op heden nog geen beslist beleid, en wordt in die zin niet meegenomen in de referentiesituatie. Ook de toekomstige doortrekking van de R2 Zuid is op heden nog geen beslist beleid (er is op heden geen voornemen om hieromtrent een planproces op te starten), waardoor dit geen deel uitmaakt van de gehanteerde referentiesituatie.

De **sneltram naar Ranst** maakt deel uit van Routeplan 2030, hiermee wordt dus al rekening gehouden als referentiesituatie. Verdere verlengingen komen aan bod in studies HOV-corrider E313 en mobiliteitsstudie Middenkempen, welke zijn opgenomen als lopende planprocessen. De effecten van DNR op de kansen voor deze HOV-verbindingen worden in rekening gebracht, maar de vormgeving van Knoop Oost en de gevolgen hiervan op de kansen voor HOV-verbindingen worden niet in voorliggend onderzoek onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.1.5 Routeplan 2030 en andere mobiliteitsstudies

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Momenteel is er een Strategisch MER Routeplan 2030. Dit is een strategisch 'mobiliteitsplan', waar leefbaarheid en natuur minder aandacht krijgen. Het risico bestaat dat de overheid hier strategische beslissingen gaat nemen, die voorafnames doen op zaken, waar in DNR wél aan gewerkt wordt. DNR moet de uitwerking zijn van RP2030, en alle potenties moeten dus open gehouden.	29
Gekoppeld aan de aanleg van een (bovengrondse) tram op de Bisschoppenhoflaan (verlengde tracé verder te onderzoeken) en het verminderde vrachtwagenverkeer als gevolg van de aanleg van een extra aansluitingscomplex op de nieuwe A102, kan op deze invalsweg een stevige vermindering van verkeer gerealiseerd worden. De Bisschoppenhoflaan kan dan een sterk vergroende invalsweg worden , met brede fietspaden en goed openbaar vervoer en veel lagere verkeersintensiteiten.	50
<i>Samenvatting van de reactie</i> De persoon vindt de tramspoorverlening richting de Q8 (met de vraag of dit ook voor goederen is) een goede keuze. De schrijver stelt hierbij een aantal vragen en stelt dat dit deel uitmaakt van het Routeplan 2030. De schrijver vindt dit belangrijk in dit onderzoek aangezien voorafnames of pauzeren ertoe kan leiden dat hier belangrijke kansen verloren gaan .	29
Van een échte modal shift de eerste prioriteit te maken : o investeren in meer openbaar vervoer o investeren in meer vrachtvervoer over spoor en over water o investeren in meer fietsinfrastructuur	95
De schrijver geeft een lijst van ingrepen voor de verbetering van het openbaar vervoersnetwerk : - Het openbaarvervoersnetwerk tussen Wommelgem en de stad verbeteren en uitbreiden; - Een vlotte verbinding van openbaar vervoer te voorzien om Ekeren, Schoten, Deurne, Wijnegem en Wommelgem vlot met elkaar te verbinden; - Een vlotte tramverbinding op de Bisschoppenhoflaan aan de Houtlaan in Wijnegem of zelfs tot in Schilde aan te leggen, om de Bisschoppenhoflaan van personenwagens te ontlasten; - De busverbindingen ten noorden van de stad ernstig te verbeteren (Ekeren, Stabroek, Berendrecht-Zandvliet-Lillo, haven, Kapellen, Brasschaat) (ook 's nachts).	95

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> In de toekomstvisie voor de mobiliteit in de regio Antwerpen wordt een voorstadsnetwerk over het Ringspoor gepland dat doorgetrokken moet worden naar de haven met diverse 'havenhubs'. Deze projecten 'ringspoor' en 'voorstadstrein havenhubs' zijn echter niet in de tussennota opgenomen als onderdeel van het lopende planprocessen. Dit ondanks dat de Vlaamse Regering onlangs heeft aangegeven dat dit project met prioriteit onderzocht en uitgevoerd moet worden. Er is een noodzaak voor grondige afstemming tussen de spoorverbinding en het project, aangezien beide projecten mogelijk sterke synergiën kunnen hebben.</p>	35
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat het niet duidelijk is welke zaken nu wel of niet deel uitmaken van het project Nieuwe Rand en de studies die zullen volgen. Welke maatregelen of ingrepen maken nu exclusief deel uit van het Routeplan en welke niet? Hij stelt dat Routeplan 2030 al niet op spoor zit, terwijl dit één van de pijlers is waarop dit project is gestoeld (nl. realisatie van die 50/50 split). Verder trekt de schrijver in twijfel hoe 'beslist' het beslist beleid is. Hij vraagt of eerst de aannames en uitgangspunten voor 2030 te evalueren en de financiële draagkracht eens te bekijken. Hij stelt in vraag of door het 'verknippen' er geen verwachtingen gecreëerd die niet kunnen ingelost worden? Of is dit om zich later te kunnen indekken mocht het verhoopte resultaat niet worden bereikt en enkel de infrastructuur wordt gerealiseerd? Hij stelt dat een duidelijke hiërarchische samenhang en afstemming van de vele belangrijke projecten die binnen dezelfde ruimte dienen gerealiseerd te worden is de eerste prioriteit.</p>	35
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> In het overwegingsdocument van 06.01.2023 wordt gesteld dat het Routeplan 2030 de basis vormt voor toekomstige ingrepen aan het OV-systeem. Indien er ingrepen worden gedetecteerd ter versterking van het Routeplan of Quick Wins zijn, zouden ze wel worden opgenomen. Rond de A12 werd toen enkel rekening gehouden met een busverbinding en werd gesteld dat een tramverbinding of spoorverbinding buiten de scope valt. Toch wordt in de tussennota (Fig 3-35) wél het doortrekken tram van de richting centrum van Ekeren en het wegwerken missing links fietspaden opgenomen. Andere voorstellen van burgers worden dan niet opgenomen. De voorstellen en ideeën zouden meegenomen worden in het geïntegreerde onderzoek als aandachtspunten en potenties in het onderzoek. Maakt de oplijsting in Fig. 3-35 deel uit van de onderzoeksnota of ligt dit bij het Routeplan? Indien ze worden meegenomen/opgenomen, waarom dan andere voorstellen niet?</p>	35
<p><i>Samenvatting van de reactie:</i> Verder wordt benadrukt dat de tramverlenging naar Ranst ten onrechte ontbreekt in de resultaten van OA29 en dat de HOV-corridorstudie van de E313 aandacht moet besteden aan de afstemming van snelbushaltes bij de afritten.</p>	96
<p>We verwijzen naar de principes/acties van de mobiliteitsstudie Middenkempem. Deze mogen niet worden gehypothekeerd. Afstemming lijkt hierbij noodzakelijk.</p>	A8

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal inspraakreacties vinden dat er van een modal shift prioriteit gemaakt moet worden en geven een aantal verbeteringen in het openbaarvervoersnetwerk. Verder vinden enkele reacties dat DNR de uitwerking van het Routeplan 2030 moet zijn of vragen welke onderdelen van het Routeplan 2030 wel of niet tot DNR behoren. Er wordt eveneens aangegeven dat afstemming van het ringspoor en de voorstadstrein havenhubs uit de toekomstvisie voor de mobiliteit van Antwerpen belangrijk is, wegens de mogelijk sterke synergiën tussen deze projecten. Eén reactie vraagt om afstemming tussen DNR en de mobiliteitsstudie Middenkempem.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het geïntegreerd onderzoek wordt in OA29 (Relatie met en afhankelijkheid van overige planprocessen en -initiatieven) opgelijst welke lopende projecten en processen er zijn in het studiegebied, waarmee (al dan niet) afgestemd moet worden. Binnen dit onderzoek wordt nagegaan welke relatie er bestaat tussen deze andere lopende projecten en DNR, of beiden een hypothese vormen voor elkaar of elkaar net versterken, en of afstemming vereist is. De afstemming met deze processen wordt dus opgevolgd.

Eén van de ambities van DNR, nl. de 'Bereikbare Rand', focust op duurzame mobiliteit. DNR wil bijdragen aan de verbetering van de verkeerssituatie en de realisatie van de ambitie van **Routeplan 2030**. DNR focust hierbij in de infrastructuurstrook op de verbetering en uitbreiding van het fietsnetwerk, het verminderen van sluipverkeer en vrachtverkeer in de woonwijken alsook de verkeersveiligheid. Met betrekking tot openbaar vervoer werkt DNR geen nieuwe OV-lijnen uit, wel onderzoeken we waar we de doorstroming van OV binnen de infrastructuurstrook kunnen behouden en verbeteren, in zowel de huidige situatie alsook de toekomstige situatie zoals voorgesteld in het Routeplan 2030. Een groot aantal van de vermelde investeringen in openbaar vervoer uit de inspraakreacties zijn reeds **opgenomen in het Routeplan 2030**. **DNR gaat uit van de realisatie van de ingrepen uit het Routeplan 2030 en benadrukt het belang hiervan**. Het Routeplan 2030 vormt immers de basis voor modal shift ingrepen binnen het project. DNR vormt echter geen uitwerking van het Routeplan 2030 zelf. Zo zal er geen onderzoek gevoerd worden, noch uitspraak gedaan worden over de tramspoorverlenging naar de Q8 binnen DNR. Wel zorgt DNR voor de nodige afstemming met het Routeplan 2030 en wordt nagegaan of projectingrepen een impact hebben op het Routeplan 2030, dan wel een hefboom kunnen vormen. Ook worden kansen die naar boven komen uit het onderzoek van de relevante experts, benoemd in het onderzoeksrapport. Echter, deze kansen voor OV zullen niet worden doorvertaald naar het voorkeursbesluit van DNR. Wat wél mogelijk is, is dat deze kansen worden ingebracht in het Vervoerregio-overleg.

Ook voor wat betreft fiets wordt de basis gelegd door het Routeplan 2030 en kunnen uit het onderzoek van de expert kansen naar boven komen dewelke worden benoemd in het onderzoeksrapport. We nemen echter niet alle niet-weerhouden kansen uit het Routeplan 2030 hier opnieuw mee op. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

De '**voorstadstrein** havenhubs' en het 'ringspoor' vormen onderdeel van het Routeplan 2030 en worden al dusdanig meegenomen binnen DNR. Hoewel het nog geen concreet planproces is (gezien de recente beslissing van de Vlaamse Regering) wordt dit project opgenomen in de lijst van lopende planprocessen (OA29) om zo voldoende afstemming te verzekeren.

De vraag tot vergroening van de Bisschoppenhoflaan in combinatie met de realisatie van een tram vormt geen onderdeel van DNR.

Verder is de **tramverlenging naar Ranst** onderdeel van het Routeplan 2030, maar is dit op heden nog geen zelfstandig project en wordt dit binnen DNR nog niet als concreet project in de lijst lopende planprocessen (OA29) opgenomen. Wel houden we er bij al onze plannen rekening mee om de tramverlenging niet te hypothekeren. De inpassing van snelbushaltes bij de afritten van de HOV-verbinding langs de E313 werd aangeduid in OA10 als kans.

De **doortrekking van de tram van Havana naar Ekeren/ Hoevenen/ LPS** vormt geen onderdeel van het Routeplan 2030. Wel is een HOV-buslijn tussen P+R Havana en- Hoevenen opgenomen in het Routeplan 2030. De kans 'doortrekking van de tram' is dus een kans die door de betrokken expert van het studieteam naar boven is gebracht.

De mobiliteitsstudie Middenkempen omvat de doortrekking van de **sneltram van Ranst tot Oelegem** (via E34), en later naar Malle (via N14), ook de snelbushaltes op de E34 en E313 alsook het onderzoek omtrent de vervollediging van de knoop E313 x E34 hoort hierbij. In de studie wordt de situatie 2020 als referentie gehanteerd. We houden rekening met deze studie, maar doen verder onderzoek in de huidige context en ontwikkelen van hieruit nieuwe inzichten.

Aanpassingen aan tussennota

- In bijlage 3 worden de posters van de OA's vervangen door de nota-vorm, waarbij eventuele foutieve informatie m.b.t. het OA wordt aangepast. De projecten omtrent de 'voorstadstrein havenhubs' en 'ringspoor' worden mee opgenomen binnen het onderzoeksaspect OA29 'Afstemming met lopende planprocessen'.
- Mobiliteitsstudie Middenkempen wordt opgenomen in de lijst van lopende planprocessen.
- Verduidelijking m.b.t. verhouding van DNR tot het Routeplan 2030 m.b.t. kansen

Categorie 4.2 Bezorgdheden

Categorie 4.2.1 E313 West

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De schrijver maakt zich zorgen over de variant waarbij de E313 West, tussen Wommelgem en de Ring, wordt verbreed. Extra rijstroken op de E313 zijn volgens de schrijver onaanvaardbaar, gezien de nu al grote negatieve impact van de snelweg op de bewoners van Borgerhout en Deurne én op de gebruikers van het Rivierenhof.	24, 36, 42, 67, 95
Momenteel liggen er woningen op 25 meter van de Knoop Oost en de E313 West. Dat is nu al een onaanvaardbaar kleine afstand. Tussen de woningen en de autostrade is er nog enige groenbuffer voorzien. Door de autostrade te verbreden, zal er groen verdwijnen en zal de autostrade nog dichterbij de woningen komen en/of het Rivierenhof impacteren. Dat is onaanvaardbaar.	24, 42, 67, 95
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de buurt rondom de E313-West (tussen rondpunt van Wommelgem en de R1) nu reeds zwaar overbelast is wat betreft luchtverontreiniging door wegverkeer . Hierbij verwijst de schrijver naar de luchtkwaliteitskaarten en de gezondheidsdrempels van de WHO ter onderbouwing en stelt hij dat bijkomende rijstroken nog meer luchtverontreiniging dichtbij de bewoning en het Rivierenhof (als ontspanningsplek) zouden brengen.	24, 36, 42, 67, 95
Geluidsniveaus tussen de 60 dB en 80 dB zijn onaanvaardbaar voor een woonwijk. Bovendien is een groot deel van het Rivierenhof ook geïmpacteerd en daardoor van slechte verblijfskwaliteit. De WHO adviseert om de geluidsniveaus door wegverkeer te reduceren tot onder 53 dB en daarvoor de nodige maatregelen te nemen. Door extra rijstroken aan te leggen, komt er nog meer verkeer en dus nog meer lawaai. Wat onaanvaardbaar is.	24, 36, 42, 67, 95
Als bewoner van de Morckhovenlei word ik nu reeds dagelijks geconfronteerd met geluidshinder en het besef van slechte luchtkwaliteit.	36
De bewoner wenst bezwaar in te indienen tegen de voorliggende plannen om in het kader van De Nieuwe Rand de E313 ter hoogte van Borgerhout en Deurne te verbreden. De luchtkwaliteit en het lawaai overstijgt nu al alle Europese normen. Nog twee extra rijstroken zou voor nog meer verkeer en een nog slechtere leefkwaliteit in de omliggende buurten zorgen. Extra weginfrastructuur voor auto's en vrachtwagens zal geen oplossing zijn van de file, maar zal gewoon meer verkeer aantrekken.	37
<i>Samenvatting van de reactie</i> Een jong gezin uit Borgerhout maakt zich zorgen omtrent de lucht- en geluidskwaliteit ter hoogte van hun woning met betrekking tot de overkappingen, waardoor ze twifelen daar te settelen. Ze hebben schrik dat hun woning ter hoogte van de uitlaatpijp van de overkappingen zal liggen. Het gezin vindt het jammer dat de hele ring overkapt wordt, maar dat nét daar waar twee snelwegen samenkomen – en waar zij wonen – geen overkapping gepland wordt.	48
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver stelt dat de E313 een snelweg is die nabij het Rivierenhof en verschillende dichtbevolkte woonwijken (Tuinwijk te Borgerhout, Morkhoven...) met vele kwetsbare functies gelegen is. De E313 is zeer storend en zelfs schadelijk voor de gezondheid op gebied van geluidsoverlast en luchtvervuiling. In 2017 werd, op het eerste participatiemoment van 'Over De Ring' in Deurne, de geluidsoverlast en de luchtvervuiling van de E313-West reeds massaal als grootste pijnpunt gesignaleerd. De geluidshinder treft ook een groter gebied verderop.	PT
<i>Samenvatting</i> De schrijver vraagt zich af of de vernieuwde viaducten van de E313 over de Sterckshoflei en Cornelissenlaan voorzien zijn op een mogelijke verbreding van de snelweg.	97

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen kaarten de huidige lucht- en geluidskwaliteit in de omgeving van de E313 West aan en uiten hun bezorgdheid in verband met de gezondheidsimpact voor de omliggende bewoners en kwetsbare functies. Een aantal van de opmerkingen kaarten dan ook aan dat de verbreding van de E313 voor hen geen optie is, aangezien hierdoor de lucht-, geluids- en omgevingskwaliteit nog meer zouden verslechteren. Er wordt gevraagd of de nieuwe snelwegbruggen voorzien zijn op een mogelijke verbreding van de E313 West.

Reactie op de opmerkingen

De problematieken rondom leefkwaliteit in de omgeving van de E313 zijn gekend bij het onderzoeksteam. In het onderzoek naar de mogelijke alternatieven wordt rekening gehouden met deze omgevingskwaliteit. De onderzoeksaspecten lucht, geluid en gezondheid brengen de effecten van de verschillende alternatieven op de lucht- en geluidskwaliteit, alsook de gezondheidsimpact ervan in beeld. Vanuit de verschillende onderzoeksaspecten wordt eveneens gezocht naar maatregelen om de lucht- en geluidskwaliteit te verbeteren en de gezondheidsimpact te verminderen. De resultaten hiervan worden meegenomen in de afweging van de verschillende alternatieven en het voorkeursbesluit.

De vernieuwing van de viaducten t.h.v. de Cornelissenlaan en Sterckshoflei is geen voorafname op toekomstige beslissingen. Met beperkte meerkost worden de bruggen meer toekomstbestendig gemaakt zonder eventuele latere beslissingen te hypothekeren.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot een aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.2.2 A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In functie van redundantie en robuustheid van het hoofdwegenetwerk vragen wij in elk scenario van de A102 rekening te houden met symmetrische verkeerswisselaars . De laatste jaren is het meer dan met regelmaat duidelijk dat zware hinder, ongelukken, regenweer, zware spitsuren, steeds voor overflow zorgt op het lokaal wegennet, wegens het ontbreken van een bruikbaar alternatief voor doorgaand snelwegverkeer. De R2 (oost en zuid) dient deze structurele hinder voor districten en gemeenten op te lossen. Daarom zijn volledige verkeerswisselaars noodzakelijk met de kruisende snelwegen.	A19
Eerste berekeningen door middel van het Verkeersmodel die werden voorgesteld op een eerdere Werkbank gaven aan dat door het realiseren van de A102 als verzamelweg er doorstromingsproblemen in de Liefkenshoektunnel ontstaan. Dit is een belangrijk gegeven omdat hierdoor de realisatie van het Haventracé op de helling staat . Het creëren van het Haventracé was één van de aanleidingen om de A102 te voorzien: vervolgens mag het voorzien hiervan de doorstroming op dit Tracé niet onmogelijk maken. Er mag bijgevolg nooit een ontwerp gekozen worden die dergelijke doorstromingsproblemen veroorzaakt . Vanuit de haven uiten wij hier onze grote bezorgdheid.	A17
De woonkernen Putte, Kapellen, Schilde en Brasschaat komen regelmatig aan bod i.v.m. bovenstaande topics, maar een impact op het woonaanbod is niet weerhouden in de tussennota. Het verdwijnen van bewoning i.v.m. tracé A102-E313 – Wommelgem (p. 25) is voor zover wij momenteel inschatten de enige geplande actie met een duidelijk omvangrijke impact op het woonaanbod. Een gefaseerde aanpak met aandacht voor aangepaste begeleiding/herhuisvesting van de bewoners zal in deze aangewezen zijn .	A23
Voor Wommelgem wordt er vastgesteld op basis van schetsen in de nota dat er een grote ruimtelijke impact is in beide scenario's, zowel bij de A102 als hoofdweg en als verzamelweg. Deze impact is groot op zowel: <ul style="list-style-type: none">- De Uilenbaan die gezien de wegategorisering een belangrijke interlokale verkeersader is,- de bereikbaarheid en ontsluiting van de aanwezige bedrijfs- en industriezones,- de aanwezige woonhuizen (vooral in het scenario van een A102 als hoofd- en als verzamelweg).	A8

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Bij het niet realiseren van een vertunneling E313 Oost, moeten maximale geluidswerende maatregelen getroffen worden voor Wommelgem. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met het niet realiseren van de acties uit de herstructureringsstudie van het economisch spoor van het Gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst en dus het mogelijk niet verhogen van de bouwvolumes van de bedrijfsgebouwen op Kapelleveld II.	A8
De schrijver is voorstander van de geplande overkapping van de ring met als grote motivatie leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidsoverlast), maar is bezorgd dat de winst aan leefbaarheid quasi verloren zal gaan door de plannen van bijkomende wegen (A102), waardoor de schrijver vreest dat het probleem van leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidsklimaat) zich zal verplaatsen . Deze bezorgdheid geldt in het bijzonder voor de verzamelende A102.	11
De schrijver is bezorgd over de verandering van het waardevol groen : Ertbrugge bos, Bremweide, Park Groot Schijn en het Voedselbos Boskruit... Door de aanleg van de A102 zou veel waardevolle fauna en flora verloren gaan. De schrijver benadrukt het belang van kleine natuurgebieden , die het werk zijn van diverse organisaties in natuurbehoud en buurtopbouw. Verder duidt de schrijver dat de het herstel van waardevolle natuur in de ontwikkeling van een 'parkrand' vele jaren duren. Hierbij is de schrijver bezorgd dat deze parkrand geen volwaardige vervanging zal zijn.	11
De aanleg van de A102 gaat de omgeving, het beschermd landschap Ertbrugge en omgeving , enorm beïnvloeden zowel voor de buurt als voor dit belangrijk biodivers gebied (bv. door inname van waardevol gebied of door het effect op grondwater). Enkel als er gekozen wordt voor een geboorde tunnel is, kan de invloed beperkt blijven.	24
Indien gekozen wordt voor een verzamelend Haventracé moet men op zoek naar een extra op- en afrit ofwel in de buurt van Ertbrugge (Houtlaan) ofwel in de buurt van de Bisschoppenhoflaan ofwel langs het Albertkanaal. Scenario waar de betrokken gemeenten volgens de schrijver geen voorstander van zijn. Bovendien zou zulk aansluitingscomplex aan de Houtlaan voor het Beschermd Landschap Ertbrugge, en specifiek voor het Ferrarisbos en Park Groot Schijn een ramp zijn. De A102 kan dan niet geboord worden, maar moet aangelegd worden via cut and cover , waarbij bovendien het deel dat naar de verkeerswisselaar met de E313 leidt omwille van veiligheidsredenen een open sleuf zou blijven. Dit zou een enorme invloed hebben op de onmiddellijke omgeving qua landschap en lawaai .	24
Een bewoner drukt zijn bezorgdheid uit over de voorgestelde aanleg van de A102 door middel van de cut-and-cover methode . Hierbij stelt hij dat de aanleg een aanzienlijk deel van het historisch en ecologisch waardevolle Ertbrugge bos dreigt te vernietigen. De bewoner argumenteert dat dit bos, gedocumenteerd op Ferraris-kaarten sinds 1770, niet alleen van cruciale ecologische waarde is, maar ook als plek van rust en groen voor de omliggende bewoners dient.	88
<i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie benadrukt het belang van het Ertbrugge bos voor natuurlijk en cultureel erfgoed, biodiversiteit en als groene long, essentieel voor leefbaarheid en klimaatbeheersing . Het bos is belangrijk voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van lokale bewoners en biedt rust en recreatie. De druk op oude bossen door ontwikkeling vereist zorgvuldige planning en bescherming, waarbij het belang van ecologisch evenwicht, culturele identiteit en recreatie wordt onderstreept, alsook het belang van duurzame ontwikkelingsbenaderingen om natuurlijk erfgoed te bewaren.	88
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver duidt dat er op heden nog geen ruimtelijk en/of verkeerskundig aanvaardbare locatie gevonden voor een extra aansluitingscomplex op de A102 tussen het Albertkanaal en de Houtlaan. De onderzochte aansluitingscomplexen hebben altijd	95

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>impact op open ruimte en/of waardevolle natuur (o.a. beschermd landschap Ertbrugge met Ferraris-bos). De schrijver haalt aan dat voor de “variant A102 verzamelend” zowel “cut and cover uitvoering” als de “geboorde uitvoering” nog onderzocht te worden, omdat het lang niet zeker is, of een geboorde variant wel mogelijk is, gezien de te korte afstanden.</p> <p>De aanleg van een A102 met een cut-and-cover-uitvoering (zowel doorgaand als verzamelend) is volgens de schrijver volstrekt onaanvaardbaar. Met een cut-and-coveruitvoering worden nog meer waardevolle groengebieden mogelijke aangetast en zal er nog meer hinder voor woonwijken en voorzieningen zijn. Hierbij somt de schrijver verschillende natuurgebieden, parken, woonwijken, kasteeldomeinen... op die volgens hem/haar geraakt zouden worden door de cut-and-cover uitvoering.</p> <p>De schrijver vindt dat ook bij een geboorde tunnel onaanvaardbaar veel open ruimte ingenomen wordt, doordat ook bij een geboorde tunnel sleuven aangelegd moeten worden om weer boven te komen. Zowel aan de aansluiting op de E313, als aan de aansluiting op de A12 wordt er onaanvaardbaar veel open ruimte ingenomen.</p>	
Een aantal personen zijn bezorgd over eventuele bestemmingswijzigingen of onteigeningen van gebieden in de buurt van het Rond Punt Wommelgem en het Fort van Wommelgem.	9, 27
Een reactie vraagt waarom er een aansluitingscomplex wordt voorzien ter hoogte van domein Ertbrugge. De Makro-site wordt als alternatief voorgesteld.	15
De persoon citeert een artikel dat stelt dat de reservatiestrook voor de A102 aanvaardbaar was in de jaren 1970, maar dat het niet aanvaardbaar is dat men deze ruimte vandaag op een vernietigende wijze zou innemen.	24
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>De aanleg van de A102 (met een ASC aan de Bischoppenhoflaan) vormt een unieke kans om industriezone Kanaalkant beter te ontsluiten en het bestemmingsverkeer van en naar deze zone daar weg te halen.</p>	69
<p><i>Samenvatting</i></p> <p>De schrijver vraagt welke maatregelen genomen zullen worden of welke infrastructuur wordt aangelegd om interventies te optimaliseren en om de bereikbaarheid te garanderen in geval van calamiteiten in de tunnel en hoe onveilige situaties in de woonkernen kunnen worden beperkt.</p>	35

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen uit hun **bezorgdheid omtrent het scenario met A102 (met of zonder ASC)**. Een aantal opmerkingen uit hun bezorgdheden rondom de **mogelijke impact** op het Ertbrugge-bos, dat een grote ecologische en culturele waarde heeft, voor vele omwonenden een plek voor ontspanning vormt en bijdraagt tot klimaatbeheersing. Een advies duidt de impact van de A102 op het onderliggende weggennet in Wommelgem en stelt dat er maximale geluidswerende maatregelen te treffen indien E313 Oost niet wordt vertunneld, het verhogen van de bebouwing langs de E313 is hierbij niet als een gegeven te beschouwen. Enkele andere bemerkingen duiden ook het belang van kleine natuurgebieden en de mogelijke impact op andere natuurwaarden in de omgeving, zoals het Park Groot Schijn. Verder is er een reactie die bezorgdheid uit omtrent het verplaatsen van het leefbaarheidsprobleem door de aanleg van nieuwe wegenis.

Eén reactie duidt dat de verzamelende A102 leidt tot doorstromingsproblemen in de Liefkenshoektunnel. Hierbij wordt gesteld dat deze vaststelling belangrijk is, aangezien dit de realisatie van het Haventracé op de helling zet, en dat alternatieven die zulke doorstromingsproblemen veroorzaken niet gekozen mogen worden.

Eén advies vraagt om rekening te houden met symmetrische verkeerswisselaars teneinde de doorstroming naar de R2 te verbeteren en zo het onderliggend weggennet te ontlasten. Een reactie benadrukt de opportuniteit van een ASC aan Bisschoppenhoflaan voor de bereikbaarheid van de industriezone.

Tenslotte vraagt een reactie welke maatregelen zullen worden genomen om in geval van calamiteiten interventies te optimaliseren en hoe de veiligheid in woonkernen kan worden gewaarborgd.

Reactie op de opmerkingen

Allereerst duiden we dat de impact op leefbaarheid (geluid, lucht, gezondheid, ...), impact op en kansen voor open ruimte recreatie (OA7), wijzigingen in ecologische structuren en relaties (OA20) en ecotooppinname en -creatie (OA21) belangrijke onderdelen van het onderzoek vormen, naast een hele reeks aan andere onderzoeksaspecten. **Het onderzoek brengt de impact voor de verschillende varianten in beeld en vergelijkt het verschil in impact tussen een doorgaande en een verzamelende A102.** Indien de aanleg van de A102 zorgt voor een negatief effect ten aanzien van leefbaarheid en ecologische aspecten, zal het onderzoek dit uitwijzen. Ook de resultaten van de verkeersonderzoeken vormen deel van het geïntegreerd onderzoek en zullen worden meegenomen in de afweging. Indien milderende maatregelen noodzakelijk zijn om de negatieve impact teniet te doen, zullen deze ook onderzocht worden en deel uitmaken van het complex project. De impactbeoordeling van de onderzoeksaspecten wordt samengelegd in de afweging voor een voorkeursoplossing. Hierbij wordt verder afgestemd met andere lopende planprocessen.

In de eerste fase werd een zoekzone voor het ASC op de A102 voorzien. Tijdens het geïntegreerd onderzoek werd in een werkgroep ruimtelijk ontwerp m.b.t. het ASC A102 **ontwerpend onderzoek** uitgevoerd naar de voorkeursligging en -ontwerp van het **ASC op de A102**, waarbij de elementen zoals de impact op het Ertbrugge-bos en omgeving meegenomen werden in het ontwerpproces om zo tot de meest optimale variant van ASC te komen dat de impact op de omgeving minimaliseert en voldoet aan de tunnelveiligheidsvereisten. De zone rond de Makro-site werd hierbij niet weerhouden voor een ASC aangezien het te dicht bij de VW A102xE313 ligt en hierdoor er onvoldoende afstand is om de in- en uitvoegmanoeuvres uit te voeren. Het weerhouden voorkeursalternatief wordt opgenomen in de tussennota v.02 en de neerslag met betrekking het onderzoek naar het ASC A102 wordt gerapporteerd in een bijkomende nota als bijlage bij tussennota v.02. Het voorkeursalternatief voor het ASC A102 wordt opgenomen in de programma's en er zal een impact-beoordeling vanuit de verschillende onderzoeksaspecten gemaakt worden in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek.

Voor de woonkernen Putte, Kapellen, Schilde en Brasschaat wordt geen impact op het woonaanbod verwacht. Dit is enkel het geval bij (bepaalde) alternatieven voor de A102. Momenteel loopt de onderzoeksfase van het complex project en wordt het onderzoek op strategisch niveau gevoerd. In deze fase is het nog niet mogelijk om uitsluitsel te geven over waar onteigening of bestemmingswijziging nodig zal zijn. Indien een voorkeursbesluit wordt genomen met daarin een alternatief waarbij **onteigeningen** gepaard gaan, zal dit verder worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase van het complex project.

Alle aan te leggen infrastructuur wordt voorgelegd aan de hulpdiensten ter goedkeuring. Meer specifiek zijn tunnels onderworpen aan o.a. de Europese veiligheidswetgeving waarbij er strenge regels worden opgelegd aan de tunnelinfrastructuur (evacuatie, ventilatie, calamiteiten, ...). In overleg met tunnelveiligheidsexperten en de hulpdiensten wordt de nodige infrastructuur voorzien om bij calamiteiten zo snel mogelijk iedereen te evacueren en anderzijds de impact van het incident te beperken. Er worden indien nodig bijkomende voorzieningen getroffen om de veiligheid in de tunnel te garanderen. Dit kan gaan van bijv. aparte toegangswegen voor vergunningshouders tot een bijkomend aansluitingscomplex in de tunnel voor hulpdiensten.

Aanpassingen aan tussennota

- Toevoeging van het voorkeursalternatief voor het ASC A102 en de bijbehorende nota met de neerslag van het ontwerpend onderzoek in bijlage.

De overige reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.2.3 Verkeersdrukte

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Algemene bezorgdheid van verkeersdrukte op de gemeente Brasschaat: <ul style="list-style-type: none">• In het bijzonder Bredabaan en het kerngebied in het centrum van Brasschaat.• Anderzijds de Kapelsesteenweg, die extra verkeer in onze wijken Vriesdonk en Mariaburg kan genereren, waar ook enkele scholen gelegen zijn.	A11

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Ik begrijp dat er gezocht wordt naar een oplossing van de verkeersdruk op de ring van Antwerpen en zijn toegangswegen maar betwijfel of het bijbouwen van rijstroken en zelfs tussenverbindingen een langdurige oplossing zal zijn voor de problemen. Er zullen " flessenhalzen" blijven bestaan en meer wegen trekt, mijn inziens, meer verkeer aan. Tevens heb ik de overtuiging dat het verkeer dat via de E313 en E34 de stad toe rijdt minimaal de haven als bestemming heeft. Er lijkt mij eerder een toevoer met bestemming Gent, ...	11
De schrijver stelt dat de verbreding van de E313 de files niet zal oplossen , maar dat er wel zwaardere files zullen komen.	24, 36, 42, 67
De schrijver vraagt zich af of de aanleg van een bijkomende rijstrook op de E313 zinvol is, vermits de flessenhals blijkbaar slechts enkele kilometer wordt opgeschoven en de R1 extra wordt belast. En het maakt uiteraard de ASC veel complexer, duurder en 'ruimte-rovender'.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de E313 Oost nu al oververzadigd is en dat bijkomende rijstroken die oververzadiging niet zullen oplossen en met zekerheid bijkomend verkeer zullen aantrekken, alsook de flessenhals zou opschuiven tot aan het ASC E313/E34. De reactie stelt dat bijkomende weginfrastructuur realiseren tegenstrijdig is met de beoogde modal shift (nochtans de conditio sine qua non van het hele Toekomstverbond) en dat de bijkomende verharding ook gecompenseerd zou moeten worden. "We blijven ons uitputten om van de (vracht)auto het meest comfortabele transportmiddel te maken, ten nadele van meer duurzame vervoersmiddelen."	29
Bovendien blijkt ook nu weer dat extra wegen het onderliggend wegennet niet ontlasten, maar net extra belasten. Hoe kan er extra geld en middelen voor extra wegen vrijgemaakt worden, terwijl er voor maatregelen die als beslist beleid worden geponeerd blijkbaar onvoldoende middelen voorzien worden?	43
Het lijkt erop dat door de aanleg van de nieuwe weginfrastructuur (A 102, NX, verbreding E313) er alleen maar meer verkeer komt in de Antwerpse regio. Nieuwe verkeer zal geïnduceerd worden. Nieuwe wegen hebben een aanzuigefect, zodat de nieuwe wegcapaciteit binnen afzienbare tijd terug dichtslibt. Er is geen sprake van een modal shift. De absolute getallen wat betreft aantal verkeersbewegingen met personenwagens of vrachtwagens zullen stijgen in de Antwerpse regio.	95

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties uiten hun bezorgdheid omtrent het verschuiven van files en het aanzuigefect van verkeer door het voorzien van nieuwe wegen (hetzij verbreding bestaande wegen, hetzij aanleg van een A102) en stellen dat de nieuwe wegen is het verkeersprobleem niet zal oplossen en eveneens tegenstrijdig is met de beoogde modal shift.

Reactie op de opmerkingen

Het geïntegreerd onderzoek omvat een mobiliteitsonderzoek aan de hand van verkeersmodelleringen, dat rekening houdt met geïnduceerd verkeer. Dit onderzoek zal de wijzigingen in verkeersstromen en mobiliteitseffecten (o.a. op het onderliggend wegennet), waaronder een eventuele verplaatsing van files, in beeld brengen en rapporteren. Indien er dermate negatieve effecten zijn zullen er eveneens maatregelen genomen worden om deze effecten te milderen. Het mobiliteitsonderzoek gaat eveneens na in welke mate er een invloed ontstaat op het bereiken van de modal shift. De resultaten van het verkeersonderzoek vormen deel van de afweging van het voorkeursalternatief en zodoende worden (eventueel negatieve) effecten meegenomen in de besluitvorming.

Voor wat betreft de financiering, zijn er op vandaag nog geen middelen vrijgemaakt voor een eventuele uitvoering van nieuwe infrastructuur. De financiering van het Routeplan 2030 maakt geen deel uit van dit onderzoek.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.2.4 Omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Samenvatting Persoon verwijst naar het strategisch MER van het Regionaal Mobiliteitsplan Antwerpen, waarin voor de Noordrand van Antwerpen geen rooskleurig resultaat – in tegenstelling tot de AON – voorspeld wordt met betrekking tot geluidsbelasting van de vele omwonenden van de ring van Antwerpen. De reactie haalt passages aan uit het strategisch MER die enerzijds de drempelwaarden van de WHO benoemen en anderzijds de geluidstoename ter hoogte van de A12-noord en de mogelijke impact van de nieuwe A102. De persoon stelt vast dat met nog de bijkomende geluidsoverlast van de ongelijkgrondse spoor kruising Oude Landen (niet vermeld in het strategisch MER van het Regionaal Mobiliteitsplan) voor de omgeving van Ekeren (wijken Laar, Schoonbroek, Rozemaai, Centrum, Edisonwijk,...) de toestand er met dit plan er niet rooskleurig uitziet.</p>	35
<p>Antwerpen krijgt met de Oosterweelverbinding al heel wat nieuw verkeer te slikken. De Oosterweeloverkappingen zijn zeer beperkt en het valt maar af te wachten of de Ringparken iets betekenen tegen de geluidsoverlast en luchtvervuiling door fijn stof. De A102 en/of de verbreding van de E313 zullen opnieuw extra autoverkeer genereren dat opnieuw in de stadsagglomeratie zal belanden ten koste van de stadsbewoners. Het lijkt me niet meer dan billijk dat er eindelijk iets fundamenteel gedaan wordt om de leefbaarheid van de stad te verbeteren.</p>	31
<p>De geluids- en geuroverlast van zowel de haven als de A12 in het district Berendrecht-Zandvliet moet dringend aangepakt worden. Het project DNR kan hierin een verbetering brengen door aanleg van geluidsschermen en ondertunneling bij de woonkernen.</p>	49

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties duiden hun bezorgdheid omtrent de leefkwaliteit (geluid en luchtverontreiniging) in de omgeving van de A12 Noord en de directe omgeving van de E313. Eén reactie duidt de geur- en geluidsoverlast ten gevolge van de haven en de A12 ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet.

Reactie op de opmerkingen

Het geïntegreerd onderzoek omvat onderzoeksaspecten waar de impact op leefbaarheid (t.a.v. geluid, lucht, gezondheid, ...) onderzocht worden. Hierbij wordt nagegaan wat de impact zal zijn door aanleg van voorliggend project, en zal aangegeven worden welke maatregelen noodzakelijk zijn om de impact te milderen én waar er kansen ontstaan om te komen tot een verbetering inzake leefbaarheid, zo doende worden de aangegeven bezorgdheden ondervangen.

In kader van het onderzoek naar impact op het geluidsklimaat wordt nagegaan wat de geluidstoename zal zijn voor de verschillende alternatieven, en zal aangegeven worden wat de bestaande geluidsniveaus reeds zijn. Hierbij wordt de oriëntatiegrafiek gehanteerd zoals beschreven in de MER-richtlijnen, waarbij maatregelen dienen getroffen te worden indien een bepaald geluidsniveau overschreden wordt of reeds overschreden is. Het onderzoek zal bijgevolg uitwijzen wat de impact van DNR is ten aanzien van het geluidsklimaat, waar maatregelen noodzakelijk zijn en tot welk geluidsniveau gekomen kan worden na maatregelen.

Binnen de gebiedsprogramma's wordt het bermenproject Berendrecht-Zandvliet onderzocht (zie Tussennota). Hier wordt in nagegaan in welke mate een bermenlandschap een verbetering van de leefbaarheid kan betekenen, onder andere op vlak van geluid en lucht. Een ondertunneling kan, indien het bermenproject niet volstaat, ook onderzocht worden, maar staat op vandaag op pauze als kansrijke oplossing. Geluids- en geuroverlast van de haven zal binnen DNR echter niet aangepakt worden.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.3 Vereenvoudigingsmechanismen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
-----------	-------------------------

De stad staat achter de beslissing tot vereenvoudiging.	A24
De tussennota (pag. 30) stelt een vereenvoudiging in de procesvoering voor na verfijning en optimalisering van de zeven weerhouden werkvoorbeelden (AON V2) op basis van ontwerpend en technisch-ruimtelijk onderzoek en na beoordeling van deze werkvoorbeelden op 14 van de 31 vooropgestelde onderzoeksaspecten (OA). De raad erkent dat met de toepassing van de vereenvoudigingsmechanismen 'Trechtering', 'Pauzeknop' en 'Strategische zeef' een aantal infrastructuurelementen – al dan niet tijdelijk -uit het onderzoek kunnen worden gehaald, waardoor het onderzoek eenvoudiger en toegankelijker verdergezet kan worden.	A27
We begrijpen de noodzaak tot en ondersteunen de vereenvoudiging voor het verdere geïntegreerd onderzoek, maar begrijpen niet goed hoe de bouwstenen van de kansrijke programma's nog onderling verwisselbaar zijn aangezien de keuze voor de ene bouwsteen implicaties heeft op de andere bouwsteen en bijgevolg belangrijke elementen dreigen over het hoofd te worden gezien wanneer een nieuw programma wordt samengesteld.	38

Inhoud van de opmerkingen

Twee reacties onderschrijven het gebruik van de voorgestelde vereenvoudigingsmechanismen en één reactie stelt vragen m.b.t. de inwisselbaarheid van de bouwstenen tussen de programma's onderling.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de bevestiging van onze aanpak. Indien er onderlinge afhankelijkheid bestaat tussen bepaalde bouwstenen, zijn deze inderdaad niet zomaar inwisselbaar. Indien er dan toch gekozen wordt voor een andere combinatie, kan het zijn dat beperkt bijkomend onderzoek noodzakelijk is om de juiste conclusies te kunnen trekken omtrent nieuwe combinaties van bouwstenen.

Aanpassingen aan tussennota

- Toevoeging verduidelijking m.b.t. de inwisselbaarheid van de bouwstenen

Categorie 4.4 Trechtering

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie kadert het verdwijnen van de vijfde rijstrook op de E313 uit de berekeningen naar aanleiding van een foute berekening en duidt het belangenconflict tussen het natuurgebied en de ontsluiting van de plannen van de Lage Keer . Hierbij wordt verbazing geuit m.b.t. het feit dat in zulk een belangrijke casus foute berekeningen waren gemaakt. De reactie stelt dat 'kwatongen beweren dat druk vanuit de haven een handje zou hebben geholpen'. Dat durft de schrijver zelf natuurlijk niet aannemen. Maar zijn er misschien verschillende interpretaties mogelijk, of verschillende visies onder de mobiliteitswetenschappers? Een nieuwe visie die de vroegere vervangt omdat dat model fouten vertoonde?	26

Inhoud van de opmerkingen

Reactie stelt het verdwijnen van de 5^e rijstrook op de E313 (naar aanleiding van een fout in de berekening) in vraag en stelt in vraag of de resultaten op verschillende manieren geïnterpreteerd kunnen worden, of er verschillende visies mogelijk zijn op de resultaten.

Reactie op de opmerkingen

De fout die we over het hoofd gezien hebben is beschreven in de poster van OA13 (hoofdwegennet) (zie Bijlage 3 bij de Tussennota v.01). In de Tussennota v.02 worden de posters in Bijlage 3 vervangen door nota's, waarin de beschreven fout bijkomend geduid wordt.

DNR heeft de gewoonte om onderzoeksresultaten snel te delen op de werkbank of andere overlegmomenten. We doen dit omdat we het belangrijk vinden om snel feedback te krijgen en om stakeholders mee te nemen doorheen het proces. Eén van de nadelen is dat er soms voorbarige resultaten gedeeld worden, die achteraf bijgestuurd moeten worden. Er zijn geen verschillende interpretaties of visies onder de mobiliteitswetenschappers, wel voortschrijdend inzicht dat unaniem door de deskundigen gedragen wordt.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota. De posters van de OA's (in Bijlage 3) worden in tussennota v.02 vervangen door de onderzoeksnota's per OA, waarin de beschreven fout verder geduid wordt.

Categorie 4.5 Strategische zeef

Categorie 4.5.1 Hoogteligging E313 West

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het ontwerp van de E313 ter hoogte van de aansluiting met de Antwerpse ring moet goed worden afgestemd op het nieuwe ontwerp van die Ring in het Oosterweelproject, dat ondergronds zal plaatsvinden.	A5
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het Rivierenhof, wordt begrensd door de E313-west, wat zorgt voor hinder op het gebied van geluid, zicht en luchtkwaliteit. Er zijn koppelkansen tussen de ambities van DNR en het verminderen van deze hinder. Het is wenselijk dat het project ruimte laat voor uitbreiding van het park. Het is belangrijk dat de voorkeursbeslissing geen negatieve invloed heeft op eventuele toekomstige tunnels of overkappingen van de E313-west . Samenwerking met het proces Knoop Oost is essentieel.	A8
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat de beslissing m.b.t. de hoogteligging van de E313 West niet doorgeschoven kan worden naar de uitwerkingsfase . Er moet zo snel mogelijk grondig onderzoek gebeuren naar de gepaste leefbaarheidsmaatregelen voor de zone E313W (wegens grote geluidsbelasting op de omgeving) om leefbaarheidsbaten te creëren. Hierbij wordt verwezen naar onderzoek dat Stad Antwerpen gevoerd heeft, waaruit blijkt dat het +1 scenario zeer kansrijk is en belangrijke leefbaarheidswinsten meebrengt voor de omgeving (verbetering luchtkwaliteit, geluidsimpact...). Schrijver stelt dat de complexiteit, de werfhinder, de onderlinge afhankelijkheden en de risico's voor het scenario -1 logischerwijze veel groter zijn dan in een scenario op +1 (grondverzet, impact op grondwaterhuishouding), waardoor het absoluut een verkeerde framing om het scenario +1 als "worst case" te benoemen. Het scenario op +1 biedt de mogelijkheid om een adequaat antwoord te bieden op de leefbaarheidsproblemen die zich in deze zone voordoen.	A24
De stad Antwerpen vraagt om: <ul style="list-style-type: none">• haar bevindingen over groentekorten, luchtkwaliteit en geluidskwaliteit op te nemen in het onderzoek;• op zeer korte termijn de bevindingen over de waterhuishouding en het grondverzet bij een scenario -1 te verifiëren;• op zeer korte termijn geluidsmaatregelen op de E313 op +1 en hun impact op park en omwonenden;• en snel over te gaan tot een trechtering waarbij in een +1 scenario zodat aanvullend bijkomende gerichte onderzoeken opgestart kunnen worden om de leefbaarheid rond de E313 maximaal te verbeteren op vlak van geluid en lucht.	A24
Indien gekozen wordt voor een het alternatief zonder A102 wordt een extra rijstrook voorzien op de E313 van Wommelgem tot de Ring (R1). Er kan op basis van de huidige gegevens nog geen beslissing genomen over ondertunneling of overkapping van de E313 omdat dit afhangt van de uitwerking van de Knoop Oost op de Ring. (Nvdr: Indien gekozen wordt om de E313 in te tunnelen, dreigt een deel van het Rivierenhof een werfzone te worden.)	24
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie haalt verschillende argumenten aan m.b.t. de negatieve impact van de E313 op zijn omgeving: lawaaioverlast in het Rivierenhof, luchtverontreiniging, barrièrewerking tussen woonwijk en Rivierenhof en de ontbrekende ruimte voor geluidsbermen. De reactie vergelijkt de	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>verschillende varianten voor de E313 West (op +1, tunnelvariant, overkapping op maaiveld) en stelt dat een tunnel- en overkapte maaiveldvariant kunnen ook gecombineerd worden met openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden, ... De heraanleg van de E313 moet deel blijven uitmaken van DNR en hierbij moet afgestemd worden met het proces van Knoop Oost. Een ondergrondse aansluiting E313/R1, en mogelijk met een A102-tunnel, gecombineerd met een 'overkapte' A102, zou de hele buurt veel aangener maken.</p>	
<p>DNR zal sneller tot een formele beslissing leiden dan wat er voor de Knoop Oost mag verwacht worden (het eerste ontwerpvoorstel is nog in de maak, een echt variantenonderzoek dat getoetst wordt aan een project-MER is nog niet in opmaak). Het is dus logisch dat in het voorkeursbesluit van DNR randvoorwaarden worden opgelegd aan het ontwerp van Knoop Oost. Dit is reeds bepaald in de Tussennota. Maar daarmee vervalt ook de argumentatie verderop in de Tussennota (pag. 93) dat er voor E313 west nog geen beslissing kan genomen worden over ondertunneling of overkapping omwille van de interactie met Knoop Oost. Als DNR in afstemming met de ontwerpers van Knoop Oost de randvoorwaarden voor Knoop Oost bepaalt, kan de besluitvorming over E313 west dus wél in het voorkeursbesluit opgenomen worden.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat de kansen voor de E313 West onlosmakelijk verbonden zijn met de besluitvorming over de A102, waardoor een beslissing over de aanpassingen van E313W onderdeel moeten zijn van het voorkeursbesluit. Schrijver stelt dat bv. een verzamelende A102 tot lange weefbewegingen leidt op E313 west, waardoor eventueel een sleuf op niveau -1 moet overwogen worden (impact op de kansen om de vallei van de Koude Beek te verbeteren). In een programma zonder A102 wordt de negatieve impact geconcentreerd in E313 west, waardoor een helder plan klaar moet staan om dit op te lossen (bijvoorbeeld de E313 op niveau -1). Maar ook in een scenario met een doorgaande A102 mogen er vanuit de doelstelling van een leefbare en klimaatrobuuste rand maatregelen verwacht worden in het voorkeursbesluit om dit ook hier waar te maken.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de keuze van wijze van heraanleg van de E313 West minstens even belangrijk is als de keuze voor een aanleg van een A102. De kans voor de aanleg van de E313 in tunnel of overkapping ervan doet zich nu voor. De reactie vraagt om het onderzoek naar de hoogteligging van de E313 West wél nog op te nemen en nauw samen te werken met de ontwerpers van de R1. De reactie stelt dat DNR voorwaarden oplegt aan Knoop Oost, op een zodanige manier dat de besluitvorming over E313 West niet langer opgehouden wordt door de onzekerheid over het ontwerp van Knoop Oost. Een symmetrische aansluiting van de A102, of een aansluiting op het rondpunt van Wommelgem, maakt deze optie een stuk moeilijker, en beschouwt de reactie als niet redelijk en niet kansrijk. De overkapping of intunneling van de E313 daarentegen, wél.</p>	29
<p>We zijn bezorgd over het feit dat een aantal beslissingen wordt uitgesteld tot de uitwerkingsfase (strategische zeef) en zijn niet overtuigd dat eventuele aandachtspunten en randvoorwaarden voor deze beslissingen in het voorkeursbesluit voldoende zullen zijn om eventuele negatieve impact van latere beslissingen te vermijden. Dit geldt met name voor de beslissing over de hoogteligging van de E313.</p>	38
<p>We zijn bezorgd over het verplaatsen van de beslissing omtrent de hoogteligging van de E313 naar de uitvoeringsfase. De E313 op +1 wordt gezien als worst case scenario, maar dit geldt niet op alle vlakken. Een E313 op -1 kan immers negatieve gevolgen hebben voor de Vallei van de Koude Beek aangezien de E313 dan net op die plaats bovengronds zou komen richting het rondpunt van Wommelgem. Dit opnemen als aandachtspunt in het voorkeursbesluit, biedt geen enkele</p>	38

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
garantie op een positieve uitkomst (zowel qua ecologie als qua klimaatrobustheid).	
In de recente tussennota (1.2.2024) van De Nieuwe Rand wordt echter vermeld dat het alternatief op niveau -1 op dit moment niet verder in een programma zal worden onderzocht. Dit alternatief op -1 biedt nochtans veel winsten die de E313 West op niveau +1 niet kan bieden.	PT
De E313, knoop Antwerpen Oost en A102 zijn onafscheidelijk verbonden met elkaar. Het is dus belangrijk dat ook de E313 West op niveau -1, samen met knoop Antwerpen Oost, en met de A102 onderzocht wordt om tot een goede oplossing te komen. I.v.m. knoop Antwerpen Oost vermeldt de tussennota van De Nieuwe Rand dat afstemming zal gebeuren met de studie rond de Ring incl. knoop Antwerpen Oost en dat beide ontwerpvragestukken parallel en in wisselwerking dienen uitgebouwd te worden.	PT
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat volgens de tussennota afstemming zal gebeuren met Knoop Oost, maar stelt hierbij volgende bedenking: Toch lijkt hier al een beslissing te zijn genomen?	51
We vragen dus dat bij het geïntegreerd onderzoek van De Nieuwe Rand: <ul style="list-style-type: none"> - het kansrijke alternatief E313-W op niveau -1 met maximale overkapping, nu reeds verder wordt uitgewerkt en onderzocht in een programma; - en dat bij de alternatieven voor knoop Antwerpen Oost telkens de oplossing waarbij de aansluitingen tussen de Ring en E313-W onder de R1 doorlopen, ook degelijk wordt uitgebouwd en onderzocht, Beide zijn noodzakelijk om tot een goede oplossing te komen.	PT
<i>Samenvatting van de reactie</i> Vraag tot het toch opnemen van het kansrijke alternatief E313-W op -1 (ook in afstemming met Knoop Oost) , en in een programma verder te onderzoeken binnen het geïntegreerd onderzoek. De vraag wordt beargumenteerd vanuit vermindering van geluidshinder en luchtverontreiniging, afname van de barrièrewerking en langere files op de E313W, ruimtewinst, mogelijkheden voor fiets en OV.	62
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver vraagt om verder onderzoek naar luchtverontreiniging in geval van een E313 op -1 in sleuf en stelt de vraag welke schermhoogte nodig is op de rand van de sleuf om het geluidsniveau ter hoogte van de nabijge woningen te doen dalen. Verder worden ook voor dit alternatief verschillende positieve effecten aangehaald t.o.v. de huidige ligging (wegvallen visuele barrière, ruimtewinst door wegvallen bermen, nieuwe mogelijkheden OV). Vraag om indien enkel plaatselijk overkapt kan worden voorrang te geven aan de meest kwetsbare woongebieden.	62
<i>Samenvatting</i> Er wordt uitdrukkelijk gevraagd om de processen van Knoop Oost en De Nieuwe Rand op elkaar af te stemmen.	62
<i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie is van mening dat het onderzoek van de hoogteligging van E313-West dient te gebeuren voorafgaand aan het voorkeursbesluit en niet mag worden uitgesteld naar de uitwerkingsfase. Hiervoor wordt geargumenteerd dat één van de twee kansrijke alternatieven voor de E313 West (nl. -1) op pauze wordt gezet terwijl het andere alternatief (nl. +1), dat beschouwd wordt als 'worst case', gebruikt wordt voor de evaluatie van de gebiedsprogramma's. Dit vindt de reactie een tegenstrijdigheid. Als tweede argument wordt gepleit dat de keuze m.b.t. extra rijstroken op de E313 West wél gemaakt wordt in het voorkeursbesluit – wat ook een invloed heeft op Knoop Oost – en stelt daarbij de vraag waarom dit voor de hoogteligging van de E313 West dan niet zou kunnen. Ook het niveau van beide aansluitingen tussen E313-West en de R1 heeft zowel invloed op opportuniteiten uit het niveau van E313-West op niveau -1, als op de studie van knoop Oost.	62

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Er wordt gepleit voor extra onderzoek naar de mogelijkheden voor een langere overkapping richting het oosten vanaf de R1 langs het Rivierenhof, in het licht van de Europese tunnelrichtlijn die in Nederland anders wordt geïnterpreteerd en meer mogelijkheden biedt voor overkappingen met weefzones. Er wordt gesteld dat de leefbaarheidswinst groter is bij een overkapping of ondertunneling ter hoogte van Deurne-Zuid. Verder wordt erop gewezen dat de aansluiting van de A102 op de E313 de overkapbaarheid belemmert, wat serieus genomen moet worden bij de beoordeling van varianten van de A102.</p>	31, 96
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Om een ondertunneling van E313-West 'redelijk volgens het QRA' te maken, moeten weefbewegingen vermeden worden. Het vermijden van de aanleg van de A102 zou het aantal weefbewegingen kunnen beperken. Een sanering van de E313 west wordt moeilijker door de A102.</p>	31
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie is ervan overtuigd voldoende valabele argumenten te hebben om de E313 West en zeker het scenario van een maximaal overkapte E313 West op niveau -1 toch verder te onderzoeken. Hierbij worden argumenten aangehaald: bevolkingsdichtheid van de omliggende wijk, milieuhinder (lucht- en geluidsoverlast) en impact op leefkwaliteit ter hoogte van de Tuinwijk, geen verbetering t.g.v. de recente verhoging van de geluidsmuur, de visuele barrièrewerking van de snelweg tussen de wijk en het Rivierenhof, de verloedering van de bosschage langsheen de bermen.</p>	66
<p>Ernstig te onderzoeken om de E313-West in een tunnel aan te leggen, tussen de Antwerpse Ring en Wommelgem.</p>	95
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Een besluit over het aantal rijstroken op de E313 West zonder rekening te houden met overkappingsmogelijkheden kan leiden tot slechtere overkapbaarheid. Daarnaast is het kortzichtig om een variant met 5 rijstroken uit te sluiten op basis van het huidig aantal aanvoerende rijstroken aangezien er een trend is om de E313 gereed te maken voor 3 rijstroken per richting.</p>	96
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De strategische filter voor de E313 West wordt in twijfel getrokken; het meenemen van een 'worst-case' scenario als basis voor verder onderzoek kan andere varianten ten onrechte benadelen. Vooral variant 4, die een extra rijstrook voorziet, moet overkapt worden onderzocht om een eerlijke beoordeling te waarborgen.</p>	96
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De renovatie en verbreding van de viaducten over de Cornelissenlaan en Sterckshoflei mag geen argument vormen om de E313 West op -1 niet uit te voeren.</p>	51, 54, 62
<p>De bovengrondse ligging van de 2 aansluitingen (van de E313 met de Ring) in knoop Antwerpen Oost, en de berm van de E313 tot in Wommelgem hypothekeken ook goede oplossingen om wijken en groen te verbinden met elkaar. De berm vormt ook een zeer storende visuele en fysieke barrière tussen het Rivierenhof (en groengebieden aan Boterlaerhof en Park Groot Schijn) en de woonwijken errond.</p>	PT
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> E313 W op +1, met geluidsschermen - Vraag: onderzoeken van het effect van geluidsschermen en de praktische uitvoerbaarheid op de bestaande berm (er wordt o.a. gewezen op het feit dat inwoners Tuinwijk alsnog weinig verbetering ervaren na recente verhoging van de bestaande geluidsschermen + de bijkomende visuele barrière die deze geluidsschermen vormen).</p> <p>E313 W op +1, met overkapping - Vraag: onderzoeken van de effecten van een overkapping en de praktische haalbaarheid op de bestaande berm (er wordt gewezen op de</p>	62

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
bijkomende visuele barrière die deze overkapping vormt + de bijkomende ruimte-inname) - Vraag: onderzoeken of dit (met het aantal rijstroken en het bestaande talud) wel mogelijk is, wegens de zeer krappe ruimte, vb. aan de Tuinwijk en aan het Rivierenhof. Kunnen de bermen van de intensief gebruikte snelweg wel steiler worden uitgevoerd dan nu het geval is? - Vraag: onderzoek naar concreet materiaalgebruik overkapping en effecten op geluidswering, opwarming, lichtweerkaatsing, ...	

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties kaarten aan dat de keuze omtrent de hoogteligging van de E313 West niet los te koppelen valt van de keuzes m.b.t. o.a. Knoop Oost en de A102 en vragen om wel uitspraak te doen in het voorkeursbesluit. Enkele reacties argumenteren eveneens dat een E313 West op +1 als 'worst case' beschouwen niet correct is (ook i.k.v. de afweging van de gebiedsprogramma's), wegens mogelijke effecten op grondwaterstromingen en grondverzet. Een aantal opmerkingen stellen dat een langere overkapping of ondertunneling van E313 West ter hoogte van Deurne Zuid en het Rivierenhof onderzocht dient te worden voor een grotere leefbaarheidswinst en dat een meer flexibele interpretatie van tunnelveiligheidsrichtlijnen dient beschouwd te worden. Een reactie stelt dat de aanleg van de A102 de kansen voor een ondertunneling van E313 west hypothekeert. Een andere reactie stelt dat een keuze voor de hoogteligging van E313 West niet mag worden beïnvloed door de renovatie van de viaducten. Verder wordt gesteld dat de huidige bovengrondse E313 West een hypotheek legt op leefbaarheid en groene verbindingen tussen het Rivierenhof en omliggende woonwijken.

Een reactie stelt dat de overkappingsmogelijkheden van E313 West nauw samenhangen met het aantal rijstroken en dat dit aantal rijstroken niet gebaseerd mag worden op het huidig aantal aanvoerende rijstroken op E313 oost.

Reactie op de opmerkingen

Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt de keuze m.b.t. de hoogteligging van de E313 West van de strategische zeef gehaald. Een werkgroep ruimtelijk ontwerp m.b.t. E313 West doet een haalbaarheidsonderzoek naar de ligging op van de E313 West op +1 en op -1. Hierbij wordt steeds gekeken naar de gevolgen van de ene of andere keuze (-1 of +1) op de mogelijkheden voor Knoop Oost en op R1 Zuid. Deze werkgroep neemt ook de (bij het projectteam reeds gekende) resultaten van het onderzoek van Stad Antwerpen mee. Het is niet mogelijk om nu reeds op basis van het lopende onderzoek een uitspraak te doen over het wegschrijven van de ene of andere optie (+1 dan wel -1) als onredelijk en die in deze tussennota v.02 te verankeren. In het voorkeursbesluit zal een keuze omtrent de hoogteligging van de E313 West opgenomen worden. Echter wordt binnen het planproces van DNR geen beslissing gemaakt over Knoop Oost en R1 Zuid. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

Verder duiden we dat een sleuf een variant vormt van een E313 West op -1. Deze optie wordt meegenomen in het ontwerpend onderzoek.

Aanpassingen aan tussennota

- Duiding m.b.t. het verdere onderzoek naar de hoogteligging van de E313 West.

Categorie 4.5.2 Aansluitingscomplexen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De provincie leest op p. 44-45 en p.52-53 het volgende: et voorkeursbesluit voor het oostelijk Haventracé zal geen uitspraken doen over de precieze vormgeving (en in sommige gevallen de locatie) van een aantal aansluitingscomplexen in de infrastructuurstrook. Er zullen voor de meesten wel randvoorwaarden en aandachtspunten worden opgenomen. In deze tussennota leggen we vast welke beslissingen we nu (in het voorkeursbesluit) zullen nemen over de aansluitingscomplexen, alsook welke beslissingen we doorschuiven naar de uitwerkingsfase van het complex project." "In kader van het verdere onderzoek van dit aansluitingscomplex, zal worden gewerkt met een zoekzone die zich uitstrekt van de noordzijde van het Albertkanaal tot aan de Houtlaan. Het is binnen deze zoekzone dat zal worden verder gestudeerd op de meest kansrijke inpassing van een aansluitingscomplex voor de A102."	A8

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Mogen we er dan vanuit gaan dat er binnen het voorkeursbesluit dienaangaande een eenduidige keuze wordt gemaakt over (1) óf er een aansluitingscomplex wordt ingericht, (2) zo ja, wat de locatie is van betreffend aansluitingscomplex? Er staan in deze zone immers heel wat kleine en grote, bovenlokale, ruimtelijke projecten op de agenda waarbij er zo snel als mogelijk nood is aan duidelijkheid om binnen deze projecten knopen door te hakken en zo effectieve vervolgstappen te kunnen zetten.	
De toepassing van de 'strategische zeef' in het complex project De Nieuwe Rand betekent onder meer dat het voorkeursbesluit geen uitspraken zal doen over de precieze vormgeving en in sommige gevallen de locatie van een aantal aansluitingscomplexen (ASC) in de infrastructuurstrook. De raad verwijst naar de drie weerhouden varianten voor een aansluitingscomplex op de A102 tussen E19 en E313: Houtlaan, Bisschoppenlaan en Albertkanaal. De tussennota (pag. 53) benadrukt terecht de aanzienlijke tot zeer aanzienlijke ruimtelijke impact op de omgeving van deze drie potentiële locaties voor het ASC op de A102 tussen E19 en E313. De raad wijst daarnaast op de mogelijke interferentie / noodzakelijke afstemming van een aansluitingscomplex op de A102 tussen E19 en E313 met andere ruimtelijke planningsprocessen in de omgeving. SARO benadrukt in die zin het belang om in het voorkeursbesluit een eenduidige keuze te maken omtrent de locatie van eventuele aansluitingscomplexen.	A24
Persoon stelt voor om voor het al dan niet schrappen van het ASC Berendrecht een duidelijke beslissing te communiceren zodat de discussie hierrond kan gaan liggen.	4
Ten tweede dient het ASC13 in Stabroek fietsveiliger aangelegd te worden.	49
Ten derde moet een volwaardig ASC11 in Zandvliet gerealiseerd worden.	49
Ten vierde kan daarna het ASC12 in Berendrecht, dat gevaarlijk en overbodig wordt, geschrapt worden. Tegelijkertijd moeten er langs de A12 voldoende fietsonderdoorgangen voorzien worden om vlotter de Antwerpse haven te bereiken, wat de Modal Shift bevordert.	49

Inhoud van de opmerkingen

Één advies vraagt of de strategische zeef betrekking heeft op de bestaande ASC's dan wel het te bouwen ASC op de A102. De reacties vragen om het maken van een keuze m.b.t. het al-dan-niet schrappen van het ASC Berendrecht en geven suggesties m.b.t. de uitwerking van andere ASC'en binnen het Haventracé. Eén reactie duidt het belang van een eenduidige keuze m.b.t. ASC'en van de A102;

Reactie op de opmerkingen

In de tussennota v.01 werd de strategische zeef toegepast op de bestaande aansluitingscomplexen (incl. het ASC LPS, dat onderdeel van de referentiesituatie is), waardoor in deze fase geen uitspraak gedaan wordt over de precieze vormgeving en/of locatie van de aansluitingscomplexen. Deze aspecten worden in een volgende fase (de uitwerkingsfase) uitgewerkt. Concreet betekent dit voor ASC11 Zandvliet dat de vervollediging verankerd wordt in het voorkeursbesluit, maar dat de uitwerking ervan pas in latere fase wordt opgenomen. De suggestie voor de fietsveilige aanleg van het ASC13 alsook het voorzien van fietsonderdoorgangen worden niet onderzocht in deze fase. Wél worden deze aspecten, samen met nog andere zoals bijvoorbeeld ecologische verbindingen als kansen beschouwd richting de uitwerkingsfase.

De strategische zeef is echter niet van toepassing op de keuze voor de aanleg van een ASC op de A102, noch voor de locatie ervan. Het onderzoek naar de kansrijke programma's zal inzicht brengen richting de impact van het al-dan-niet aanleggen van een A102 met of zonder ASC. Wat betreft de locatie en vormgeving van het ASC A102 werd d.m.v. de werkgroep ruimtelijk ontwerp ASC A102 een voorkeursalternatief naar voren geschoven (zie ook bespreking Categorie 4.2.2). Dit wordt verduidelijkt in de tussennota v.02.

Het al-dan-niet schrappen van het ASC12 Berendrecht vormt – zoals reeds beschreven in de AON – geen onderdeel van dit onderzoek. Op p. 83 in het overwegingsdocument (06/01/2023) van de AON werd de onderzoeksvraag reeds gesteld of het supprimeren van het ASC12 een verbetering kan betekenen op

vlak van verkeersveiligheid. Hier werd het volgende antwoord geformuleerd (dat nog steeds van toepassing is): 'Omdat het supprimeren van ASC12 zou betekenen dat voor een aantal verkeersstromen een alternatieve route richting de A12 dient te worden gezocht, wordt aangenomen dat de negatieve gevolgen groter zullen zijn dan mogelijke positieve gevolgen op vlak van verkeersveiligheid. Het supprimeren van dit aansluitingscomplex wordt bijgevolg niet verder onderzocht'.

Aanpassingen aan tussennota

- Tekstuele duiding m.b.t. keuze locatie en vormgeving ASC A102 (zie ook Categorie 4.2.2)

Categorie 4.6 Pauzeknop

Categorie 4.6.1 A102 – Aantal rijstroken en ADR-transport

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het voorzien van de A102 als een hoofd- en verzamelweg heeft een belangrijke implicatie voor het al dan niet voorzien van ADR klasse A. Dit is volgens het onderzoek niet langer mogelijk bij een verzamelweg. Dit impliceert dat deze transporten een alternatieve route over de weg moeten afleggen en dat deze te allen tijde moet worden voorzien. De gevolgen hiervan naar gezondheid en veiligheid (dicht bij bewoning etc.) dient ook volledig te worden in beeld gebracht.	A17
We zijn niet akkoord met de keuze om een A102 als hoofdweg met 2x1 rijstroken te pauzeren . Aangezien uit het verkeersmodel blijkt dat 1 rijstrook in elke richting zou volstaan , moet dit ook verder onderzocht worden. We begrijpen dat een A102 met 2X2 rijstroken onderzocht moet worden, omdat dit een worst case scenario is voor de milieueffecten. Een A102 met 2X1 rijstroken mag echter geen terugvalscenario zijn , maar verdient een aparte afweging – zeker wat milieueffecten betreft. Bovendien moet de noodzaak van de toekomstbestendigheid voor een A102 met 2X2 rijstroken worden aangetoond én moet worden onderzocht of dit geen aanleiding geeft tot geïnduceerd verkeer .	38
Wij zijn niet akkoord dat een doorgaande A102 het meest kansrijk is met ADR A-transport. Aangezien de A102 geen deel uitmaakt van het TEN-T netwerk en er reeds een alternatief is via de R1 (die in geen enkel scenario ADR A-vrij wordt), ontbreekt de noodzaak . Gezien de hogere kostprijs voor de aanleg van een tunnel die geschikt is voor ADR A-transport én de potentiële impact op de open ruimte door de verplichte ventilatieschachten menen wij zelfs dat een doorgaande A102 het meest kansrijk is voor ADR-transport van een lagere categorie.	38
We ondersteunen de keuze voor asymmetrische verkeerswisselaars en het golftracé voor de VW A102-E313 bij het programma voor een doorgaande A102, maar stellen ons vragen bij de keuze voor 2X2 rijstroken en ADR-A transport .	38
Bij het onderzoek naar een A102 met op- en afrittencomplex Houtlaan en/of Bisschoppenhoflaan, waarbij de tunnel slechts toegankelijk is voor ADR-categorie C, moet worden in kaart gebracht hoeveel ADR-verkeer van categorie A en B bovengronds zal worden afgewikkeld . Dit zowel voor het doorgaand snelwegverkeer als het lokaal verkeer dat niet kan worden afgewikkeld via het ASC. Ook hier moet de route die bovengronds door ADR- verkeer moet worden genomen, worden vastgelegd. Deze aanpak is van belang om alle actoren bewust te maken dat deze verkeersstromen er steeds zullen zijn en niet 'verdwijnen' als een bepaald deel in de projectzone hiervan wordt uitgesloten. Flankerende maatregelen op andere routes kunnen noodzakelijk worden. Vervolgens moeten de gevolgen van de rerouting van het ADR-verkeer worden meegenomen in de keuzeparameters .	69

Inhoud van de opmerkingen

De reacties argumenteren om de gepauzeerde opties m.b.t. het aantal rijstroken en de ADR-categorisering van de A102 opnieuw op te nemen in het onderzoek. Eén reactie vraagt om de gevolgen van de keuzes in ADR-transport (en alternatieve routes) op gezondheid en veiligheid te onderzoeken.

Reactie op de opmerkingen

Vanuit een worst case benadering voor een groot aantal onderzoeksaspecten en in kader van robuustheid van het wegennet wordt uitgegaan van **2x2 rijstroken** in een programma met doorgaande A102. Voor onderzoeksaspecten waar 2x2 rijstroken een onderscheidend effect betekent, zal dit in beeld worden gebracht in fase 2 van het geïntegreerd onderzoek via een specifieke onderzoeksvraag. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

De categorisering van de doorgaande A102 voor **ADR-verkeer** zal worden aangepast in de tussennota v.02. Op basis van verder onderzoek werd het inzicht bekomen dat een doorgaande A102 niet het meest kansrijk is met ADR-A transport maar wel met ADR-C transport. Deze wijziging wordt opgenomen in de tussennota v02 en onderbouwd in bijlage 9: Nota Tunnelveiligheid.

Aanpassingen aan tussennota

- Toevoeging effectbeoordeling in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek voor OA's waarbij het aantal rijstroken op de A102 een onderscheidend effect betekent.
- De wijziging van de ADR-categorisering van de A102 wordt aangepast in de tussennota v.02 en geduid in bijlage 9 (Nota Tunnelveiligheid).

Categorie 4.6.2 A102 – Verkeerswisselaars met A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In functie van de juridische robuustheid is het misschien belangrijk om toch de twee opties voor een asymmetrische aansluiting op de E313 met elkaar te blijven vergelijken , aan de hand van de onderzoeksaspecten en de drie hoofddoelstellingen. Ook de positie van de boorput en werfzone kan onderscheidend zijn of belangrijk voor het vinden van een lokaal draagvlak : het einde van de boortunnel leggen ter hoogte van de Uilenbaan, in het golfterrein of op de plaats van het (te saneren) woonwagenvak kan misschien al in het voorkeurbesluit verankerd worden want is op strategisch niveau onderscheidend vanuit de private en publieke belangen die er spelen (bijvoorbeeld wie hierdoor onteigend gaat moeten worden).	29
We begrijpen en ondersteunen de keuze voor een pauzeknop voor een asymmetrische verkeerswisselaar ter hoogte van het rondpunt van Wommelgem bij een doorgaande A102 en zijn dus akkoord dat een aansluiting via het Uilenbaantracé of golftracé dan het meest kansrijk is . Maar willen hierbij aanvullen dat er wel degelijk ook een onderscheid is tussen beide opties op het vlak van oppervlaktewater en ecologische verbindingen, tenminste tijdens de aanlegfase . In het geval van een aansluiting via het rondpunt van Wommelgem zal de ontvangstput van de tunnelboormachine en werfzone immers in Park Groot Schijn en de vallei van het Groot Schijn liggen. Bovendien zal vanaf daar met 'cut and cover' worden gewerkt wat negatieve implicaties zal hebben voor zowel Het Groot Schijn als de omgeving.	38
<i>Samenvatting van de reactie</i> De beslissing van de locatie van het ASC en de noodzaak voor een symmetrische verkeerswisselaar dient gestoeld te worden op cijfermateriaal.	44
<i>Samenvatting van de reactie</i> In de tussennota wordt gesteld dat E313W naar A102 de drukste tak van de verkeerswisselaar is, maar dat dit niet afhankelijk is van de locatie van het ASC. De auteur vermoedt dat de locatie wel degelijk een verschil maakt . Daarnaast wordt in de tussennota gesproken van doeltreffendheid i.f.v. het beperken van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar de auteur vraagt zich af of dit ook onafhankelijk van de locatie van het ASC is.	44
<i>Samenvatting van de reactie</i> De auteur vraagt wat implicaties zijn van de keuze voor de meest noordelijke locatie voor het ASC (bij verzamelende A102). De boomstructuur in de trechteringsnota laat zien dat er dan zich dan symmetrische verkeerswisselaars opdringen en dit ongeacht de positie van het ASC. Een symmetrische verkeerswisselaar aan de E313 betekent dan ook de doodsteek voor het Uilenbaantracé of het Golftracé,	44

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
wat implicaties heeft op de overkapbaarheid en leefbaarheid van E313 West.	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De auteur stelt een half-symmetrische configuratie voor de VW A102 x E313, indien uit de cijfers blijkt dat dit een wenselijke oplossing vormt bij een verzamelende A102. Hierbij wordt de symmetrie behouden voor VW A102xE19xA12.</p>	44
<p>Verder ontwerpend onderzoek is nodig i.v.m. de beide verkeerswisselaars van de A102 op de E313/E34 enerzijds en de A12-E19-N anderzijds. Zowel de symmetrische als de asymmetrische varianten zijn te onderzoeken, uitgangspunten zijn robuustheid bij calamiteiten en zo weinig mogelijk bijkomend verkeer vanuit de haven naar de Ring.</p>	50
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie duidt dat in geval van een doorgaande A102 de asymmetrische aansluiting op de E313 veruit het grootste potentieel heeft voor overkapping. De reactie stelt dat een symmetrische aansluiting (realiseert bijkomend aansluiting op de E313 West) een grote (negatieve) impact heeft op de omgeving van het rondpunt van Wommelgem, het Boterlaerhof en de E313 West. Hierbij vraagt de reactie deze impact voldoende onder de aandacht te brengen in het onderzoek.</p>	PT
<p>Reactie stelt dat een symmetrische aansluiting A102 x E313 een grote (negatieve) impact zou hebben op zowel op de omgeving van het rondpunt Wommelgem en Kasteel Boterlaerhof (jeugdverblijfscentrum voor kampen, openluchtklassen, vormingswerk, families, enz.) als op de omgeving van E313 West.</p>	45
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie geeft aan dat Uilenbaantracé pas wordt aangehaald in de tussennota. Juridisch bezwaar: tussennota kan geen nieuwe alternatieven voorstellen die buiten de initieel vastgestelde scope vallen. Hier is geen decretale basis voor. Uilenbaantracé was nog niet gedefinieerd in de AON en ingebracht tijdens het geïntegreerde onderzoek. Tussennota heeft geen decretale grondslag en nieuwe elementen kunnen niet op deze basis geïntroduceerd worden.</p>	57
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Criteria op basis waarvan Uilenbaantracé als meest kansrijk worden aangeduid, zijn niet voldoende. Impact op de golf omvat méér dan enkele percelen die geraakt worden, hele golfterrein van 70ha wordt onbruikbaar. Wordt geen rekening gehouden met natuur- en historische waarden. Bovendien wordt geen rekening gehouden met herlocalisatiemogelijkheden: golfterrein kan niet geherlocaliseerd worden en natuur, woningen en winkelpanden wel. Ruimtelijke impact die berekend werd gaat niet alleen uit van woningen maar ook van tuinhuisen, garages (alle 'constructies') en geeft zo een vertekend beeld van de effectieve ruimtelijke impact. Er wordt vermeld dat de hinder op Park Groot Schijn 'een stuk beperkter is', maar dit is onvoldoende gemotiveerd. Geen motivering van afwijken van de reservatiestrook. De analyse is onvolledig en gaat daarmee in tegen de milieurapportagewetgeving. Verwijzing naar uitspraak Raad van State dat alle redelijke alternatieven op eenzelfde manier moeten worden onderzocht.</p>	57
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie geeft een nieuw alternatief mee voor aansluiting VW A102xE313.</p>	57
<p>Conclusie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vast te stellen dat er geen decretale basis voorhanden is om een tussennota op de stellen en vast te stellen dat er geen sprake is van een verfijning van het onderzoek maar wel van uitbreiding van het onderzoek; - de procedure stop te zetten dan wel volledig te hernemen met voorbereidend onderzoek naar een nieuwe ontwerp-AON met de 	57

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>daaraan verbonden waarborgen, aangezien met de tussennota geen nieuwe alternatieven in het proces kunnen worden geïntroduceerd;</p> <ul style="list-style-type: none"> - de indiener te betrekken bij het alternatievenonderzoek ter hoogte van het rondpunt van Wommelgem; - het plannings- en communicatieproces aan te passen nu er anders nu reeds sprake is van onteigeningsdreiging voor de ganse golfclub met alle economische, sociale en uiteindelijk ook ecologische gevolgen van dien; - een volwaardig geïntegreerd effectenonderzoek te voeren naar alle alternatieven, vermeld in de AON v2 en een onderzoek te doen naar bijkomende alternatieven; - het duidelijk aangeven op basis van welke parameters/criteria de alternatieven worden geselecteerd; - bij de vergelijking van de alternatieven voor de verkeerswisselaar aan de A102 en de E313 met de A102 als doorgaande weg rekening te houden met de volledige impact op de getroffen gebouwen en percelen (geheel van het terrein en mogelijkheid tot herlocalisatie), de impact op toegankelijk groen, de impact op recreatieve activiteiten, de impact op socio-economisch vlak en de impact op vlak van tewerkstelling; - bij herneming van de procedure een volwaardig geïntegreerd effectenonderzoek uit te voeren naar bijkomende alternatieve tracés en uitvoeringsvarianten, bv. een tracé westelijk van het rondpunt in de voorziene reservatiestrook of een verdere ondertunneling 	
<p><i>Samenvatting reactie:</i> Hoewel er gesteld wordt dat een aansluiting van de A102 richting de E19 een beperkt nut zou hebben, is het nut niet nul. Een onderzoek naar de inpasbaarheid van deze tussenvariant kan aangewezen zijn, gezien de ruimtelijke impact mogelijk een stuk kleiner is dan de variant met aansluitingen in alle rijrichtingen. Immers, afhankelijk van de verkeerstromen is het mogelijk om van/naar de tunnel van de A102 slechts één rijstrook rechtdoor richting A12 te laten lopen, en één rijstrook te laten afbuigen naar de E19. Dit betekent dat er géén invoegstroken nodig zouden zijn, wat maakt dat deze aansluiting in principe erg gemakkelijk en zonder veel risicoverhoging overkapt kan worden. Enige voorwaarde daarvoor is dat de samenvoeging voldoende diep in de tunnel ligt omwille van turbulentieafstanden in tunnels. Gezien de mogelijks gemakkelijkere inpasbaarheid, kan een dergelijke asymmetrische variant het onderzoek waard zijn. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van het verkeer op de A102 zelf, indien de verkeersintensiteiten tijdens normale spitsuren niet vlot afgewikkeld kunnen worden op 1 rijstrook, is dit voorstel niet zinvol. Bij calamiteiten kan evenwel net als bij het Oosterweelknooppunt een tweede rijstrook richting A12 voorzien worden waarbij de afslag richting E19 tijdelijk afgesloten wordt.</p>	96

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal reacties onderschrijven de keuze voor een asymmetrische verkeerswisselaar A102 x E313 in geval van een **doorgaande A102**, maar pleiten ervoor **beide varianten van asymmetrische aansluiting A102 x E313** (nl. Rondpunt Wommelgem en Uilenbaantracé) **te blijven onderzoeken**, dit aangezien (in aanlegfase) de positie van de boorput en werfzone onderscheidende elementen kunnen zijn tussen de twee alternatieven (o.a. i.k.v. oppervlaktewater, ecologie, belangen...). Eén reactie vraagt om voldoende aandacht voor de grote negatieve impact op de omgeving van het Boterlaerhof, de E313 West en het rondpunt Wommelgem in geval van een symmetrische aansluiting.

Een reactie stelt dat de een **verzamelende A102** een symmetrische verkeerswisselaar opdringt aan de E313 x A102, waarbij gesteld wordt dat dit grote implicaties heeft op de overkapbaarheid van de E313 West. Verder wordt ook de onafhankelijkheid tussen de ligging van het ASC en de verkeersdrukke in vraag gesteld. Een reactie geeft aan dat de keuze voor een symmetrische VW gestoeld moet worden op cijfermateriaal en geeft aan dat – indien dit vanuit het cijfermateriaal wenselijk lijkt – een **half-**

symmetrische oplossing ook een wenselijke oplossing vormt. Ook een tweede reactie onderschrijft het onderzoek naar een half-symmetrische oplossing, wegens de mogelijk kleinere ruimtelijke impact (behoudens de impact op de verkeersdoorstroming op de A102).

Een reactie vraagt eveneens om het onderzoek van een symmetrische en asymmetrische VW voor de A102 x A12 x E19.

Eén reactie kaart aan dat het **Uilenbaantracé** pas wordt aangehaald in de tussennota v.01 en dat hiervoor geen decreetale basis is en dat het alternatief een uitbreiding van het onderzoek vormt – wat volgens de inspreker niet kan in deze fase. Verder wordt geargumenteerd dat de criteria waarop het Uilenbaantracé als kansrijk aangeduid wordt onvoldoende zijn. Hierbij worden argumenten aangehaald zoals de historische waarde, herlocalisatiemogelijkheden, ontbrekende motivatie voor het afwijken van de reservatiestroom... De inspreker geeft eveneens een nieuw alternatief mee voor de VW A102 x E313 en stelt enkele procedurele vragen.

Reactie op de opmerkingen

Een **asymmetrische VW** wordt in geval van een **doorgaande A102** als meest kansrijke optie gezien. De voordelen (verkeerskundige afwikkeling) wegen niet op tegen de nadelen (veel grotere ruimtelijke impact) van een symmetrische VW. Bovendien zijn de voordelen naar verkeerskundige afwikkeling in een reguliere situatie zeer beperkt: de extra bewegingen worden amper gemaakt door het verkeer. Het voorkeursprogramma kan echter puzzelstukken bevatten van andere programma's, waaronder een volledig symmetrische VW of een tussenoplossing (half symmetrisch) weerhouden wordt. Door beide extremen in beeld te brengen, hebben we alle informatie om hier een gegronde keuze in te maken.

Verder wordt m.b.t. de **inrichting van de VW A102 x E313** het Uilenbaantracé niet langer als 'enige kansrijke oplossing' weerhouden en zal de inrichting van de VW verder onderzocht worden in een werkgroep ruimtelijk ontwerp Omgeving Rondpunt Wommelgem, waarbij zal gewerkt worden met een zoekzone voor de VW. Hierbij wordt toegewerkt naar een kansrijke variant voor de drie programma's (dus: de symmetrische aansluiting, de asymmetrische aansluiting, zonder A102), dewelke kan meegenomen worden in het verdere onderzoek. In de zoektocht naar de meest kansrijke oplossing worden verschillende aspecten in de weegschaal gelegd, waaronder oppervlaktewater, ecologische verbindingen en de aanlegfase om zo tot de meest kansrijke variant voor de VW te komen. Voor wat betreft de **verkeerswisselaar A102xE19** werd in de werkgroep ruimtelijk ontwerp voor het ASC A102 al doorgekeken naar de noordelijke VW (zie ook bijlage bij tussennota v.02 m.b.t. ASC A102; cfr. Categorie 4.2.2).

Voor het ASC in geval van een **verzamelende A102** werd door middel van een werkgroep ruimtelijk ontwerp ASC A102 onderzoek gedaan naar de meest kansrijke variant voor het ASC. Hierbij werd o.a. de doeltreffendheid van het ASC i.f.v. het beperken van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet in beeld gebracht. De effecten van dit 'geoptimaliseerd' ASC worden verder in het effectonderzoek in beeld gebracht, waardoor de ruimtelijke impact ook deel van de afweging in het voorkeursbesluit vormt. In het verdere onderzoek wordt (vanuit een worst-case benadering) uitgegaan van een symmetrische verkeerswisselaar E313 x A102. Indien blijkt dat een symmetrische VW niet nodig is, kan dit aangepast worden.

De opmaak van een **tussennota is niet decretaal verplicht**, maar is wel een procedurele tussenstap (cfr. Routeplanner Complexe Projecten) om de scope van de (nieuwe) onderzoeksvraag en daaraan gekoppelde alternatieven af te bakenen en anderzijds de methodologie van het te voeren (detail)onderzoek scherp te stellen.

Het Uilenbaantracé (ook Golftracé genoemd) is **geen nieuw alternatief**, aangezien dit als 'niet compacte VW E313xA102' in de AON opgenomen werd in de lijst van mogelijkheden. De alternatieven binnen dit onderzoek worden eveneens geselecteerd op basis van de doelstelling van het complex project. Bovendien is er inspraak geweest die vroeg om het onderzoeken van het Uilenbaantracé, waardoor het alternatief verder in overweging wordt genomen (zie ook hierboven).

Het plannings- en communicatieproces van het project hoeft niet aangepast te worden aangezien het onderzoek nog volop lopende is en alternatieven nog onderzocht worden. In dit proces wordt gecommuniceerd op infomarkten en wordt overleg georganiseerd via werkbanken.

Het geïntegreerd onderzoek is lopende en wordt verder uitgewerkt richting een voorkeursbesluit. Hierbij werd reeds de eerste fase (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek), nl. het onderzoek naar de 7 werkvoorbeelden, reeds afgewerkt. Het verdere onderzoek zal de gebiedsprogramma's verder onderzoeken i.k.v. milieueffecten en zal rekening houden met de impact op toegankelijk groen,

recreatie... **De socio-economische impact** en impact op tewerkstelling zal in een latere fase d.m.v. een MKBA onderzocht worden.

Allerlaatst duiden we graag dat het mogelijk is de in het gewestplan bestemde reservatiestrook te verlaten, indien dit goed gemotiveerd kan worden. Na het voorkeursbesluit (waarin die motivatie dan opgenomen wordt) kan in een projectbesluit de bestemming van de reservatiestrook aangepast worden.

Aanpassingen aan tussennota

- Verduidelijking voorkeursalternatief voor ASC A102 (zie ook Categorie 4.2.2).

Categorie 4.6.3 A102 – ASC'en op de A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Reactie bij § 3.4.1 A102</i> Wat betreft de A102 als hoofd- en verzamelweg met ASC Houtlaan/Ertbrugge/Kanaalkant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geef goed aan wat de motivatie is om dit programma te onderzoeken? De noodzaak van A102 volgt uit een betere ontsluiting van de Antwerpse Haven, minder vanuit noodzaak van verkeer ter hoogte van Wijnegem. Immers het huidige verkeer (ook vanuit de bedrijventerreinen aan Kanaalkant) is via goed uitgeruste wegen (o.a. Houtlaan, Bisschoppenhoflaan/Merksemsebaan en Hoogmolenbrug/ Metropoolstraat) geconnecteerd met E313. - De ruimtelijke impact van dit programma is zeer hoog met een grote impact op complex Ertbrugge – Fortvlakte – Park van Schoten. Omwille van de ecologische waarde van heel de zone, is de realisatie ervan niet wenselijk. De aanleg van een ASC zorgt immers voor ruimtebeslag, ecotoopinname, randeffecten, geboorde tunnel wordt substantieel korter, bijkomende ontvangstputten, enz. Het is belangrijk in dit programma een ASC te ontwerpen dat geen impact heeft op de ecologische waarde van het gebied. - We benadrukken het belang van de doelstellingen geformuleerd onder de noemer “Levendige Rand”, nl. creatie van extra (en maximaal behoud van) publiek groen. De creatie van een extra op- en afrittencomplex op de A102 staat in de huidige ontwerpen haaks op die doelstellingen. De aanleg van een extra ASC mag de bestaande open ruimte niet verder aantasten om de ecologische en ecoverbindende potenties van het gebied niet te hypothekeren. 	A23
<p>Zowel een aansluitingscomplex (ASC) ter hoogte van de Houtlaan als een ASC ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan hebben volgens de informatie in de tussennota een zeer grote inname van het beschermde cultuurhistorische landschap “domein Ertbrugge - Zwarte Arend” als gevolg. Het ASC t.h.v. de Houtlaan heeft bijkomend nog als gevolg dat nieuwe infrastructuur tot in de kern van het kasteeldomein wordt voorzien. De impact op de erfgoedwaarde van het landschap is enorm. Beide ASC's zijn daarom niet te verkiezen.</p>	A23
<p>De leefkwaliteit en klimaatvriendelijkheid in de ooststrand is weinig gebaat met nieuwe bovengrondse wegeninfrastructuur. Voorzien van een aansluiting op de ondergrondse A102 ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan is enkel naar goed grondgebruik te verantwoorden als de Houtlaan tussen de Merksemsebaan en de Turnhoutsebaan opgebroken wordt zodat één aaneengesloten groene recreatiezone kan ontstaan. Deze groene zone is nu reeds vanuit de agglomeratie goed ontsloten via de tram. Deze groene zone kan eveneens gerealiseerd worden zonder die aansluiting op de ondergrondse A102; een ecoduct over de huidige Houtlaan kan daar toe bijdragen.</p>	12
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De combinatie van een A102 met ASC Houtlaan, een symmetrische wisselaar A102xE313 en een aansluiting van de R11 wordt als onredelijk beschouwd wegens technisch niet haalbaar en wordt dus weggetrechterd. We zijn echter van mening dat een rechtstreekse</p>	38

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
aansluiting van de A102 op de R11 sowieso niet redelijk is omwille van de argumenten die later in 3.4.1.3 in de tussennota worden aangehaald om deze aansluiting te pauzeren en aldus voldoet aan meerdere criteria die werden opgesteld om elementen weg te trechteren (met name doelmatigheid en impact op milieu en mogelijk zelfs technische complexiteit).	
Stel dat er toch een ASC zou komen (Houtlaan lijkt geen optie i.v.m. weefbewegingen en lengte boortunnels): 1. Verkeer dat via het ASC richting shopping zou willen rijden moet richting Wijnegem centrum afdraaien om een parkinginrit te vinden. Dit geeft vermoedelijk extra problemen op de Turnhoutsebaan . Ter hoogte van de tramhalte zijn er veel overstekende mensen (die bij slecht weer of in het donker niet altijd goed zichtbaar zijn) en de nieuwe verkeersregeling ter hoogte van de nieuwe BYD garage geeft ook nu al soms file. 2. Gelieve er voor te zorgen dat het vlak bij de eventuele park en ride en tramhaltes gelegen is .	97

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende vragen en geven standpunten m.b.t. de aansluitingscomplexen op de A102 (ASC R11 en (verzamelend) ASC A102).

Reactie op de opmerkingen

Allereerst zal de motivatie voor een A102 als hoofd- en verzamelweg verder worden geduid in de tussennota v.02. Verder worden alle kansrijke programma's beoordeeld ten aanzien van de geformuleerde onderzoeksaspecten, waardoor indien een programma leidt tot negatieve effecten ten aanzien van open ruimte, publiek groen, ecologische gebieden of erfgoed dit zo beoordeeld zal worden en onderdeel zal vormen van de afweging die gemaakt dient te worden.

Voor de vormgeving en locatie van het ASC A102 voor een verzamelende A102 werd in de werkgroep ruimtelijk ontwerp ASC A102 toegewerkt naar het meest kansrijke ontwerp en ligging waarbij de ruimtelijke impact (inpasbaarheid, ook impact op het Ertbruggebos), mobiliteit en verkeersveiligheid afwegingscriteria vormden (zie ook uitleg Categorie 4.2.2).

Een ecoduct over de Houtlaan, tussen Ertbrugge en Fortvlakte is opgenomen in de gebiedsvisies van de 3 alternatieven, dus ook in het geval van een verzamelende A102. Het knippen van de Houtlaan wordt niet meegenomen gezien het een belangrijke verkeersas is, tenzij er tijdens het GIO belangrijke aanwijzingen zouden zijn dat dit noodzakelijk is als flankerende maatregel om de impact van het project te milderen.

Het ASC tussen de A102 met de R11 wordt (nog) niet uit het onderzoek weggetrechterd. De pauzeknop is in deze fase van het onderzoek de logische beslissing. De argumentatie uit de inspraakreactie kan echter wel worden aangewend om de keuze voor pauzeknop verder te ondersteunen.

Aanpassingen aan tussennota

- Bijkomende verduidelijking m.b.t. motivering voor A102 als hoofd- en verzamelweg
- Toevoeging voorkeursscenario ASC A102 (zie verwerking Categorie 4.2.2)

Categorie 4.6.4 A12

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het rapport schrijft dat het tunnelproject A12 t.h.v. Berendrecht-Zandvliet niet langer wordt meegenomen in het verdere onderzoek. Infrabel onderschrijft het niet-haalbaar zijn van deze oplossingsrichting, en acht het dan niet meer nodig om dit tunnelproject, dat impact zou hebben op spoorlijn 11, te beoordelen. Het is namelijk al weggeschreven.	A3
In de Tussennota wordt op p. 73 geconcludeerd dat een ondertunneling van de A12 ter hoogte van Ekeren een minder kansrijke bouwsteen is . Het is belangrijk dat ook de A12 ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet op hoogte blijft, gezien de mogelijk ecologische impact . POAB geeft aan dat er bij het verdere ontwerp overleg wenselijk is om na te gaan welke mogelijkheden bestaan op het creëren van een ecologische verbinding met de Klimaatbossen.	A17

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Het is belangrijk dat voldoende geluidsafscherming ter hoogte van Berendrecht/Zandvliet wordt voorzien. Op het eerste zicht lijkt deze in het project te worden opgenomen (cfr. bermenlandschap) maar ook in het verdere ontwerp dient hier over te worden gewaakt. Overleg met POAB is ook in deze noodzakelijk.</p>	A17
<p>Bij de bespreking van de mogelijkheden en beperkingen rond geluidsbuftering, creëren van natuurverbindingen en verbeteren van waterbuffering in de zone van Zandvliet en Berendrecht, dient ook rekening gehouden te worden met de toekomstige inrichting van het Opstalvallei gebied fase 2 zoals bepaald bij het toepasselijke GRUP en het S-IHD-besluit. De concepten van het bermenlandschap mogen de instandhoudingsdoelstellingen voor het SBZ-V van De Kuifeend dat hier deels zal gerealiseerd worden niet in het gedrang brengen. Voor de kruising van A12-ATG kan naar het concept van een ecovallei gekeken worden. Het is belangrijk om voldoende breed te gaan zodat recreatief medegebruik de natuurverbinding niet hypothekeert.</p>	A23
<p>Concreet adviseerde districtsraad Berendrecht-Zandvliet-Lillo eerder om: geluidsschermen te plaatsen en de visuele hinder van de A12 te erkennen. In de tussennota (gebiedslezing) wordt op dat vlak onterecht gesteld dat geluidsschermen (ontbreken of) onvoldoende het lawaai weren: er zijn op heden geen geluidsschermen aanwezig in Berendrecht-Zandvliet;</p>	A4
<p>Het aanleggen en/of optimaliseren van geluidsschermen is op zich opgenomen bij de kansen en knelpunten in de zone Ekeren. De A12 en de E19 hebben een grote geluidsimpact op de wijken Rozemaai, Schoonbroek en Ekeren Donk. Daarom vraagt het district Ekeren om het verbeteren en optimaliseren van de geluidswering aan de A12 en de E19 expliciet als concept op te nemen in het vervolgonderzoek van het Ringpark Ekeren.</p>	A9
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Inwoner van Ekeren had graag in het verdere onderzoek een studie van mogelijkheden & verwezenlijking om de A12 rond Ekeren (1) volledig ondergronds en (2) volledig verdiept en maximaal overkapt aan te leggen (geboord en/of cut-and-cover), dit over het traject vanaf het verkeersknooppunt E19/A12/R1 tot voorbij de Edisonwijk. Dit met maximale mitigerende maatregelen om de overlast aan geluid en fijnstof voor de omliggende woonwijken van Ekeren tot een minimum te beperken, bv. door het plaatsen van degelijke en zeer hoge geluidsschermen.</p>	16
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie vraagt om de tunnelvarianten in Ekeren en de E313W op -1 te blijven opnemen in het onderzoek op strategisch niveau. Hiervoor wordt geargumenteed dat indien later in het onderzoek deze ideeën opnieuw opgepikt moeten worden hiervoor geen bijkomende tussennota nodig is (wat de reactie nodig acht gezien de kennis inzake leefbaarheid en gezondheidsimpact). Er is diepgaander ontwerpend onderzoek nodig om de negatieve impact van het verkeer te verminderen en om de kansen te benutten voor het verbeteren van de leefbaarheid en de klimaatrobuustheid.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie stelt dat het pauzeren van de tunnelvarianten ter hoogte van Ekeren en het pauzeren van de E313W op -1 voorbarig is, aangezien de resultaten vanuit de doorslaggevende aspecten lucht en geluid nog niet beschikbaar zijn. Er moet uitgegaan worden van ambities van te bereiken doelen in functie van de te bereiken verbetering van de gezondheid. Uit eerder onderzoek in de ambitiefase van De Nieuwe Rand is reeds gebleken dat het een uitdaging wordt om meer verkeer op sommige verkeersassen te kunnen verzoenen met de noodzaak voor een significante daling van de gezondheidsimpact van het verkeer. Hierbij wordt verwezen naar het recente arrest van de RvV rond het spoorvertakingscomplex Oude Landen, waar extra uitstoot door verkeer (in dat plan ging het over extra dieseltreinen) is in Ekeren</p>	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
onvergunbaar bleek en dat ongetwijfeld geldt dat ook voor andere woongebieden rond De Nieuwe Rand geldt.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie vraagt om een grondige studie naar de impact van de uitstoot en geluid aan de tunnelmonden voor de tunnelvarianten t.h.v. Ekeren , aangezien de tunnelmonden bij de kortere tunnel nabij woongebied uitkomt. Gezien het voornamelijk vrachtverkeer betreft speelt hier de verminderde uitstoot ten gevolge van elektrificatie van het wagenpark een beduidend kleinere rol.	35
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt dat de Oosterweelwerken een verbetering van leefkwaliteit zal verbeteren. Voor de verder gelegen woonkernen moet eenzelfde verbetering gerealiseerd worden aangezien het zware ringverkeer in de toekomst zo veel mogelijk afgeleid zal worden via de A12 naar de Liefkenshoektunnel. De ondertunneling biedt kansen tot creatie natuur- en recreatiegebieden en het wegwerken van barrières. Het scenario zonder de A102 geeft hiertoe meer mogelijkheden en daarom is ondertunneling van bestaande snelwegen noodzakelijk, concreet: - een maximale tunnel (2,3 km) van de A12 ter hoogte van Ekeren. - een maximale tunnel (1,5 km) van de A12 ter hoogte van Berendrecht. - een maximale tunnel (1,8 km) van de E313 oost.	49
Zoals eerder aangegeven, opteren wij voor maximale ondertunneling van de A12 t.h.v. Ekeren en vereenvoudiging van het ASC16 Ekeren Noorderlaan/Luithagen. Op die manier kunnen de groene zones Bospolder en Oude Landen beter ontwikkeld en verbonden worden en kan de geluidsoverlast van de A12 verminderd worden.	49
Ook een ondertunneling van de A12 ter hoogte van Ekeren ernstig te onderzoeken.	95

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om de tunnelvarianten ter hoogte van Ekeren en de E313 West verder te onderzoeken. Eén reactie stelt dat het pauzeren van de tunnelvariant voorbarig is aangezien de resultaten van het lucht- en geluidsonderzoek nog niet beschikbaar zijn en deze optie dus nog wel relevant kan zijn met oog op het behalen van de ambitie tot verbetering van de leefkwaliteit. Een andere reactie vraagt een onderzoek naar de impact van lucht en geluid ter hoogte van de tunnelmonden. Verder vraagt een reactie de geluids- en visuele hinder van de A12 te erkennen.

Een reactie pleit voor het behoud van de A12 ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet op de bestaande hoogteligging en suggereert verder onderzoek naar mogelijke ecologische verbindingen. Een tweede reactie onderschrijft de 'niet haalbaarheid' van de tunneloptie t.h.v. Berendrecht-Zandvliet. Een andere reactie stelt dat het voorgestelde bermproject de instandhoudingsdoelstellingen voor het SBZ-V niet in het gedrang mag brengen (ook rekening houdend met de druk van recreatief medegebruik).

Reactie op de opmerkingen

De **oplossingsrichting 1 'Tunnel Ekeren'** wordt op basis van de onderzoekinzichten (zie Tussennota v.01 p. 72-73) op pauze gezet en wordt **niet langer als meest kansrijke scenario** weerhouden. In de Tussennota v.02 zullen de inzichten op basis waarvan een tunnel-optie wordt gepauzeerd, uitgediept worden (impact op grondwater, verstoring ten aanzien van biodiversiteit, geluid, lucht). Een pauzeknop betekent echter niet dat alternatieven worden weggetrechterd en uit het onderzoek verdwijnen. Indien uit het onderzoek blijkt dat gepauzeerde werkvoorbeelden toch een aantal significante voordelen hebben die de andere alternatieven niet hebben, dan kan de pauzeknop terug uitgeschakeld worden en wordt het alternatief opnieuw in het onderzoek opgenomen.

Op heden wordt de tunnel-optie t.h.v. Ekeren dus niet verder onderzocht. De voorgestelde gebiedsprogramma's zullen blijven uitgaan van een **alternatieve set aan maatregelen ter hoogte van Ekeren** (oplossingsrichting 2 – Overkappingsproject Ekeren). We modelleren in het verdere onderzoek alleen opnieuw wat we verder meenemen in het onderzoek van de 3 programma's (dus niet de tunnels op de A12). Het overkappingsproject zal verder onderzocht en uitgewerkt worden, waarbij zal worden gezocht naar maximale mitigerende maatregelen. Ook het plaatsen van stukken kap, landschapsbruggen en geluidsschermen kunnen deel uitmaken van het programma. Dit zal verder verrijkt worden in het verdere proces met de stakeholders.

Ook de **ondertunneling t.h.v. Berendrecht-Zandvliet** werd in de tussennota gepauzeerd, aangezien het bermenproject als meer kansrijk wordt beoordeeld. De kansrijke gebiedsprogramma's die worden beschreven in de tussennota gaan dus uit van een A12 op de bestaande hoogteligging. Geluidswering wordt hierbij ook onderzocht als onderdeel van de programma's. De impact van ingrepen aan de A12 op de bestaande hoogteligging worden zo in kaart gebracht, net zoals de kansen, waaronder ten aanzien van ecologie. Hiermee wordt rekening gehouden in de beoordeling. Indien blijkt dat een ondertunneling van de A12 ook een kansrijke optie vormt, wordt deze optie opnieuw in het onderzoek opgenomen, zullen de effecten hiervan ook in beeld worden gebracht (waaronder ook t.a.v. ecologische aspecten).

Eén reactie stelt dat de tunneloptie t.h.v. Berendrecht-Zandvliet niet haalbaar is, al weggeschreven is en daarom niet verder beoordeeld moet worden. We duiden echter graag dat slechts één van de drie tunnelopties voor Berendrecht-Zandvliet (nl. de tunnel van 3 km) weggetrechterd werd uit het onderzoek. De twee andere opties werden in de tussennota gepauzeerd en kunnen, zoals hierboven beschreven, indien relevant later in het onderzoek hernomen worden (zie ook algemene uitleg omtrent de pauzeknop in de Tussennota). Vanuit dat perspectief zijn de tunnelopties t.h.v. Berendrecht-Zandvliet niet 'weggeschreven'.

Met betrekking tot de kruising tussen de ATG en de A12 werd de inrichting ervan als 'ecovallei' meegenomen als kans binnen het onderzoek van OA20. Het onderzoek houdt rekening met de **Opstalvallei** fase 2 (als referentiesituatie), waardoor effecten van het bermenlandschap hierop onderzocht worden. Het bermenlandschap hier kan eveneens bijdragen aan de habitatkwaliteit van de naastgelegen Opstalvallei, bijvoorbeeld door voorzien van ruige perceelsranden of rietkragen relevant voor de doelsoorten in de Opstalvallei, waardoor beide projecten elkaar kunnen versterken.

Voor de opmerking m.b.t. de hoogteligging van de E313 West wordt verwezen naar het antwoord binnen Categorie 4.5.1).

Aanpassingen aan tussennota

- In de Tussennota v.02 wordt de motivatie m.b.t. het pauzeren van de oplossingsrichting 1 'Tunnel Ekeren' verder gemotiveerd.

Categorie 4.7 Kansrijke gebiedsprogramma's

Categorie 4.7.1 Programma 1 – Doorgaande A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het is volgens de SARO ook noodzakelijk om bij het onderzoek van een A102 zonder ASC de aanrijroutes voor lokaal vrachtverkeer bovengronds in rekening te brengen en daaraan flankerende maatregelen te koppelen . Bij dit scenario moet een gedragen bovengrondse afwikkeling worden gecreëerd voor (economisch) verkeer die voldoende competitief, veilig en robuust is. In elk scenario moet er sprake zijn van een efficiënte afwikkeling voor de aanwezige ondernemingen.	A27
Doorgaande A102: Wij zijn van mening dat in dit scenario het een A102 met 2x1 rijstroken én ADR C-transport het meest kansrijk is en vragen dan ook dit verder zo te onderzoeken.	38
Er wordt gevraagd om te definiëren langs welke route het vrachtverkeer van industriegebied Kanaalkant ontsloten dient te worden indien er aan A102 zonder aansluitingscomplex zou komen . Tevens dient er onderzocht te worden wat de wegbezetting van deze route is en of deze bovengrondse afwikkeling voldoende robuust en efficiënt is om als permanente aanrijroute te functioneren voor vrachtverkeer.	69
<i>Samenvatting van de reactie</i> Men vraagt waarom de doorgaande A102 niet als 2x1 kan worden voorzien , aangezien uit de onderzoeksresultaten blijkt dat dit voldoende is. Daarnaast wordt gevraagd waarom er nog een pechstrook voorzien wordt of waarom er een busstrook van de pechstrook zou worden gemaakt. 2x1 is goedkoper, veiliger en kleiner. Bovendien zorgt een kleinere diameter voor betere mogelijke synergie met de 2 ^{de} spoorontsluiting. Er wordt gevraagd voor de boortunnel uit te gaan van een versie met van maximaal 2 stroken per richting, zijnde ofwel 1 rijstrook + pechstrook, ofwel 2 rijstroken zonder pechstrook per richting.	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Er dient te onderzocht worden of er een oplossing nodig is voor de ventilatie van de A102.	62
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de onderbouwing voor de noodzaak van busstroken in de A102-tunnel ontbreekt en argumenteert dat deze overbodig zouden zijn (busverkeer vnl. gericht op Antwerpen, tunnelveiligheid, filedosering). Daarbij komt dat pechstroken in boortunnels internationaal gezien zelden worden toegepast vanwege de hoge kosten en het feit dat ze vaak niet nodig zijn voor de veiligheid, mits goed tunnelmanagement. Er wordt geconcludeerd dat er een grondig onderzoek nodig is naar het nut en de noodzaak van zowel de busbanen als de pechstroken in de A102-tunnel . Alternatieven zonder deze voorzieningen kunnen aanzienlijk goedkoper zijn.	96
Bij een A102 zonder ASC: waarom is hier een busbaan voorzien? Zijn er zo veel bussen tussen E313 en haven? Enkel 2x2 rijbanen zou volgens de uitleg een veel goedkopere boortunnel kunnen opleveren.	97

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om onderzoek m.b.t. aanrijroutes voor lokaal vrachtverkeer en de uitwerking van een doorgaande A102 met 2x1 rijstroken en ADR-C transport. Enkele reacties stellen de keuze (of noodzaak) voor een busbaan en pechstrook in vraag. Twee reacties vragen om onderzoek m.b.t. de afwikkeling van het vrachtverkeer van de industriezone Kanaalkant in een scenario met een doorgaande A102. Tenslotte wordt gesteld dat er nog onderzoek dient gedaan te worden naar de ventilatie van de A102 in dit scenario.

Reactie op de opmerkingen

Op basis van verdere inzichten uit het onderzoek zal de doorgaande A102 onderzocht worden met **categorie ADR-C** (zie verdere uitleg Categorie 4.6.1).

Er zal in ieder programma met A102 steeds een **pechstrook** voorzien worden (is immers verplicht volgens de Vlaamse tunnelrichtlijn). Het voorzien van een busstrook vormt daarentegen geen verplichting. Vanuit een worst case benadering wordt uitgegaan van 2x2 rijstroken in geval van een doorgaande A102. Voor de relevante onderzoeksaspecten, waarbij 2x1 rijstroken onderscheidend is, zal via een specifieke onderzoeksvraag in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek in beeld worden gebracht welke effecten optreden. Op deze manier wordt een worst case scenario meegenomen (2x2 rijstroken), maar worden ook de effecten van 2x1 rijstroken in beeld gebracht wanneer deze onderscheidend zijn t.o.v. 2x2 rijstroken.

Vanuit verdere onderzoeksinzichten werd besloten de **extra vrije busstrook** niet verder mee te nemen in het verdere onderzoek van de programma's. Dit zal aangepast en toegelicht worden in de tussennota v.02.

Er worden geen milderende maatregelen voor vrachtverkeer uitgewerkt indien de A102 er zou komen zonder ASC. Het uitgangspunt is dan een afwikkeling via bestaande routes. Het uitwerken van een gedetailleerd ontsluitingsplan maakt geen onderdeel uit van het complex project. Wel omvat het geïntegreerd onderzoek een uitgebreid onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het project (waar verwachten we meer/minder verkeer, waar verwachten we knelpunten....): zowel op het hoofdwegennet, op het onderliggend wegennet als specifiek voor vrachtverkeer..

Binnen het geïntegreerd onderzoek wordt nagegaan of er ventilatie-infrastructuur voorzien dient te worden en hoe deze voorzien kan worden.

Aanpassingen aan tussennota

- De wijziging van de ADR-categorisering van de A102 wordt aangepast in de tussennota v.02 (zie ook Categorie 4.6.1).
- De extra vrije busstrook zal niet verder worden meegenomen in het verdere onderzoek van de programma's. Dit zal aangepast en toegelicht worden in de tussennota v.02.

De overige reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.7.2 Programma 2 – Geen A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Voor de districtsraad is de prioriteit investeren in meer openbaar vervoer en vrachtvervoer over spoor/water voor de noodzakelijke modal shift. De districtsraad vraagt daarom dat scenario's met minder nieuwe wegeninfrastructuur maar met een beperkt aantal ingrepen op de bestaande infrastructuur volwaardig onderzocht worden t.o.v. het referentiescenario.</p> <p>Onderzoek zowel een nul-scenario met in het geheel geen nieuwe wegeninfrastructuur, scenario's zonder A102 (Haventracé Light), een scenario zonder verbindingsweg Nx en een scenario zonder verbreding van de E 313.</p>	A5
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>De auteur is van mening dat een scenario zonder A102 niet gelijkwaardig onderzocht dient te worden als scenario's met A102, gezien de kadering van het complex project in het Toekomstverbond en de relevantie van de A102 volgens verkeersdoorrekeningen meermaals werd aangetoond. Een alternatief zonder A102 staat inmiddels in de voorliggende Tussennota opgenomen als volwaardig alternatief voor scenario's met A102 en tegelijk wordt een bijna identiek alternatief zonder A102 gehanteerd als referentiescenario ter beoordeling van ... een alternatief zonder A102.</p>	56
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Een scenario zonder A102 wordt opgenomen als volwaardig te onderzoeken alternatief, terwijl in de communicatie m.b.t. het Haventracé steeds gewag wordt gemaakt van de A102 als onderdeel hiervan.</p>	56
<p>De 'aanpassingen aan de bestaande snelwegen' blijken te gaan om het verhogen van de capaciteit (= het toevoegen van rijstroken) voor verkeer van en naar de stad (de Antwerpse ring) als alternatief voor het uitbouwen van het haventracé, naast ingrepen die binnen het kader van het Toekomstverbond momenteel reeds onderzocht en ontwikkeld worden (bv. overkappen E313-West) en daarom eerder vallen onder het referentiescenario.</p>	56
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Een scenario zonder A102 staat haaks op de doelstelling om het verkeer in een dubbele ringstructuur rond de stad te leiden en is niet te verenigen met het het Haventracé en het Toekomstverbond. Hierdoor zal immers het doorgaand verkeer bij gebrek aan alternatief dwars door Antwerpen moeten rijden en zal het verkeer in de rand langer op het onderliggend weggennet moeten rijden om het hoofdnet te bereiken.</p>	56, 50
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>In het onderzoek wordt gesteld dat er een pijler van het Toekomstverbond wordt uitgewerkt, maar wordt ook een scenario zonder A102 als volwaardig alternatief onderzocht. Deze zijn niet verenigbaar. Daarnaast is het verschil tussen referentiesituatie en scenario zonder A102 te miniem.</p>	56
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>De auteur stelt dat het 'scenario zonder A102', dat in feite nauwelijks verschilt van het 'nulscenario' is, alleen 'pro forma' zinvol om verder te onderzoeken en dit in functie van de procedurele volledigheid van het hele dossier. Dergelijk scenario komt niet overeen met de afspraken in het Toekomstverbond en is derhalve geen optie. De auteur pleit er dan ook volmondig voor om alle energie en capaciteit te besteden aan de scenario's 'mét A102'.</p>	50
<p>Variant "zonder A102"</p> <p>Door de aanleg van een extra rijstrook op de E313 zien we een toename van het verkeer op de R1 ter hoogte van het Sportpaleis tegenover de referentiesituatie. We spreken bij deze variant dus allesbehalve van een ontlasting van de R1 ter hoogte van het Sportpaleis. Dat bewijzen de cijfers uit de verkeersmodellering (verkeersvolumes uit presentatie werkbank 4 december 2023)</p>	95

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Samenvatting</p> <p>De schrijver argumenteert voor de aanleg van de E313W op -1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is op +1 geen ruimte voor een bijkomende rijstrook - Er is een bottleneck en risico op files thv Knoop Oost door gebrek aan rijstroken daar. - Een E313 ondergronds biedt kansen voor OV op maaiveld. 	62

Inhoud van de opmerkingen

Eén reactie vraagt om een volwaardig onderzoek van een scenario met minder nieuwe weginfrastructuur maar met een beperkt aantal ingrepen op de bestaande infrastructuur, gemotiveerd vanuit de modal shift. Een aantal andere reacties pleiten daarentegen dat een scenario zonder A102 niet onderzocht dient te worden als volwaardig alternatief, gezien de afspraken (en doelstellingen) vastgelegd in het Toekomstverbond en de relevantie van de A102 volgens verkeersdoorrekeningen ('allesbehalve ontlasting van de R1'). Daarnaast wordt gesteld dat de ingrepen uit het scenario zonder A102 niet als alternatief kunnen worden beschouwd, maar dat deze vallen onder de referentiesituatie. Tenslotte worden nog een aantal argumenten aangehaald om de E313 W op -1 te voorzien.

Reactie op de opmerkingen

Het gevraagde onderzoek naar een scenario met 'minder nieuwe weginfrastructuur' wordt ondervangen in het gebiedsprogramma zonder A102. Ook een scenario zonder Nx wordt onderzocht.

Het programma zonder A102 kan niet worden beschouwd als een referentiescenario in die zin dat er effectief rijstroken worden toegevoegd aan de E313 in dit scenario, alsook een busbaan ter hoogte van de A12, een bermproject ter hoogte van Berendrecht-Zandvliet en een overkappingsproject in Ekeren, waardoor het scenario effectief verschilt van het referentiescenario. Om verwarring te voorkomen met de referentiesituatie opteren we ervoor het **programma 'zonder A102' te hernoemen naar 'Optimalisatie+'**. Een alternatief zonder A102 vormt tevens op dit moment eveneens geen onredelijk of niet-kansrijk alternatief en zal, volgens de MER-procedure, dus mee onderzocht worden. Het geïntegreerd onderzoek van de drie programma's zal de voor- en nadelen van elke optie in beeld brengen.

De impact van een extra rijstrook op de E313 west op de verkeersafwikkeling van de R1 en op de overkappingsmogelijkheden van de R1 wordt meegenomen in de beoordeling van dit alternatief en vormt zodoende deel van de afweging. De kansen voor en potenties van een E313 op -1 worden gecapteerd en onderzocht binnen de werkgroep ruimtelijk ontwerp E313 West (zie ook Categorie 4.5.1).

Het **Toekomstverbond** werd afgesloten in 2017 tussen de Vlaamse Overheid, de stad Antwerpen, Port of Antwerp en de burgerbewegingen Ringland, Ademloos en stRaten-generaal. Dit akkoord brengt 5 engagementen samen: Een ring voor de stad (de aanleg van de Oosterweelverbinding), Een overkapping (van deze ring via overkappings- en leefbaarheidsprojecten), de modal shift (via Routeplan 2030), een noordelijk alternatief rond de stad (via het Haventracé) en verder samenwerken (tussen alle betrokken partijen). Voor elk van deze acties dienen de juiste procedures te worden opgestart. Voor het Haventracé werd het Complex Project De Nieuwe Rand opgestart. Het onderzoek binnen dit complex project onderzoekt de verschillende redelijke alternatieven. In het voorkeursbesluit zal een keuze worden gemaakt op strategisch niveau door de Vlaamse Regering. Door in de onderzoeksfase van het complex project de verschillende alternatieven volwaardig te onderzoeken op hun merites, en deze onderzoeksresultaten ook transparant met alle betrokken actoren te delen en ruimte te bieden voor inspraak, wordt toegewerkt naar juridisch robuuste besluitvorming.

Aanpassingen aan tussennota

- De naam van het programma zonder A102 wordt gewijzigd naar Optimalisatie+.

Categorie 4.7.3 Programma 3 – Verzamelende A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Het blijft ons verbazen dat er nog steeds een programma met een verzamelende A102 wordt meegenomen als 'kansrijk programma', terwijl de huidige onderzoeksresultaten volgens ons duidelijk aangeven dat de gevolgen van dergelijke infrastructuur nooit kunnen leiden tot een totaalprogramma dat past binnen de doelstellingen van het complex project. Dergelijke infrastructuur kan wel voor de deeldoelstelling 'bereikbare rand' (vlotter rijdend gemotoriseerd verkeer) op sommige plaatsen optimaler zijn, maar het</p>	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
maakt het bereiken van de andere deeldoelstellingen (klimaatrobustheid en leefbaarheid) onmogelijk.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het programma van de verzamelende A102 heeft een zeer zware impact op de aspecten klimaatrobustheid en leefbaarheid . Deze conclusies mogen niet naast zich worden neergelegd. Een verzamelende A102 past niet binnen de doelstellingen van de Nieuwe Rand en kan reeds nu gemotiveerd weggeschreven worden of on hold gezet.	29, 38
<i>Samenvatting van de reacties</i> De tussentijdse onderzoeksresultaten m.b.t. mobiliteit tonen weinig significante voordelen voor het verkeerssysteem van een A102 met op- en afrit en symmetrische verkeerswisselaar . Op vlak van bereikbare rand scoort de verzamelende A102 niet beter dan een doorgaande geboorde A102.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er wordt gevraagd naar bijkomend onderzoek naar geïnduceerd verkeer in het scenario van een verzamelende A102.	38
Bisschoppenhoflaan Als gevolg van de aanleg van de Oosterweelverbinding en een volledige op- en afrit aan Schijnpoort komt er op de Bisschoppenhoflaan 20% meer verkeer. De Bisschoppenhoflaan is nu ook al verzadigd. Dus die 20% erbij is natuurlijk onaanvaardbaar. Maar momenteel heeft men nog niet kunnen aantonen dat de aanleg van een A102 mét aansluitingscomplex effectief een verkeer reducerend effect zal hebben op de Bisschoppenhoflaan. Daarvan vinden we niks terug in de Tussennota . Bovendien is er nog geen ruimtelijk en/of verkeerskundige aanvaardbare locatie gevonden voor een extra aansluitingscomplex. Dus ook daar ziet het er niet hoopvol uit, als we zo'n aansluitingscomplex nodig zouden hebben om de Bisschoppenhoflaan te ontlasten. Als de A102 geen verkeer haalt van de R1 ter hoogte van het Sportpaleis, als er geen zekerheid is voor het ontlasten van de Bisschoppenhoflaan en als er geen ruimtelijk of verkeerskundig aanvaardbare locatie gevonden kan worden voor een extra aansluitingscomplex, kunnen we ons de vraag stellen of het überhaupt wenselijk is om effectief een A102 met of zonder aansluitingscomplex aan te leggen .	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> De negatieve impact van een symmetrische aansluiting van de A102 op de E313 wordt beschreven. Er wordt gevraagd wat de implicaties zijn van de symmetrische aansluiting voor de groene zone, extra ruimte-inname aan Boterlaerhof, het eventuele verleggen van trambeddingen	62

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties stellen dat een verzamelende A102 niet verenigbaar is met de doelstellingen 'klimaatrobuste' en 'leefbare' rand. Bovendien wordt gesteld dat de (tussentijdse) verkeersresultaten aantonen dat een verzamelende A102 met symmetrische verkeerswisselaars niet beter scoort dan een doorgaande geboorde A102, waardoor de nood in vraag gesteld wordt. Eén reactie i.v.m. een verzamelende A102 vraagt om geïnduceerd verkeer ten gronde te onderzoeken in dit scenario. Tenslotte worden er een aantal onderzoeksvragen m.b.t. de ruimtelijke impact van een verzamelende A102 opgeworpen.

Reactie op de opmerkingen

De huidige onderzoeksresultaten zijn onvoldoende om een programma met verzamelende A102 te beschouwen als niet kansrijk. Via de werkgroep ruimtelijk ontwerp ASC A102 werd de meest kansrijke variant voor het ASC op de A102 ontworpen, die ook verder in het onderzoek opgenomen zal worden (zie uitleg Categorie 4.2.2). De effecten van deze nieuwe variant van het ASC zullen volwaardig in beeld gebracht worden in het onderzoek van de 3 programma's.

Effecten omtrent geïnduceerd verkeer maken deel uit van het verkeersmodel en worden dusdanig meegenomen in het onderzoek.

De ruimtelijke implicaties ter hoogte van het rondpunt Wommelgem van een verzamelende A102 met ASC en een symmetrische aansluiting op de E313 worden onderzocht binnen werkgroep ruimtelijk ontwerp Rondpunt Wommelgem.

Aanpassingen aan tussennota

- Toevoeging van het voorkeursscenario voor het ASC A102 (zie Categorie 4.2.2).

Categorie 4.7.4 Verkeerswisselaar E34xE313

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Bij de afweging van maatschappelijke belangen moet ook de gezondheid van de inwoners van het gebied dat momenteel geconfronteerd wordt met het sluipverkeer in acht worden genomen. Momenteel lijkt het alsof de leefbaarheid voor de inwoners van Zandhoven soms lager ingeschaald wordt dan die van de natuur. De groenzones rond de verkeerswisselaar zijn nu reeds versnipperd. Poging om de groenzones beter met elkaar te verbinden om het ecosysteem te verbeteren, zijn behartenswaardig, maar dit gebied zal nooit het niveau bereiken van een volwaardig natuurgebied.	A10
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat er in verschillende nota's [van verschillende projecten] verschillende tracés circuleren , wat het debat niet ten goede komt, gezien bepaalde feedback mogelijks niet relevant is voor bepaalde ontwerpen. Schrijver verwijst naar het ontwerp opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan, "Nota Ontwerp plan MER" (p. 95-96) en het alternatief tracé dat daar voorgesteld werd (in MER regionaal mobiliteitsplan (p.203 en 294) werd ook vermeld de inname van VEN-gebied quasi geheel vermeden kan worden). Het tracé dat nu ingetekend staat in de tussennota van de nieuwe Rand, ziet er echter anders uit: <ul style="list-style-type: none"> - In plaats van 2 extra afritten, kiest men daar bovenop voor een heraanleg van de 2 bestaande afritten (die dicht bij de snelweg worden aangelegd, maar wat zich vertaalt in een hogere kostprijs) - Het is ons niet duidelijk in welke mate men rekening heeft gehouden met eerder adviezen over deze verkeerswisselaar <p>Voor de gemeente Zandhoven is het vooral van belang, dat de vervollediging van de knoop er komt. Het tracé is van ondergeschikt belang. De gemeente wil wel vermijden dat men tracés naar voren schuift met een hogere economische kostprijs, om nadien het dossier wegens een hogere budgettaire kostprijs uit te stellen.</p>	A10
In de tussennota wordt er een aanzet gegeven van mogelijke tracés van de vervollediging van deze verkeerswisselaar . Echter worden deze dwars door VEN-gebied getekend. Tijdens het overleg over deze verkeerswisselaar werd reeds geopperd om te kijken naar een ligging meer oostwaarts waardoor het VEN-gebied en zelfs het kasteeldomein Bossenstein wordt ontzien. In het ' ontwerp strategisch plan MER van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Antwerpen ' wordt dit bovendien ook vermeld dat het mogelijk moet zijn om de knoop compacter te maken en de impact op groenzones sterk beperkt kan worden of zelfs geheel vermeden kan worden.	A21
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er moet een kosten-batenanalyse gemaakt worden m.b.t. leefbaarheid, -kwaliteit en gezondheid. De groenzones rond de verkeerswisselaar zijn nu reeds versnipperd . De Groenpool studie en het daaropvolgende GRUP (in opmaak) doen een poging om deze groenzones (beter) met elkaar te verbinden is zeker de moeite waard, maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid, - kwaliteit en gezondheid.	A21
De verkeerswisselaar E34-E313 is niet enkel een mobiliteitsvraagstuk, maar ook ecoverbindingen moeten mee onderzocht worden gelet op de aangrenzende SBZ-H en VEN-gebieden. Deze beschermde gebieden dienen de bovengrens te bepalen van wat mogelijk is.	A23

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties merken op dat de voorgestelde tracés voor de VW E313 x E34 binnen DNR deels VEN innemen, in tegenstelling tot de **tracé-voorstellen** vanuit plan MER van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Antwerpen die het **VEN nagenoeg volledig ontzien**. Hierbij wordt dan ook om afstemming gevraagd.

Verschillende reacties stellen dat de maatschappelijke belangen (o.a. gezondheid van bewoners van het gebied met sluipverkeer) alsook de **kosten-batenanalyse** in rekening gebracht moeten worden. Hierbij wordt gesteld dat het groen in deze zone sterk versnipperd is, maar dat de verbinding en versterking hiervan niet ten kosten mag gaan van de leefbaarheid, -kwaliteit en gezondheid. Een ander advies benadrukt daarentegen dat de beschermde natuurgebieden zullen bepalen wat mogelijk is.

Eén reactie benadrukt het belang van de vervollediging van de verkeerswisselaar E313 x E34.

Reactie op de opmerkingen

Wat betreft het tracé-alternatief voor de vervollediging van de VW E313 x E34 zijn andere alternatieven (dan deze voorgesteld in de Tussennota) nog mogelijk. Ontwerpmatig moet er nog toegewerkt worden naar het meest kansrijke scenario o.b.v. voortschrijdend inzicht. Bij deze zoektocht worden de alternatieven mee opgenomen in het onderzoek.

In het voorkeursbesluit zal een keuze gemaakt worden m.b.t. de vervollediging van de VW (zie Tussennota v.01 p. 97). Deze beslissing zal gebaseerd worden op de inzichten van het geïntegreerd onderzoek vanuit de 30 onderzoeksaspecten, waaronder mobiliteit, maar ook impact t.a.v. ecologische structuren, gezondheid, leefbaarheid ... Al deze aspecten vormen een onderdeel van de afweging.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties geven geen aanleiding tot aanpassing van de Tussennota.

Categorie 4.8 Onderzoeksaspecten

Onderstaande categorieën omvatten de reacties m.b.t. de verschillende onderzoeksaspecten, hierbij worden vnl. reacties m.b.t. de onderzoeksmethodiek voor het oostelijk deel van Haventracé (Bijlage 1) en het gevoerde onderzoek (Bijlage 3) besproken.

Categorie 4.8.1 Algemene aandachtspunten

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver verwijst naar eerder gunstig advies bij de AON, waarbij voldoende aandacht werd gevraagd voor (1) mobiliteit en verkeer op zowel het boven- als onderliggend wegennet; (2) leefbaarheid; (3) milieu en (4) ruimte.	A19
<i>Samenvatting van de reactie</i> De gemeente Ranst duidt het belang van de regio E313 voor hen en ijvert om de ruimtelijke impact te beperken, gezien de kwetsbare bosgebieden van Ranst, maar tevens de geluidsimpact naar de omwonenden toe te beperken.	A21
Methodiek en beoordelingskader dient steeds aangepast te zijn aan de laatste praktische wegwijzers en bijhorende actuele significantiekaders. De beoordelingsfiches dienen hierop aangepast te worden.	A23
De raad stelt vast dat de onderzoeksmethodiek zoals beschreven in de AON grosso modo behouden blijft in de tussennota voor wat betreft het oostelijke Haventracé. De raad herhaalt zijn bezorgdheid uit het advies van 26 oktober 2022 om alle alternatieven op alle aspecten, doch wel strategisch te onderzoeken zodat deze op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen .	A27
De raad herhaalt ook zijn vraag voor specifiek aandacht voor het uitvoeren van een volwaardige strategische MER. De tussennota (pag. 101) vermeldt weliswaar dat – naast de opmaak van de 31 deelrapporten – ook wordt voorzien in de opmaak van een MER en Passende Beoordeling. Deze vormen evenwel geen op zichzelf staande onderzoeken, maar worden verweven binnen de 31 vooropgestelde deelrapporten of vormen een bijlage aan bepaalde onderzoeksaspecten. De verschillende MER-disciplines en effectengroepen worden bovendien verspreid onderzocht over verschillende	A27

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
onderzoeksaspecten. De raad vindt dit nefast met het oog op het uitvoeren van een volwaardige strategische MER.	
De raad herneemt tot slot ook zijn vraag voor aandacht voor de impact op milieu, natuur, landbouw en landschap van dit complex project. In zijn advies van 26 oktober 2022 wees de raad al op tal van waardevolle natuurgebieden, landschappelijk waardevolle gebieden en landbouwgebieden in het plangebied en de omgeving van het oostelijk Haventracé.	A27
Ik ben benieuwd naar de alternatieve maatregelen tegen geluidsoverlast, ontsnippering van groen en fiets- en wandelverbindingen.	11
Niet alle 31 werkvoorbeelden werden al volledig onderzocht. Het is goed dat het onderzoek daarin verder gaat, om te vermijden dat er leemtes in het onderzoek ontstaan.	29
We wensen heldere criteria over de na te streven detailgraad van de set aan maatregelen en ingrepen die opgenomen gaan worden in het voorkeursbesluit , in wat de 'infrastructuurstrook' wordt genoemd. Dit gaat de slaagkans om te landen met dit complex project gevoelig verhogen.	29
We begrijpen dat in het Toekomstverbond werd afgesproken om een bijkomende verbinding te realiseren om de R1 te ontlasten die dicht bij de bewoning ligt en veel overlast en gezondheidsproblemen creëert. We vragen dat ook rekening gehouden wordt met de bewoning en natuurwaarden op de plaatsen waar nieuwe infrastructuur gebouwd wordt. Onze zorg hierbij is dat er (voorlopig) enkel over tracés en alternatieven gepraat werd, met weinig aandacht voor de andere onderzoeksaspecten.	43
Voor ons zijn alle onderzoeksaspecten die DNR voorstelt evenwaardig . Het ene mag niet prioritair zijn op het andere. We betreuren evenwel dat de voorzittende tussennota de grootste focus legt op mobiliteit met nieuwe infrastructuurwerken en minder op aanpassingen aan het bestaande wegennet.	49

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen kaarten aan dat in de tussennota v.01 nog niet voor de 7 werkvoorbeelden het volledige onderzoek voor de 31 onderzoeksaspecten werd uitgevoerd en dat er in de tussennota v.01 een grote focus op mobiliteit ligt, dit terwijl de andere onderzoeksaspecten voor hen evenwaardig zijn. Eén reactie vindt dat het 'versnipperen' van effectgroepen over verschillende onderzoeksaspecten nefast is voor de uitvoering van een volwaardig strategisch MER. Eén reactie vraagt om heldere criteria over de 'na te streven detailgraad' van de maatregelen en ingrepen. Andere reacties vragen om voldoende aandacht voor milieu, natuur en ruimte en aandacht voor het gebruik van de meest recente praktische wegwijzers en significantiekaders.

Reactie op de opmerkingen

De opmaak van een strategisch MER maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek. De essentie van het onderzoek, nl. nagaan van **effecten op het milieu** (op verschillende effectgroepen), wordt uitgevoerd, weliswaar **ondergebracht in andere 'onderzoeksaspecten'**, die niet één op één overeenstemmen met de klassieke MER-disciplines. Voor (de onderdelen van) de klassieke MER-disciplines wordt er uitgegaan van de methodiek van een milieueffectenbeoordeling, voor onderzoeken die geen deel uitmaken van het MER werd door de deskundigen een methodiek opgesteld. Desondanks dat het onderzoek niet onder de vorm van de MER-disciplines gevoerd wordt, **omvat** het echter wel de **benodigde aspecten om tot een gefundeerde afweging te komen m.b.t. impact op natuur en milieuaspecten**. Ter ondervanging van de bezorgdheid omtrent de 'versnippering van het MER', wordt bij Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek een apart 'rapport MER' als bijlage bij het GIO toegevoegd (dit zal in de tussennota v.02 verduidelijkt worden). Verder wordt er gedurende het onderzoek rekening gehouden met de eventuele actualisatie van praktische wegwijzers en van significantiekaders.

In fase van de tussennota werd op basis van het eerste onderzoek naar de 7 werkvoorbeelden vanuit de verschillende onderzoeksaspecten gekeken naar de doorslaggevende aspecten om vereenvoudigingen in het onderzoek mogelijk te maken. In het vervolg van het traject zullen de onderzoeken vanuit de **verschillende onderzoeksaspecten voor de drie gebiedsprogramma's verder afgewerkt** worden. Indien uit verder onderzoek blijkt dat er voorbarige conclusies werden getrokken, kan onderzoek opnieuw

opgenomen worden. Alternatieve maatregelen m.b.t. geluid, biodiversiteit en bereikbaarheid vormen eveneens deel van het onderzoek.

Het **voorkeursbesluit** zal genomen worden op **strategisch niveau**. Artikel 2 van het decreet complexe projecten stelt dat een voorkeursbesluit het eerste besluit is van de bevoegde overheid bij de afronding van de onderzoeksfase en houdende vaststelling van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Het strategisch niveau wordt verder niet geduid in de regelgeving complexe projecten. **Criteria over de na te streven detailgraad worden dan ook niet opgelegd door de regelgeving, maar komen voort uit het gelopen proces** (o.a. de onderzoeken, overleg binnen de werkbankformule,...).

Aanpassingen aan tussennota

In de tussennota wordt verduidelijkt dat er een 'rapport MER' in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek als bijlage van het GIO opgenomen zal worden.

Categorie 4.8.2 OA1-2 en 6 Geluidsklimaat, luchtkwaliteit en gezondheid

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie // Tussennota v.01 p. 74</i> Schrijver vraagt welke gezondheidsnormen voor geluid gehanteerd worden in het onderzoek, waarbij hij eveneens vraagt of de oriëntatiegrafiek voor de beoordeling van geluidseffecten (cfr. MER fiches geluid) gehanteerd zal worden.	A23
Bij Berendrecht-Zandvliet is er sprake van een nieuw fietspad (F12) parallel aan de A12 te leggen. Het tunnelproject van de A12 zal hierbij niet langer worden meegenomen in verder onderzoek, en er wordt hier geopteerd voor een bermproject, eventueel in combinatie met geluidsschermen. Indien er een fietspad wordt aangelegd naast de snelweg, dient het effect van deze berm en/of schermen op de blootstelling van zwakke weggebruikers in kaart te worden gebracht. Ook bij de vervollediging van de fietsring rond Ekeren, zou zich een fietspad langs de snelweg bevinden. Hier wordt eveneens gevraagd om onderzoek te doen naar de blootstelling.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver verwijst naar het project-specifiek geluidsmodel dat opgesteld werd voor wegverkeer (SMRII). Hij duidt dat ook spoor- en (snel)tramverkeer, alsook de gecombineerde effecten gemodelleerd moeten worden . In geval van complexe geluidsafscherming (i.k.v. flankerende maatregelen) moet eveneens een meer gedetailleerd model gebruikt worden.	A24
<i>Samenvatting van de reactie // Bijlage 1-2 OA1-OA6</i> Persoon stelt dat het beschreven beoordelingskader zich beperkt tot wat strikt noodzakelijk is in een MER, nl. het beoordelen en milderen van de impact van het project, maar dat de ambitie van het project verder gaat. Hierbij haalt de schrijver aan dat de Vlaamse consensus qua geluidsniveau (60 dB) nabij woningen lager ligt dan wat gehanteerd wordt in het beoordelingskader beschreven in de tussennota. Bovendien vindt hij dat de beoordelingspunten nog vaag omschreven zijn, waardoor dit voor de verspreide woningen dichterbij de snelweg nog tot een verhoging van de reeds zeer hoge geluidsniveaus zou kunnen leiden zonder dat dit gemilderd moet worden. De schrijver stelt voor om het rekengebied uitbreiden tot waar overschrijding van de advieswaarden van WGO wordt verwacht , in plaats van enkel tot de wegen waar impact van minimaal 1 dB wordt verwacht. Zo kunnen ook de gezondheidseffecten (OA6) en de nood voor mildering op basis van kwantitatieve gegevens worden geëvalueerd.	A24
<i>Samenvatting van de reactie // Tussennota v.01 p. 103</i> Voor de bepaling van de huidige geluidsbelasting worden beter de geluidsbelastingkaarten van de agglomeratie Antwerpen gebruikt, omdat daarop ook de kleinere wegen gemodelleerd zijn, en er ook een gecumuleerde kaart beschikbaar is met de geluidsbelasting van de andere bronnen (spoor, industrie, luchtverkeer).	A24
<i>Samenvatting van de reactie</i>	A23

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Op basis van zijn kennis van, zijn inzicht in en zijn ervaring met externe veiligheid in het algemeen en de veiligheidsrapportage van die inrichtingen in het bijzonder, verwacht het Team Omgevingseffecten dat 'De Nieuwe Rand' geen aanzienlijke invloed zal hebben op het externe mensrisico van de betrokken Seveso-inrichtingen. Bijgevolg moet bij het project 'De Nieuwe Rand' geen ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt worden .	
In het dossier wordt gesteld dat de verbetering van de kwaliteit van het wagenpark ook zal meespelen bij de concentraties aan de tunnelmonden. De VMM wenst hierbij te benadrukken dat toekomstmodelleringen duidelijk aantonen dat ook in 2030 tunnelmonden hotspots zullen blijven waar hoge pollutieconcentraties verwacht worden. Bijkomend werd er intussen een voorlopig politiek akkoord bereikt tussen de Europese Raad en het Europees Parlement over de aanscherping van de EU-luchtkwaliteitsnormen vanaf 2030 . De besluitvorming en publicatie van de herziene richtlijn luchtkwaliteit wordt in 2024 verwacht.	A23
Voor de beoordeling van de huidige situatie [van de luchtkwaliteit] dient er gebruik gemaakt te worden van de kaarten van 2022 . Deze kunnen als representatief beschouwd worden gezien de impact van de coronamaatregelen beperkt was (enkel tot maart 2022). Bijkomend wordt opgemerkt dat de beoordeling voor de huidige situatie enkel op basis van de NO2-luchtkwaliteitskaarten is gebeurd, terwijl dit normaal ook voor PM en BC dient te gebeuren.	A23
Er wordt vermeld dat de luchtkwaliteit op perceelsniveau zal worden beoordeeld in de uitwerkingsfase . Kan er verduidelijkt worden waarom hier perceelsniveau staat?	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er zal voor de vervoerregio Antwerpen getoetst worden aan de noodzakelijke daling van het aantal kilometers zoals opgenomen in het Luchtbeleidsplan.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> In de tussennota staat dat de volledige uitwerking van de potentiële ingrepen met betrekking tot lucht wordt doorgeschoven naar de volgende fase, nl. de uitwerkingsfase. De VMM begrijpt dat het in deze fase niet de bedoeling is om voor alle alternatieven de milderende maatregelen in detail uit te werken, maar wijst wel op het belang van de tunnelmonden . Het is nodig naar ligging en randvoorwaarden van aanleg al in deze fase duidelijkheid te scheppen. Hierbij wordt aandacht gevestigd op het feit dat de geplande tunnelmonden voor de A102 en de ondertunnelde E313 West nabij woongebied gelegen zijn.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er kan worden gesteld dat er voldoende aandacht dient te gaan naar de impact van tunnelmonden op de luchtkwaliteit. Gezien de ligging (in de buurt van woongebied; publiek toegankelijke locaties) en de verstrengde luchtkwaliteitsnormen in het vooruitzicht, is dit een niet eenvoudig te milderen knelpunt voor luchtkwaliteit. Toekomstige overschrijdingen dienen te allen tijde vermeden te worden. De VMM vraagt om een kwalitatieve analyse te maken van de verschillende opties met het oog op het maken van een beoordeling/rangschikking . Een concrete uitwerking is voor de uitwerkingsfase, maar er wordt gevraagd om de randvoorwaarden voor tunnels nu al te onderzoeken. Deze bevindingen dienen een bepalende factor te zijn bij de keuze van het voorkeursalternatief. Verder wordt gevraagd welke mogelijke milderende maatregelen onderzocht zullen worden? Tot slot mag de modal shift niet gehypothekeerd worden ten gevolge van infrastructuurwijzigingen in dit project.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vraagt een gedegen geluidstudie en luchtkwaliteitsstudie (met voor beide een gedetailleerd meetplan	35

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
op een schaal van minimaal een percelenplan voor het ganse traject). Met een voor beide aspecten een kaart op heden (2024), één in de referentiesituatie (2030), een prognose 2030 in elk alternatief, de gecumuleerde effecten met de mogelijke grote projecten en zeker deze die als “beslist beleid” zijn opgenomen. Zeker ook voor alle locaties waar tunnelmonden zijn voorzien en waar eventuele technische gebouwen of installaties zullen komen boven de tunnels. Dan een overzicht van de milderende maatregelen die momenteel technisch en ruimtelijk mogelijk zijn in elk scenario en de resultaten vergelijking referentie, 2030 en 2050. In navolging van de vragen hierboven volgt de vraag die reeds door anderen ook werd gesteld. Persoon vindt ook nu niets terug in de tussennota over Citizen Science.	
Om de invloed op de leefomgeving te bewaken moet er zo vlug mogelijk een meetnetwerk opgestart worden dat de geluids- en luchtkwaliteit in kaart brengt . Dit kan al in de eerste plaats gebeuren door ons projectvoorstel citizen science , in samenwerking met bevoegde instanties en burgerbewegingen.	49

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende vragen omtrent de onderzoeksaspecten lucht, geluid en gezondheid. Hierbij worden in kader van geluid suggesties gedaan voor het gebruik van geluidsmodellen die de gecombineerde effecten in kaart brengen, een verruiming van het rekengebied van geluid tot waar overschrijdingen van advieswaarden worden verwacht, het gebruik van de geluidsbelastingkaarten van de agglomeratie Antwerpen alsook een vraag tot een gedetailleerde geluidstudie waarin verscheidene situaties in beeld gebracht worden.

In kader van lucht worden vragen gesteld met betrekking tot de (randvoorwaarden voor de) ligging van de tunnelmonden, aangezien deze hotspots van luchtverontreiniging vormen en de luchtkwaliteitsnormen richting 2030 zullen verstrengen. Ook wordt gevraagd welke mogelijke milderende maatregelen er onderzocht zullen worden. Verder wordt er gevraagd voor de bestaande toestand de concentraties NO₂ alsook BC en PM in beeld te brengen en ook te toetsen aan de noodzakelijke daling van het aantal kilometers voor vervoerregio Antwerpen. Eén reactie stelt vragen bij waarom de luchtkwaliteit op perceelsniveau beoordeeld wordt in de uitwerkingsfase.

Met betrekking tot gezondheid wordt duiding gevraagd omtrent de gebruikte gezondheidsnormen. Eén reactie stelt dat de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport niet nodig is.

Reactie op de opmerkingen

De effecten van de programma's (en bv. ook de geplande fietsverbindingen rond Ekeren) op vlak van lucht, geluid en gezondheid zullen in beeld worden gebracht cfr. de beschreven onderzoeksmethodiek. Effecten op fietsers kunnen hieruit worden afgeleid.

Geluid en gezondheid

In kader van het onderzoek naar **geluid** zal binnen het onderzoeksaspect wijzigingen in het geluidsklimaat en dus ook de discipline geluid, de oriëntatiegrafiek toegepast worden en zal voor het formuleren van milderende maatregelen hiermee rekening gehouden worden. Deze beoordeling wordt verder meegenomen in de discipline gezondheid, waar de normen strenger zijn en gelijkgesteld zijn aan de gezondheidskundige advieswaarden uit het WHO rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (Lden van 53dB(A) en Lnight van 45 dB(A)). Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksmethodiek verwijzen we naar de fiches van de relevante onderzoeksaspecten in bijlage 1 van de tussennota.

Voor het **formuleren van kansen** beschouwen we **geluidsniveaus vanaf 60 dB** als mogelijkheden om dit te reduceren binnen de discipline geluid, **binnen de discipline gezondheid vanaf 53 dB**. Het uitvoeren van het project kan zo tot een positief verhaal leiden door het enerzijds verplicht te moeten nemen van maatregelen, evenals het formuleren van kansen voor het aanpakken van bestaande verhoogde geluidsniveaus. Hiervoor dient het studiegebied niet verder aangepast te worden. Op dit strategisch niveau wordt de focus gelegd op de onderscheidende effecten met betrekking tot geluid tussen de verschillende alternatieven. De aanwezigheid van spoor- en/of tramverkeer vormt geen onderscheidend element.

In **fase 2 van het geïntegreerd onderzoek** zal een **meer gedetailleerde geluidstudie** uitgevoerd worden, met inbegrip van (minstens) eerstelijnsbebouwing en correcte dimensionering van tunnels en tunnelmonden, alsook eventueel de impact van spoor- en/of tramverkeer. Grote projecten die beslist beleid zijn, worden opgenomen in de referentiesituatie. Er zal ook een doorkijk gemaakt worden naar 2050. Het uitwerken van gepaste milderende maatregelen kadert ook binnen deze studie. De geluidsbelastingkaarten van de agglomeratie Antwerpen zullen eveneens gehanteerd worden in fase 2 van het geïntegreerd onderzoek.

Verder wordt, in functie van het onderzoeksaspect gezondheid, een **oplijsting van Seveso-inrichtingen** opgenomen in het onderzoek in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek.

Lucht

Binnen het geïntegreerd onderzoek wordt in OA2 (Wijziging in luchtkwaliteit) nagegaan wat de impact van voorliggend project is op de luchtkwaliteit. Hiervoor wordt gebruik van een luchtmodel, geschikt voor het strategische niveau waarop dit onderzoek gevoerd wordt. Elke locatie zal mee in overweging genomen worden tot op de detailgraad van het model – dit zal niet op perceelsniveau zijn.

De referentiesituatie wordt hierbij ook gemodelleerd, waarbij rekening wordt gehouden met beslist beleid.

In **fase 2 van het geïntegreerd onderzoek** zal het **onderzoek naar luchtkwaliteit verder uitgewerkt** worden, hierbij worden volgende aspecten opgenomen:

- De actuele luchtkwaliteit o.b.v. de vermelde kaarten van 2022 en dit voor NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en BC;
- De nuance i.v.m. de vergroening van het wagenpark en de tunnelmonden. Er wordt eveneens bekeken hoe met de verscherpte normen omgegaan dient te worden;
- De toetsing aan de noodzakelijke daling van het aantal kilometers voor vervoerregio Antwerpen.

De **locatiekeuze van de tunnelmonden** i.f.v. de luchtkwaliteit wordt kwalitatief meegenomen in het huidig ontwerpend onderzoek, waarbij tevens rekening gehouden worden met de toekomstige milieukwaliteitsnormen. Mogelijke milderende maatregelen kunnen zijn milieuschermen, snelheidsbeperkingen, etc. Dit moeten we verder afstemmen om na te gaan wat er eventueel haalbaar en realistisch is.

Meetnetwerk

Citizen science wordt binnen DNR niet ingezet ten behoeve van het MER in de onderzoeksfase. Voor de onderzoeken m.b.t. effecten op lucht en geluid wordt gewerkt via geijkte methoden (modellen). Via de werkgroep citizen science wordt wel bekeken op welke manier we citizen science in het voorkeursbesluit kunnen verankeren.

Aanpassingen aan tussennota

In de tussennota v.02 worden volgende zaken opgenomen

- Verdere uitleg bij de gebruikte methodiek en modellen voor lucht en geluid;
- Vermelding oplijsting van de Seveso-inrichtingen wordt opgenomen in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek;
- De gehanteerde milieukwaliteitsnormen en gezondheidkundige advieswaarden.

Categorie 4.8.3 OA4-5 en 7 Groene publieke ruimte, wandel- en fietsvriendelijkheid en recreatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver ijvert voor minimaal het behoud van alle volkstuinten in de geïmpacteerde zones. Volkstuinten zijn volgens hem een wezenlijk onderdeel van de belevingswaarde en vervullen een belangrijke sociale rol. Daarnaast moet er worden gezorgd dat op de plaatsen waar de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur geen bomen toelaat er voor kleinschalige landbouw/volkstuinten ruimte moet worden voorzien.</p>	35
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Het Fort van Stabroek fungeert als groen kader op de rand van de Polder en de haven. Het biedt ruimte voor een symbiose tussen natuur, cultuur en avontuur. De schrijver duidt dat voor hem de recreatieve sector in de plannen van DNR nog niet vaak vermeld staan, alhoewel deze ook gebruiker zijn van de open ruimte. In een kwalitatieve leefomgeving is er nood aan recreatie in al zijn facetten, en wanneer dit in een groen kader kan, is dit zeker een meerwaarde (bv. fort van</p>	33

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Stabroek waar functieverweving het uitgangspunt is). Persoon vindt het belangrijk is voor een breed draagvlak alle betrokken ondernemers in deze planningscontext mee te nemen.	
Onze regio heeft een groot potentieel voor recreatief wandelen . Ook hier kunnen wandelpaden beter aaneengesloten worden tot een hecht wandelpadennetwerk. De trage wegen in kaart gebracht door de stad Antwerpen en de gemeenten in onze regio, kunnen een leidraad zijn om dit te realiseren.	49

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen vragen om aandacht voor verschillende recreatieve aspecten. De opmerkingen vragen aandacht voor het minimaal behoud van de volkstuintjes, meer aandacht voor recreatie (dat vaak ook een gebruiker van de open ruimte is) en voor het potentieel van de regio voor recreatieve wandelingen.

Reactie op de opmerkingen

Het OA7 – Impact en kansen voor open ruimte recreatie gaat na wat de impact is van DNR ten aanzien van recreatieve clusters, hierbij worden zowel de volkstuintjes alsook het Fort van Stabroek mee in opgenomen. Tevens wordt ook in kader van de Nx rekening gehouden met het Fort van Stabroek als belangrijke ruimtelijke structuur en erfgoedelement.

De mogelijkheden voor wandelpaden worden niet op dit strategisch niveau onderzocht. Dit kan echter wel een onderdeel zijn van een volgende fase, de uitwerkingsfase.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.8.4 OA9 Ruimte-inname en ruimtelijke structuren en relaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De onderzoeksnota moet, voor de verschillende alternatieven, antwoorden bieden op de vraag ‘Hoe kunnen we de ruimtelijke impact zo klein mogelijk houden?’	A19
Tegelijk zien we niet direct plannen voor grootschalige onteigeningen, herbestedingen, het slopen van woningen of schrappingen van woongebied.	A23
Het project de Nieuwe Rand zal, afhankelijk van het uiteindelijke scenario zorgen voor een verdere of nieuwe versnippering van de open ruimtegebieden en het aanwezige landbouwareaal. Het zal ook een impact hebben op de mogelijke bestemming van de grond wanneer bvb. wordt gebruik gemaakt van cut- en covertoeepassingen of vanwege de veiligheidsvoorschriften omtrent aanplanting en toegankelijkheid van nieuwe infrastructuur of natuurverbindingen, afwateringen, openleggen van waterlopen, enz. Het onderzoek dient ook een duidelijk beeld te geven van het volledige niet-productief areaal (NPE) voor en na de ingrepen .	35

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen vragen m.b.t. onteigeningen en de opmaak van een ruimtebalans.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het geïntegreerd onderzoek zal in beeld worden gebracht wat de ruimtelijke impact (o.a. mogelijke onteigeningen) is van de verschillende alternatieven binnen OA9.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.8.5 OA10-16 Mobiliteit en verkeersveiligheid

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
In functie van onze betrokkenheid wensen wij verdere verduidelijking, en dient te worden aangegeven welke impact er is op de spoorinfrastructuur en het treinverkeer.	A3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er moet worden onderzocht in welke mate nieuw verkeer wordt geïnduceerd. Nieuwe wegen hebben namelijk een aanzuigeffect, waardoor de nieuwe wegcapaciteit binnen afzienbare tijd weer verstopt kan raken.	A5
De provincie stelt zich de vraag hoe een aanzuigeffect van motorisch verkeer door de aanleg van de nieuwe weg kan worden voorkomen. Wordt dit mee onderzocht en worden hiertoe 'milderende maatregelen' doorvertaald in het project?	A8
We wijzen er op dat op pagina's 77 en 147 het voorgestelde fietsnetwerk afwijkt van het vastgestelde BFF , wat beslist beleid betreft, en de selectie van fietssnelwegen, wat bepaald is bij Ministerieel Besluit.	A8
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon duidt dat de tekst voornamelijk de nadruk te leggen op personenvervoer en de effecten van het project op het vrachtvervoer te beperkt in beeld te brengen. Dit was reeds een opmerking geformuleerd op de Alternatieven. Op die manier wordt bijvoorbeeld ook het criterium 'doorstroming' voor vrachtvervoer niet opgenomen als belangrijk effectcriterium of als ambitiecriteria.	A17
De gevolgen voor de spoorwegactiviteiten van de mogelijke ondertunneling ter hoogte van havenaansluiting en de gevolgen van de op heden indicatieve aanduiding van de fietsroute op dezelfde locatie richting de verlegde Schijns is op heden niet duidelijk onderzocht.	A20
De VMM wenst te benadrukken dat het aanleggen van extra rijstroken een aanzuigeffect kan creëren en zodoende de voorziene modal shift kan hypothekeren. De vervoerregio Antwerpen streeft naar een ambitieuze modal shift in personenvervoer, vandaar ook het belang om de autoverplaatsingen eerder te ontmoedigen dan te stimuleren.	A23
Het is nodig de scope van OA15 te wijzigen. De focus ligt nu heel erg op de impact op de woonkernen. Op een strategisch niveau gaat dit te veel in detail. Het is beter de focus te leggen op de impact op de doorgaande wegen.	A23
In het verdere uitwerking is het belangrijk dat in elk programma de fietsverbindingen doorheen de reservatiezone A102 worden meegenomen en hun mogelijke ligging duidelijk wordt weergegeven op de tekeningen.	A24
Het aanleggen van de A102 met ASC is verder een opportuniteit om de bedrijvenszone Kanaalkant beter te ontsluiten en tegelijk het bestemmingsverkeer van en naar deze zone weg te halen, waar het vandaag bovengronds rijdt. Om de afwegingen te objectiveren om al dan niet te kiezen voor een ASC als ook voor de wijze waarop de A102 in dat geval moet worden aangetakt op de E19 en de E313, zijn meer data nodig over de verkeersbewegingen van en naar de Kanaalkant.	A27
<i>Samenvatting van de reactie</i> Graag onderzoek of een opsomming van maatregelen en aanpassingen die genomen zullen worden om sluipverkeer in de woonkernen/gebied te beperken en het onderliggende wegennet te vrijwaren van extra verkeer. Gezien betolling de wijze van financiering wordt voor het ganse Oosterweelproject is het zeker dat uitwegen zullen worden gezocht. Volgens het overwegingsdocument maken maatregelen ter handhaving van bvb. snelheid geen deel uit van het onderzoek. Ik vraag dit toch mee te nemen gezien enkel afdwingbare maatregelen effectief zullen zijn om het verkeer te sturen naar de juiste infrastructuur.	35
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vraagt om de OA's 10, 11 en 12 opnieuw op te nemen , aangezien Routeplan 2030 onvoldoende rekening houdt met de	35

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>noordelijke gemeenten (te motiveren vanuit voortschrijdend inzicht). Persoon duidt dat in verschillende projecten onvoldoende aandacht is voor lokale woon- en verbindingswegen (dus enkel focus op verbinding van en naar de stad en haven) en mensen met een bewegingsbeperking die niet langs verbindingswegen of -knooppunten benadeeld worden. Wil men de doelstellingen halen moet gewerkt worden aan een degelijke verbetering van het rasternetwerk dat tussen al deze infrastructuur ligt.</p>	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie duidt dat de impact (zowel ruimtelijk alsook de aanleg) van een verzamelende A102 zeer groot zou zijn. De resultaten tonen aan dat een verzamelende A102 weinig verkeer van de ring haalt en het scenario voorbijgaat aan de doelstelling om verkeer rond Antwerpen te leiden. Het argument dat dit de woonkernen kan ontlasten van sluipverkeer houdt geen rekening met dat geïnduceerd verkeer. En er zijn alternatieven denkbaar voor het ontlasten van woonkernen en het beter ontsluiten van bedrijventerreinen, zoals circulatieplannen.</p>	38
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver is verbaasd de aanpassingen in OA 15 te lezen. Dit OA zal zich vanaf nu focussen op de effecten van wijzigingen op het onderliggend wegennet in de woonkernen. Zo lijkt het alsof dit OA werd aangepast om het programma voor een verzamelende A102 te moeten gaan ondersteunen. De verfijning die werd in dit hoofdstuk nergens besproken en toegelicht en dit werd ook niet zo besproken op de werkbank. We zijn niet akkoord met deze verfijning, omdat een scenario met een verzamelende A102 ook effecten kan hebben elders als gevolg van geïnduceerd verkeer, die ook onderzocht moeten worden. Bovendien zien we methodologische problemen aangezien in de werkbank werd opgemerkt dat de gebruikte verkeersmodellen niet geschikt waren om effecten op deze schaal betrouwbaar te beoordelen.</p>	38
<p>Het fietspadennetwerk is de voorbije jaren sterk uitgebreid. Toch zijn er nog missing links en moet de kwaliteit van fietspaden verbeterd worden om het comfort van de gebruikers te verhogen.</p>	49
<ul style="list-style-type: none"> - Fiets- en wandelpaden moeten in kaart gebracht worden. - Verplaatsingen per fiets moeten geteld worden. - Ontbrekende schakels in en naar fietsverbindingen van het district naar buurgemeenten en Antwerpen moeten gelegd worden (F12 - Danckerseweg - Parijseweg - F14). - Opwaardering van bestaande fietspaden. 	49
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De verkeersdoorstroming op hoofdwegen kan zeker verbeterd worden door plaatselijke infrastructuur-ingrepen of door een slimme verkeerssturing. Sluipverkeer in woonwijken moet vermeden worden met verkeersmaatregelen o.a. éénrichtingsverkeer, circulatieplannen, fietsstraten,... De aanleg van nieuwe autowegen kan enkel wanneer overduidelijk bewezen is dat zij bijdragen tot een verbetering van de leefbaarheid.</p>	49
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie vraagt om bij het onderzoek van een A102 zonder ASC een zeer duidelijke intekening te maken van lokale aanrijroutes en het lokaal vrachtroutennetwerk dat daarop van toepassing is (incl. weginrichting, snelheidsregime, de plek van zwakke weggebruikers, 24/7-economie). Er moet met andere woorden een gedragen bovengrondse afwikkeling worden gecreëerd voor economisch verkeer die na de ingebruikname van de A102 niet alleen gegarandeerd is, maar bovendien voldoende competitief, veilig en robuust is. De ondernemingen moeten in gelijk welk scenario zekerheid van efficiënte afwikkeling hebben.</p>	69
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie vraagt om bijkomend in kaart te brengen hoe de verschillende bedrijvenszones aan de oostzijde van de Nieuwe Rand worden ontsloten, zowel lokaal als naar het hoofdwegennet. Daarbij moeten</p>	69

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
zowel de afstand als de verplaatsingstijd van de huidige toestand vergeleken worden met de toekomstige scenario's. Reactie vraagt om dit ook voor de toekomstige ontwikkelingen die in die omgeving worden overwogen in kaart te brengen.	
Bijkomend is het noodzakelijk om bij het onderzoek van de piste van een A102 zonder ASC thv de Kanaalkant, exact te definiëren langs welke route het vrachtkeer bovengronds zal worden afgewikkeld met bestemming van deze bedrijvzone . Er dient op die route(s) eveneens in kaart worden gebracht wat de wegbezetting is van het bovengrondse woon-werkverkeer, alsook het handelsgebonden verkeer naar deze zone (personenwagens en lichte vracht). Tevens moet worden onderzocht of die bovengrondse afwikkeling voldoende robuust en efficiënt is en ingericht kan worden om als permanente aanrijroute voor economisch gerelateerd verkeer te fungeren.	69
De nota geeft aan dat alle sensitiviteitsanalyses zijn gebaseerd op het maximale scenario (A102 als verzamelweg + de Nx). Dit wordt als onlogisch beschouwd, en er wordt benadrukt dat sensitiviteitsanalyses ook nodig zijn voor Haventracé Light of andere nul-scenario's. Dit om de effecten te evalueren in het geval van: <ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van een ambitieuze modal shift. - Invoering van sturende verkeersfiscaliteit. - Niet-uitvoering van het ENA-project langs de E313, waardoor geen nieuwe bedrijventerreinen ontstaan in Wommelgem/Ranst, wat mogelijk in strijd is met de klimaatdoelstellingen van 'De Nieuwe Rand'. 	A5

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties uiteten ongerustheid met betrekking tot het **mogelijk aanzuigefect** van de uitbreiding van de wegenis. Zo wordt er ook gevraagd om een opsomming van **maatregelen om sluipverkeer te vermijden** en het onderliggend wegennet te vrijwaren. Enkele reacties vragen om aandacht voor de impact op de spoorinfrastructuur en het treinverkeer. Een reactie vraagt om de OA's 10, 11 en 12 opnieuw op te nemen.

Enkele reacties stellen eveneens de **wijziging van de focus** van het **OA15** in vraag, waarbij de focus verplaatst naar het onderliggend wegennet en vragen om op strategisch niveau de focus op de doorgaande wegen te leggen. Een aantal reacties stellen dat er een beperkte aandacht uitgaat naar het aspect **vrachtvervoer** en vragen om in beeld te brengen hoe vrachtverkeer met bestemming bedrijvzone afgewikkeld wordt in geval van A102 zonder ASC. Eén reactie vraagt om de ontsluiting van de (huidige en toekomstige) bedrijvzones (afstand, verplaatsingstijd) mee in beeld te brengen in het onderzoek. Ook wordt gevraagd om meer data i.k.v. verkeersbewegingen naar de Kanaalkant i.f.v. de afweging van het ASC A102.

Met betrekking tot het fietsnetwerk wordt gesteld dat het voorgestelde fietsnetwerk afwijkt van het vastgestelde BFF. Enkele andere reacties benadrukken het **belang van fietsverbindingen** en het wegwerken van missing links, bv. ter hoogte van de zone A102. Eén reactie vraagt om ook de wandelpaden in beeld te brengen.

Eén reactie gaat in op de **sensitiviteitsanalyses** en stelt dat het onlogisch is dat deze gebaseerd zijn op het maximale scenario. Er zouden ook sensitiviteitsanalyses moeten doorgevoerd worden van de voor de andere scenario's om bepaalde ontwikkelingen buiten het project te kunnen evalueren, zoals sturende verkeersfiscaliteit, de niet-ontwikkeling van Lage Keer, en de realisatie van een ambitieuze modal shift. Eén reactie vraagt om een duidelijke bovengrondse afwikkeling van het economisch verkeer indien er een A102 zonder ASC zou komen.

Reactie op de opmerkingen

De impact van bijkomende weginfrastructuur op de modal shift wordt berekend en meegenomen in de beoordeling van de alternatieven. De **belangrijkste oorzaken van geïnduceerd verkeer worden eveneens meegenomen door het verkeersmodel** en worden zodoende in het onderzoek gevat. Daarnaast zullen we ook een kwalitatieve bespreking maken van de impact van bijkomende infrastructuur op geïnduceerd verkeer en dit meenemen in de beoordeling van de verschillende alternatieven. In OA13 (hoofdwegennet) wordt doorstroming als criterium gehanteerd. **Doorstroming is niet onderscheidend naar voertuigtype**, als de doorstroming goed is, dan is die zowel voor

personenwagens als voor vrachtwagens in orde. De impact op vrachtroutenetwerk wordt bekeken, maar niet bedrijventerrein per bedrijventerrein. Het onderzoek dat tot nu gebeurd is volstaat in deze strategische fase om een onderbouwde vergelijking te maken tussen de 3 programma's en voor het bepalen van de locatie van het ASC op de A102. Als er geen A102 met ASC komt, dan zal het vrachtverkeer de bestaande routes blijven gebruiken. Een meer gedetailleerd onderzoek naar het functioneren van de bedrijvenszone valt op dit moment niet binnen de scope van DNR.

De onderzoeksaspecten 10, 11 en 12 maken nog steeds deel uit van het geïntegreerd onderzoek, enkel werd voor deze aspecten geen verfijning van de methodiek voorzien, maar blijft de bestaande methodiek behouden. Binnen OA10 wordt nagegaan wat de impact van het project is t.a.v. openbaar vervoer, indien er impact te verwachten is op de spoorinfrastructuur en het treinverkeer wordt dit ook hier ondergebracht. Binnen onderzoeksaspect 14 wordt de vraag m.b.t. de bovengrondse afwikkeling van economisch verkeer onderzocht (zie verfijning OA14). Binnen het onderzoek wordt het impact van de programma's op de omgeving, en dus ook de bedrijvenszones, onderzocht. Dit onderzoek vertrekt echter vanuit de programma's en niet vanuit de bedrijvenszones.

De **onderzoeksmethodiek van OA15** zal in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek aangepast worden, waarbij de **focus** wordt gelegd op de **doorgaande wegen** (gewestwegen). Op deze manier wordt niet enkel gekeken naar de **woonkernen** maar ook naar effecten die zich hierbuiten voordoen én wordt een selectie van wegen gehanteerd waarbij de resultaten van de verkeersmodellen voldoende geschikt zijn om op betrouwbare wijze te worden geïnterpreteerd. Binnen OA15 worden eveneens enkele **mogelijke maatregelen** opgelijst om **sluipverkeer uit woonkernen te weren**. Op strategisch niveau wordt niet per woonkern een set van maatregelen uitgewerkt, dit kan onderdeel vormen van de volgende fase, de uitwerkingsfase - in samenspraak met lokale besturen.

Wandelpaden worden **niet in kaart gebracht** op dit strategisch niveau. Deze kunnen verder bekeken worden in een volgende fase, de uitwerkingsfase. Onderzoek naar **fietspaden** maakt **wél** deel uit van het geïntegreerd onderzoek binnen OA11, waar nagegaan wordt welke kansen er ontstaan ter verbetering van het fietsnetwerk. Hierbij worden de bestaande fietstellingen gebruikt, aangevuld met tellingen uit Telramen die door DNR ingezet worden. Deze kansen betreffen zowel missing links als het verbeteren van de kwaliteit van bestaande fietspaden. De verdere uitwerking van de voorgestelde fietsverbindingen op netwerkniveau is een belangrijk onderdeel van de uitwerking van de 3 programma's. Dit wordt dus opgenomen in het onderzoek en dit voor alle zones, niet enkel de zone A102. Fietsnetwerken binnen de woonkernen worden echter niet meegenomen op dit strategisch niveau (mogelijk onderdeel van uitwerkingsfase). Verder zal, bij de uitwerking van de fietsroutes en de ondertunneling t.h.v. spoorwegactiviteiten in overleg gegaan worden met de spoorwegbeheerder. Eventuele randvoorwaarden voor de aanleg van de tunnel of fietsroute worden verder meegenomen. De voorgestelde fietsverbindingen in de Tussennota v.01 op p. 77 en p. 147 bestaan uit een ontwerpverkenning om nieuwe verbindingen te voorzien en/of bestaande verbindingen te verleggen, bijgevolg komen deze dus inderdaad niet overeen met het bestaande BFF-netwerk. Indien uit het onderzoek uiteindelijk kansen naar voor komen voor aanpassingen aan het BFF, dan is het mogelijk dat deze worden verankerd in het voorkeursbesluit.

De **sensitiviteitsanalyses** hebben ons geleerd dat:

- het realiseren van Routeplan 2030 vooral impact heeft op het onderliggend wegennet binnen het gebied tot aan de A102/R11, en maar weinig impact op de verkeersstromen op het hoofdwegennet;
- de tolsturing door de Scheldetunnels cruciaal is om verkeer via het Haventracé te sturen/dat een deel van de doelstellingen van het Haventracé al gerealiseerd worden door de tolsturing.

We verwachten geen wijzigingen in deze inzichten door de sensitiviteitsanalyses te herhalen op andere scenario's, toch niet op het niveau dat ze de strategische keuze voor al dan niet A102 aanleggen en al dan niet een ASC op de A102 voorzien, gaan beïnvloeden. In een latere fase, bij de uitwerking van het voorkeursscenario, zijn nieuwe sensitiviteitsanalyses mogelijk wel weer nuttig. DNR houdt rekening met de realisatie van de Lage Keer (als onderdeel van het ENA-project) in de referentiesituatie (zie ook uitleg Categorie 4.1.4) en het doorkijkscenario. In kader van de Lage Keer werd er ook een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd om het effect van de Lage Keer op het hoofdwegennet in kaart te brengen. Klimaatdoelstellingen die worden gesteld binnen DNR dienen dus gehaald te worden, rekening houdende met de realisatie van de Lage Keer als beslist beleid.

Aanpassingen aan tussennota

- Verfijning van de onderzoeksmethodiek voor OA 15, waarbij de focus ook op doorgaande wegen wordt gelegd.

Categorie 4.8.6 OA17 Klimaatmitigatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Wordt er ook rekening gehouden met de uitstoot van de technieken die overwogen worden voor de opslag van koolstof (bebossing, bosomvorming, herinrichten landen, ontharden)?	A24

Reactie op de opmerkingen

De techniek voor de opslag wordt buiten beschouwing gelaten.

Aanpassingen aan tussennota

De reactie leidt niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.8.7 OA18-19 Grond- en oppervlaktewater

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Vanuit het thema 'water' (OA18) zijn er enkele opmerkingen en aanvullingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - De impact op de waterberging en huidige overstromingsgevoelige zones ook mee te vermelden. - Zijn ophogingen hier ook niet relevant? - Wat met ontharding van bestaande infrastructuur die overbodig wordt in geval van aanleg van nieuwe infrastructuur? - Wat met bestaande, overgedimensioneerde infrastructuur? <p>De tabel van de te onderzoeken aspecten dient overeenkomstig te worden aangepast/aangevuld, bv. "Kwalitatieve evaluatie van de impact van het project op het oppervlaktewaternetwerk" aanvullen met "...en op overstromingsgevoelige gebieden, bergingsgebieden en infiltratiezones."</p> <p>In tabel van het beoordelingskader wordt er geoordeeld over de mate waarin de overstromingsgevoeligheid wijzigt. Over de impact op bestaande overstromingsgevoelige gebieden wordt er niet rechtstreeks gesproken, noch over de overstromingsgevoeligheid van afwaartse gebieden. Bij de toename van afwatering door verharding is dat zeker een bekommernis.</p>	A8
Het project van TucRail rond de nieuwe sporenbundel aan Oude Landen wordt bij OA18 niet vermeld. Dit gaat gepaard met een inrichting van het gebied tussen de sporen als een 'waterpark' waarbij de Laarse beek ook verlegd wordt.	A8
OA18: Er loopt een ecohydrologische studie Wijnegemhof met mogelijke impact op waterverdeling Zwanebeek en Groot Schijn. Hieruit volgend zullen ingrepen aan de Zwanebeek voor vismigratie, waterberging, structuurverbetering en ecologische inrichting volgen.	A8
Bij OA18 dient in de wisselwerking met andere onderzoeksaspecten (p.B1-77) de impact van vervuild water op natuur meegenomen te worden.	A23
Wat betreft de bijlagen geeft OA18 in bijlage 1 een beoordeling weer voor de wijzigingen van oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit. Hier werden t.o.v. de vorige nota een aantal elementen m.b.t. de mogelijke impact op oppervlaktewater toegevoegd . De samenvattende tabel met het beoordelingskader (pag.B1-78) geeft enkel effecten m.b.t. oppervlaktewaterkwantiteit weer. Hier wordt nergens oppervlaktewaterkwaliteit vermeld.	A23
<p><i>Bijlage 1 – p. 75</i></p> <p>Er wordt ingegaan op het behoud en vergroten van het waterbergend vermogen. We wensen erop te wijzen dat voor de VMM binnen fluviaal overstromingsgevoelig gebied ook moet rekening gehouden worden met de ingenomen oppervlakte aan overstromingsgebied en niet louter met het volume dat wordt ingenomen. Dit dient ook</p>	A23

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
aangevuld te worden onder de methodiek (verstoring van overstromingsgebied).	
<i>Bijlage 3</i> Op de posters wordt voor OA 18 ingegaan op de criteria van de hemelwaterverordening. Daarbij wordt gesteld dat er volgens de verordening 430 m ³ aan buffering moet voorzien worden. Dit klopt als er louter wordt voorzien in buffering met vertraagde afvoer. Voor gronden waar kan ingezet worden op infiltratie is de eis 330 m³/ha aan infiltratieoppervlakte te realiseren boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand . Gelieve dit te verduidelijken op de poster.	A23
<i>Bijlage 3</i> Op de poster wordt ook gerefereerd naar de pluviale en fluviale kaarten van 2018. Graag de verwijzing opnemen naar de officiële overstromingskaarten die dateren van 1 januari 2023 .	A23
Wat compensatie van ingenomen ruimte voor water betreft zou ook nog moeten verduidelijkt worden dat een afgraving maar zinvol is boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand .	A23
De poster vermeld ook dat grachten een zuiverend effect kunnen hebben op de waterkwaliteit. Mogelijk zijn locatie-specifiek bv. nabij kwetsbare gebieden ook aanvullende voorzorgsmaatregelen aangewezen om de impact van verontreinigd hemelwater te milderen.	A23
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vraagt om een onderzoek naar onthardingsmogelijkheden i.k.v. de bouwshift (i.k.v. compensaties en ontsnippering). Persoon verwijst naar 'Breekijzer', en het project 'Waar een wil is, kan een weg weg', die ingeschakeld kunnen worden voor een screening naar onthardingskansen.	29
We vinden nog steeds niet terug of de grondwaterwinningen (vergund en niet-vergund) onderzocht wordt in het geïntegreerd onderzoek. Graag mee onderzoeken wat het effect van alle grondwaterwinning is.	43
Alles wat extra verhard wordt, moet zeker tegelijkertijd gecompenseerd worden door ontharding binnen het eigen projectgebied.	49

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven aanvullingen en bedenkingen met betrekking tot o.a. ontharding, (inname van) overstromingsgevoelige gebieden, het ontbreken van oppervlaktewaterkwaliteit, en het effect van grondwaterwinningen.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het OA18 volgen we de huidige wetgeving rond reliëfwijziging in overstromingsgevoelig gebied. Indien wordt **opgehoogd** in een gebied (fluviale of pluviale overstromingsgevoeligheid, T100, huidig klimaat) en zodus ruimte wordt ingenomen voor water, moet dit volume **gecompenseerd** worden (cfr. behoud waterbergend vermogen) in de nabije omgeving van de ophoging. De oppervlaktewaterkwaliteit zal ook binnen het onderzoek in beeld gebracht worden, dit echter wel op strategisch niveau. De gevraagde wijzigingen m.b.t. waterberging en overstromingsgevoelige gebieden, de ingenomen oppervlakte aan overstromingsgebied en oppervlaktewaterkwaliteit worden in de tabel 'te onderzoeken' en het 'beoordelingskader' aangepast aangezien de vermelde thema's ook onderzocht worden.

Ook de aanvulling m.b.t. het feit dat afgravingen enkel zinvol zijn boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand en de aanvulling m.b.t. infiltratiecapaciteit op gronden wordt toegevoegd. We duiden graag nog dat de reeds uitgevoerde ontwerp oefeningen de buffereis gebruikt werd van 430 m³/ha om nu reeds het worst case te rekenen en het maximale ruimtebeslag in kaart te brengen.

Zoals gesteld kunnen **grachten een zuiverend effect** hebben op de waterkwaliteit en zijn voorzorgsmaatregelen i.k.v. natuurwaarden en verontreinigd hemelwater hierbij relevant, dit wordt kwalitatief opgenomen binnen OA18. Verder ligt binnen OA18 de focus momenteel uitsluitend op het effect van het project op de waterkwaliteit. Binnen het onderzoeksaspect worden verschillende zuiveringsmethoden voorgesteld als milderende maatregel. Indien een bepaald ontwerp met specifieke milderende maatregelen wordt goedgekeurd, kan worden onderzocht waar deze maatregelen ontbreken

en waar dus een negatieve impact op de natuur te verwachten is. Dit wordt aangevuld in de tussennota v.02.

Kansen tot ontharding worden meegenomen in het onderzoek. In OA9 wordt de opgave van verharding per programma in beeld gebracht en ook in OA18 worden kansen geformuleerd. Om uitspraken te doen omtrent de bestaande, overgedimensioneerde infrastructuur zou een volledige evaluatie (incl. modellering) van de bestaande infrastructuur noodzakelijk zijn. Deze analyse wordt in deze fase niet gemaakt, wel worden bij de klimaatgordel kansen voor ontharding opgenomen. Onthardingsprojecten kunnen deel uitmaken van het voorkeursbesluit.

Verder wordt de ecohydrologische studie Wijnegemhof mee opgenomen in de referentiesituatie. Ook het project aan de spoorwegbundel aan Oude Landen wordt binnen DNR opgenomen in de referentiesituatie (2030) als beslist beleid, en dus ook bij het OA 18.

Het is niet de doelstelling om in deze fase de **bestaande grondwaterwinningen** te analyseren. We gebruiken het bestaande en voorhanden zijnde bronnenmateriaal. Dit knelpunt (grondwaterwinningen) zal kwalitatief worden meegenomen in Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

Allerlaatst duiden we dat de meest recente overstromingskaarten (2023) in het onderzoek gehanteerd worden. Dit wordt tekstueel aangepast.

Aanpassingen aan tussennota

- Verduidelijking toepassing van de wetgeving rond reliëfwijziging in overstromingsgevoelig gebied en compensatie (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek)
- Verduidelijking kansen tot ontharding
- Aanvulling m.b.t. afgravingen, zuiveringstechnieken en effecten op kwetsbare natuur
- Aanpassingen aan de 'te onderzoeken'-tabel m.b.t. overstromingsgevoelige gebieden, waterbergingsgebieden en infiltratiezones, oppervlaktewaterkwaliteit
- Aanpassing aan de beoordelingstabel m.b.t. overstromingsgevoeligheid in reeds overstromingsgevoelige (afwaartse) gebieden.
- Toevoeging Ecohydrologische studie Wijnegemhof aan referentiesituatie (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek)
- Project aan de spoorwegbundel Oude Landen wordt van de doorkijk (2050) naar de referentiesituatie verplaatst (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek)
- Verduidelijking knelpunt grondwaterwinningen (Fase 2 van het geïntegreerd onderzoek)
- De overstromingskaarten worden aangepast naar de laatste versie (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek).

Categorie 4.8.8 OA20-22 Biodiversiteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de uitbreiding van de capaciteit van de A12 wordt nodig geacht (cfr. dagelijkse files op A12 richting Antwerpen), maar dat een derde baanvak maar kan gerealiseerd worden aan de kant van de haven, en niet aan de kant van de Polder. De Ettenhovense polder is gelegen in de Europese Richtlijn 2009/147/EF of de speciale beschermingszone vogelrichtlijngebied. Ingevolge het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Antwerpen is deze polder tevens beschermd landschap.	A22, A25
Bij OA21 en OA22 dient naast de huidig aanwezige natuurwaarde v.w.b. SBZ's ook rekening gehouden te worden met potentiële natuurwaarden .	A23
Ecopassages en ecohydrologische verbindingen dienen niet enkel over de E313 (Wijnegembaan, Vaartstraat, Broechemhof) bekeken te worden, maar ook onder de E313 (Diepebeek, Hogenaardseloop, Merriebeek, Tappelbeek).	A23
Een bijkomend onderzoeksaspect lijkt noodzakelijk: de verzuring en eutrofiëring m.b.t. de impact op biodiversiteit . Deze belangrijke milieudruk kan niet genegeerd worden in deze fase van het complex project.	A23

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Positieve impact ecotoop inname en ruimtelijke structuur wordt zowel voor tunnel als overkappingsproject gelijk gescoord. Dit lijkt een ongenueanceerde stellingname. De impact kan toch niet 100% gelijk zijn? (zie p.70/80)	A24
Vogeltrek (voor- en najaar) volgt de lijn van NO naar ZW en omgekeerd. De stad Antwerpen zelf wordt gemeden. De huidige treklijn loopt grosso modo over de groengebieden dichterbij de stad: Peerdsbos – Calixberg – Park van het kasteel van Schoten – Ertbrugge – Rivierenhof – Boelaarpark – Nachtegalen-/Middelheimpark – Schoonselhof - Kasteel Kleidaal – Schelde. Deze groene stapstenen kunnen best versterkt worden vanuit voor deze migratie; ze vormen nu reeds de bereikbare groene longen in de agglomeratie.	12
<i>Samenvatting van de reactie</i> In de voorgestelde verfijning rond OA 22 wordt voorgesteld om de Passende Beoordeling en VEN-toets enkel op te maken in functie van het voorontwerp voorkeursbesluit . De schrijver stelt dat dit in strijd is met de Europese richtlijnen, waarbij onderzoek naar impact op Natura 2000 gebieden en VEN gebieden onderdeel hoort uit te maken van het geïntegreerd onderzoek , zodat ook deze inzichten meegenomen worden in het zoekproces, waarbij de conclusies van de VEN-toets en Passende beoordeling bepalende randvoorwaarden kunnen zijn. De schrijver stelt voor om de passende beoordeling en VEN-toets uit te voeren als instrument voor co-creatie en besluitvorming, niet enkel voor het voorontwerp voorkeursbesluit.	29
We blijven – zoals we reeds aangaven in onze inspraaknota op de AON – niet akkoord met het feit dat de doelstellingen inzake biodiversiteit uit de startbeslissing volledig onder de doelstelling klimaatrobuuste rand werden opgenomen , vermits die startbeslissing dit ook in functie van het verbeteren omgevingskwaliteit plaatst (en dit ook in de ambitiefase van DNR zo werd vertaald). Biodiversiteitswinsten kunnen vanuit de aparte probleemstelling niet louter onder klimaatrobuustheid worden benaderd. Wij vragen dus een specifieke aanpak van dit element.	38
Wat biodiversiteit betreft blijven we van mening dat dit niet louter onder de klimaatrobuuste rand zou mogen behandeld worden, omdat dit thema nu bekeken wordt vanuit het oogpunt klimaat, terwijl het geen 'één op één'-verhaal is en dus een eigen aanpak en werkwijze nodig heeft.	38
De vereniging verwijst naar eerdere inspraak bij de AON, waarbij ze reeds vroegen om bijzondere aandacht voor het natuurgebied 't Asbroek in Schoten. De vereniging duidt dan ook dat ze dit niet terugvinden in de Tussennota. Vb. op p. B1-87 en p. 81 en 299 wordt 't Asbroek niet meegenomen, en ook op andere kaarten is het natuurgebied niet aangeduid. Ze vragen dus opnieuw uitdrukkelijk om te onderzoeken wat de gevolgen van de aanleg, bemaling en aanwezigheid van de A102 heeft op 't Asbroek.	43
Een degelijk onderzoek naar uitbreiding en verbinding van natuurgebieden om een groene corridor in de regio te creëren tussen de haven en de woonkernen moet in de DNR meegenomen worden.	49
In bijlage 6 vinden we meer informatie over onder andere de referentiesituatie 2030 en doorkijk naar 2050 . We vinden het frappant hoeveel "gewenste natuurverbindingen" hierbij naar boven komen. We willen hierbij benadrukken dat de wenselijkheid en mogelijke impact van deze verbindingen grondig onderzocht moeten worden alvorens deze op te nemen als te realiseren. Aangezien vele hiervan zijn opgenomen in de klimaatgordel is dat onderzoek naar impact, zoals reeds geduid, tot op heden nog niet gevoerd.	32, 72, 77, 80, 93
<i>Samenvatting van de reactie – Bijlage 3</i> In OA20 wordt de ecoverbinding aangehaald die gerealiseerd kan worden in de reservatiestrook van de A102 . Er worden verschillende deelprojecten aangehaald om dit te realiseren, waaronder ecobruggen	96

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
aan de Bisschoppenhoflaan, Bredabaan, etc. Het is echter optimaal om geen enkele kruisende weginfrastructuur te hebben, en het lijkt dat er daar maar 1 'kans' echt ontbreekt: de dwarsende wegen t.h.v. Schoten. Mits een kleine reorganisatie van de weginfrastructuur moet het mogelijk zijn om daar een gecombineerde fiets- en ecopassage te plannen bestaande uit 2 bruggen, om zo zowel de fietssnelwegring FR2 als de ecocorridor te vervolledigen. Dit wordt best minstens planmatig meegenomen, zodat er in de toekomst naar gehandeld kan worden. Daarnaast is het onduidelijk of de Laaglandlaan en de Zwaantjeslei in Merksem ook geïdentificeerd zijn als knelpunt die als kans ofwel geknipt ofwel samengevoegd kunnen worden tot 1 overbrugde dwarsverbinding door de eco- en fietssnelwegcorridor.	

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om bijkomend onderzoek in kader van verzuring en eutrofiëring en de uitvoering van de passende beoordeling en VEN-voortoets tijdens het geïntegreerd onderzoek om zo ook de inzichten in het zoekproces te kunnen meenemen; aandacht voor het SBZ-V in de polder en hierbij ook rekening te houden met potentiële natuurwaarden. Verder vragen enkele reacties om verduidelijking van de beoordeling en waarom biodiversiteit enkel onder de klimaatrobuuste rand behandeld wordt. Tot slot stellen een aantal reacties bijkomende/voorgestelde ecologische verbindingen, de toevoeging van 't Asbroek en de versterking van groene stapstenen voor, dit laatste o.a. in kader van vogeltrek.

Reactie op de opmerkingen

Voor het onderzoek naar biodiversiteit werd een specifieke aanpak voorgesteld: aan de hand van 3 onderzoeksaspecten, nl. Ecologische structuren en relaties (OA20), Ecotoopinname en -creatie (OA21) en Verstoring t.a.v. biodiversiteit (OA22), worden de impact én de kansen nagegaan voor biodiversiteit. Binnen de doelstelling rond de klimaatrobuuste rand wordt geen prioritering gehanteerd in acties. Kansen in kader van biodiversiteit zijn dus evenwaardig aan andere kansen en zullen als dusdanig behandeld worden bij het opstellen van een voorkeursbesluit, maar dit wel onder de koepel van de klimaatdoelstelling. **Biodiversiteit** wordt cfr. de startbeslissing beschouwd als **meekeepkansen** (en dus niet als doelstelling) binnen zowel de infrastructuurstrook als in de klimaatgordel. Regulier natuurbeleid (waarvan de doelstellingen vastgelegd zijn in managementplannen, bosbeheerplannen, ...) is echter geen meekoppelkans. Hierbij geven we volgend voorbeeld: een kans rond het omzetten van bos naar heide zal niet worden meegenomen in het voorkeursbesluit omdat deze geen bijdrage levert aan de klimaatdoelstelling. Een nieuw bos creëren op een nu verhard terrein daarentegen zal wel meegenomen kunnen worden want daar is er duidelijk wel klimaatwinst.

In de drie eerder vermelde onderzoeksaspecten wordt onderzoek gevoerd naar de mogelijke impact op natuur en biodiversiteit (o.a. een stikstofanalyse, versnippering...) binnen het volledige studiegebied, waarbij ook aandacht besteed wordt aan de mogelijke impact op de beschermde natuurwaarden (SBZ, VEN...). Op deze manier worden de inzichten (mogelijke inname gebied, impact op instandhoudingsdoelstellingen...) in kaart gebracht en maken deze inzichten (en consequenties) onderdeel uit van de afweging omtrent een voorkeur. Het **instrument 'Passende Beoordeling'** zelf zal echter pas opgemaakt worden **in kader van het voorkeursbesluit**. Verder worden in OA22 de effecten van verzuring en vermesting door **stikstofdepositie** onderzocht (zie fiche OA22 in bijlage 1 van de Tussennota). Dit onderzoek is op heden lopende.

We duiden graag dat ecopassages onder de barrière (hier gevraagd i.k.v. de E313) zeer relevant zijn voor verschillende soorten, waarbij deze best de bestaande waterlopen en beken volgen. In het onderzoek van OA20 werden ecoduikers ter hoogte van de Koude Beek, de Hogenaardseloop en de Grote Merriebeek meegenomen als ontsnipperingskansen bij de E313. De dwarsing van de Tappelbeek ligt buiten de projectzone van de infrastructuurstrook. Verder wordt ook het onderzoek naar het uitbreiden en verbinden van natuurgebieden opgenomen in het OA20. Tal van kansen werden hiervoor reeds opgenomen in de Longlist van kansen (zie Bijlage 5 van de Tussennota).

De vermelde gebieden van de treklijn die overlappen met het studiegebied van DNR zijn opgenomen in het ecologisch netwerk dat voor dit onderzoek werd gedefinieerd. **Trekvogels** zijn niet rechtstreeks als doelsoorten voor de leefgebieden in het ecologisch netwerk voor dit onderzoek opgenomen, in tegenstelling tot vleermuizen, bunzing, bruin blauwtje...; soorten die door hun habitatvereisten richtinggevend kunnen zijn voor ontwerpvereisten voor bijkomend groen of ecologische ontsnippering. Wel is vogelmigratie uiteraard een relevant argument om voor een robuust netwerk van groengebieden in de oostrand van Antwerpen te streven.

Natuurverbindingen die opgenomen worden in de referentiesituatie, worden beschouwd als beslist beleid en worden voorzien als te realiseren binnen andere planprocessen. **De natuurverbindingen die worden benoemd in het doorkijkscenario zijn tevens natuurverbindingen die als gewenst worden beschouwd binnen andere planprocessen.** Binnen DNR is het voornamelijk de bedoeling om na te gaan in welke mate ingrepen binnen DNR mogelijke ingrepen uit het doorkijkscenario versterken dan wel hypothekeren, niet om uitspraak te doen over de wenselijkheid van deze verbindingen. Deze zijn immers beschreven in andere planprocessen.

Natuurgebied 't **Asbroek** wordt niet expliciet vernoemd als afzonderlijke natuurkern, maar wordt opgenomen binnen ruimer bos- en parkgebied 'Vordenstein en omgeving' en wordt zodoende ook betrokken bij het onderzoek in OA's 20 en 21. Op de basiskaarten van dit onderzoek is 't Asbroek wel afzonderlijk aangeduid als beschermd gebied (natuurbeheerplan type 3). De effecten op ecohydrologie worden onderzocht in OA22 (in opmaak; nog niet in tussennota v.01 opgenomen). Effecten van de aanlegfase (o.a. bemaling) worden op dit strategisch niveau nog niet onderzocht, gezien bemalingslocaties en uitvoertechnieken nog niet gekend zijn. Wel wordt de mogelijke invloed van verschillende tunnelvormen op de grondwaterstroming onderzocht, en ook de impact hiervan op grondwaterafhankelijke natuur in de omgeving van de tunnels. De hiervoor kwetsbare natuur in 't Asbroek wordt uiteraard mee in deze analyse betrokken. In de tussennota wordt het wegtrechteren van enkele tunnels onderbouwd, aangezien deze tunnels niet ter hoogte van 't Asbroek gelegen zijn is de vermelding van dit natuurgebied in deze nota dan ook niet relevant.

De **ecologische ontsnippering t.h.v. de A102** is zeker mee te nemen als bijkomende kans. Er is echter meer onderzoek in de omgeving van de Churchillaan nodig om de aangewezen oplossingen voor fiets en ecologie te kunnen benoemen. Er zijn kansen om de ontsnippering (bv. boombruggen voor marters en eekhoorns, faunatunneltjes) te linken aan de ambitie voor het FR02 - fietspad. De ambitie voor de FR02 is structurerend, waarbij een maximaal ongelijkvloers fietspad (kwalitatieve kruisingen met andere wegen) volgens de normen van het BFF A-net wordt nagestreefd. We kunnen er echter niet van uit gaan dat een ongelijkvloerse kruising (combinatie van fiets en eco-verbinding) hier de beste oplossing is, dit is nog afhankelijk van de exacte ligging van de fietsverbinding, en de inpassing in de ruimere landschappelijke inrichting van de reservatiestrook. In de neerslag OO werd deze kruising gezien als een gelijkgrondse kruising (neerslag heeft echter geen statuut). We onderzoeken de integratie van ecologische ontsnippering en de FR02 bij de verdere uitwerking van de programma's. Ook rond de **Laaglandlaan en Zwaantjeslei** werden reeds enkele ruimtelijke concepten verkend (zie neerslag OO), waarbij zowel de Laaglandlaan als de Zwaantjeslei geknipt werden aangezien de tweede spoortoeegang hier door een talud zou passeren. De mogelijkheden hangen voor de realisatie van fiets- en eco-verbindingen hier af van de exacte uitwerking van de infrastructuur (nl. de hoogteligging van de A102 en de tweede spoortoeegang), ook dit vormt een onderzoeksvraag voor de 3 programma's.

Tenslotte verduidelijken we graag nog de gelijke gescoorde positieve impact van de tunnel en het overkappingsproject t.h.v. A12 (WVB3) op het ecologisch netwerk en ruimtelijke structuur. Wat betreft ecotoopinname (OA21) is hier wel degelijk een negatieve beoordeling wegens inname leefgebied ter hoogte van de ondertunnelde segmenten waar waardevolle natuur voorkomt (met name Opstalvallei, Bospolder en Oude Landen). Echter voor het ecologisch en ruimtelijk netwerk (OA20 en OA9) is de aanleg van gedeeltelijke tunnels positief beoordeeld omdat hierdoor lokaal zowel de ecologische samenhang als de ruimtelijke samenhang verhoogt. De beoordeling houdt hierbij ook rekening met de tijdelijke en beperkte negatieve impact die gepaard gaat met de aanleg van de tunnel. De beoordelingen volgen de expliciete formuleringen uit de respectievelijke beoordelingskaders van de OA's, wat ertoe kan leiden dat ondanks kleine nuances in de impact, de uiteindelijke beoordeling toch binnen eenzelfde categorie vallen.

Aanpassingen aan tussennota

In de tussennota v.02 wordt een verduidelijking toegevoegd met betrekking tot de uitvoering en toepassing van de Passende beoordeling (bij opmaak voorkeursbesluit). Kansen m.b.t. het realiseren van gecombineerde fiets- en ecoverbindingen worden verder onderzocht.

Categorie 4.8.9 OA23 Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Ik wil benadrukken dat een vereenvoudiging van het onderzoek geenszins mag betekenen dat er een minder uitgebreid onderzoek wordt gevoerd. Het blijft voor mij cruciaal om de impact op landbouw voor alle aspecten van het complex project in beeld te hebben. Dit betreft de impact van mogelijke infrastructurele werken in kader van het haven tracé en/of een mogelijke Nx maar ook de impact ten gevolge van	32, 72, 77, 80, 93

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>het uitvoeren van de gebiedsvisie van de klimaatgordel. Tot op heden moeten we vaststellen dat dit onvoldoende (of zelfs niet) in kaart is gebracht.</p> <p><i>Enkele reacties voegden nog volgende zin toe:</i> Daar deze moeten meewegen in een afweging tussen verschillende alternatieven is een vereenvoudiging van het onderzoek voorbarig.</p>	
<p>We stellen vast dat er nog steeds geen uitgebreider onderzoek naar de impact op landbouw wordt voorgesteld in de tussennota. Al sinds het begin wordt er gevraagd om een grondig onderzoek te voeren naar de impact op landbouw die verder moet gaan dan enkel een LIS (landbouwimpactstudie) of de voorgestelde methodiek in onderzoeksaspect 23: "impact op en kansen voor landbouw". Een LER (landbouweffectenrapport) waarbij de impact op bedrijfsniveau grondig in kaart wordt gebracht en cumulatieve effecten mee in beeld komen, blijft voor ons een vereiste.</p>	32, 72, 77, 80, 93
<p>Bij het onderzoeksaspect landbouw moet ik vaststellen dat deze enkel rekening houdt met het aansnijden van percelen in functie van de infrastructuurwerken. Dit is echter maar een deel van de impact en houdt geen rekening met onrechtstreekse gevolgen inzake klimaatgordel, ecologische verbindingen, extra natuur, ruimte voor water, natuurcompensatie ten gevolgen van infrastructuur, zogenaamde gedefinieerde kansen die ruimte vragen in het agrarisch gebied, ... Het onderzoeksaspect geeft bijgevolg een vertekend beeld en zal de cumulatieve impact op een betrokken bedrijf onvoldoende in kaart brengen.</p>	32, 72, 77, 93
<p>Daarnaast lezen we in de tussennota dat de beoordelingsmethodiek rond landbouw de onderdelen met betrekking tot hydrologie niet meer zal meenemen vanwege 'ondergeschikt' belang. In heel de uitwerking van de klimaatgordel gaat er enorm veel aandacht naar water in al zijn facetten. Aangezien een goede waterhuishouding ook een vereiste is voor ons als landbouwsector vind ik het wel belangrijk hier aandacht aan te besteden. Het grondig onderzoeken van de impact op de waterhuishouding van het landbouwgebied blijft ook een belangrijk aspect.</p>	32, 72, 77, 93
<p>Er kunnen geen beslissingen genomen worden inzake infrastructuur of klimaatgordel zonder een duidelijk en grondig beeld te hebben van de potentiële gevolgen voor de landbouw. Deze mogelijke impact dient namelijk mee te wegen in het beslissingsproces. Tot op heden moeten we vaststellen dat deze in het onderzoek naar de infrastructurele aspecten (havestracé en mogelijke Nx) onvoldoende is uitgewerkt. In de uitwerking van de klimaatgordel ontbreekt deze zelfs volledig.</p>	32, 72, 77, 93
<p>Bovendien is een groot deel van het betrokken agrarisch gebied ook herbevestigd agrarisch gebied waarbij de Vlaamse Regering zelf gesteld heeft dat hier de landbouw bestendig wordt en rechtszekerheid heeft naar de toekomst toe. In de omzendbrief staat bovendien vermeld dat indien een planningsinitiatief hier wijzigingen aan willen doorvoeren, deze grondig gemotiveerd moeten worden met o.a. een onderzoek naar de impact dewelke verder moet gaan dan de voorgestelde methodiek binnen het complex project.</p> <p><i>"Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur. De ruimtelijke kenmerken (ligging en configuratie van percelen en bedrijfszetels, fysische kenmerken van de bodem, landschappelijke waarde van een gebied...), het huidige effectieve landgebruik en de impact op individuele landbouwbedrijven etc. zijn elementen die in een dergelijke beoordeling aan bod moeten komen."</i></p>	77, 93
<p>Wat landbouw betreft kunnen wij dus niet akkoord gaan met een methodiek betreffende vereenvoudiging en vragen wij om een uitgebreider en diepgaander onderzoek.</p>	32, 72, 77, 80, 93
<p>Ook in de vooropgestelde uitwerking van de MER vinden we onvoldoende onderzoek richting impact op landbouw terug. Aangezien</p>	77, 93

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
de voorgestelde methodiek van het onderzoeksaspect 23 wat ons betreft onvoldoende is, voldoet deze verwijzing niet.	
We hopen dat er in het verdere onderzoek voldoende aandacht gaat naar het in kaart brengen van de mogelijke impact op de landbouwsector vanuit alle aspecten van het complex project. We verwachten dan ook de nodige bijstellingen om hierin te voorzien.	72, 77, 80, 93
Ik vraag dat in het verder onderzoek alle bepalingen en doelstellingen van de de Omzendbrief RO/2010/01 van 7 mei 2010 van Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport betreffende het Ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn onverkort worden toegepast en alle in de omzendbrief aangehaalde attentiepunten en te onderzoeken en verantwoorde pistes effectief worden onderzocht.	35
Hardnekkig is ook het blijven vermelden van de Oude Landen als landbouwgebied . Het deel van de Oude Landen waar nu nog landbouw plaatsvindt, heeft geen landbouwbestemming, maar is parkgebied waar natte natuur en overstromingsgebied zal aangelegd worden. Graag dit gebied mee onderzoeken in functie van de nieuwe bestemming. Vb. B1-96: In het centrale deelgebied rondom de A102 zijn eveneens een aantal landbouwclusters gesitueerd. Deze voornaamste clusters zijn als volgt: Oude Landen, ..	43
"De landbouwsector heeft de afgelopen maanden duidelijk aangegeven dat ze onder enorme druk staat. De Vlaamse Regering heeft zich voor verschillende problematieken geëngageerd om mee te zoeken naar oplossingen. Eén daarvan is de bescherming van het agrarisch gebied. We verwachten dan ook dat diezelfde regering in het complex project de nodige omzichtigheid hanteert als het om uitwerkingen gaat die impact kunnen hebben op het agrarisch gebied. Bovendien is in kader van het landbouwakkoord afgesproken dat de Vlaamse Regering geen landbouwgronden meer zou kopen binnen herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Deze afspraak zorgt voor het nodige voorbehoud van de vooropgestelde doelstellingen."	77, 93

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen geven bedenkingen met betrekking tot het onderzoeksaspect landbouw. Verschillende insprekers halen dezelfde argumenten aan. Allen zijn akkoord dat de voorgestelde methodiek betreffende vereenvoudiging niet voldoende is, en vragen ze een **uitgebreider en diepgaander onderzoek**. Verschillende inspraakreacties geven aan dat ze een diepgaander onderzoek met betrekking tot de impact op landbouw willen, en dat de op heden **voorgestelde methodiek gebaseerd op de LIS onvoldoende** is. Om beeld te krijgen op de (cumulatieve) impact van de alternatieven op bedrijfsniveau wordt een **LER gevraagd**.

Een aantal reacties hekelen dat het **onderzoek naar waterhuishouding** in de tussennota v.01 als 'ondergeschikt' beschouwd wordt, en vragen dan ook een grondig onderzoek naar de impact op waterhuishouding, wegens het belang hiervan voor de landbouwsector.

Twee reacties kaarten aan dat een groot deel van het betrokken agrarisch gebied **herbevestigd agrarisch gebied** is, en hierdoor wegens de **omzetbrief RO 2010/01** een grondige motivatie nodig is voor het doorvoeren van een planningsinitiatief binnen dit gebied. De reactie duidt hierbij dat een onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur deel van de vereisten is.

Verschillende reacties duiden dat het onderzoek zich enkel toespitst op infrastructurele aspecten, dat dit onvoldoende uitgewerkt is en de **uitwerking van de klimaatgordel ontbreekt**. Verder duiden enkele reacties dat het onderzoek enkel focust op de effecten van infrastructuur en **indirecte effecten niet of onvoldoende onderzocht** worden.

Twee reacties stellen dat de landbouwsector onder druk staat en dat de Vlaamse Regering geen landbouwgronden meer zou aankopen binnen HAG, wat zorgt voor voorbehoud van de vooropgestelde doelstellingen.

Reactie op de opmerkingen

In voorliggend strategisch milieueffectonderzoek **voor het Haventracé** wordt een onderzoek gevoerd gebaseerd op de landbouwimpactstudie (LIS) van het Departement Landbouw en Zeevisserij. De LIS wordt in fase 2 van het geïntegreerd onderzoek uitgebreid met bijkomende analyses met betrekking tot huiskavels etc., waardoor ook de indirecte effecten op een strategisch niveau in beeld gebracht worden. Het strategisch milieuonderzoek voor landbouw vertrekt vanuit de bestaande toestand (gebaseerd op een LIS daterend uit 2021), maar houdt geen rekening met de individuele bedrijven. Dit aangezien, rekening houdend met enerzijds de uitvoeringstermijn van het project en anderzijds gezien de inwisselbaarheid van percelen (o.a. door pacht), de toestand qua bedrijven nog sterk kan veranderen alvorens de definitieve plannen ontworpen worden (in een latere fase). We kiezen ervoor de bestaande situatie als (indicatieve) referentietoestand te beschouwen om een (strategische) inschatting van de impact van het project op landbouw te onderzoeken. Het strategisch milieueffectonderzoek zal zich voornamelijk toespitsen op de effecten van de alternatieven op de samenhang van de landbouw en de bereikbaarheid ervan. In de uitwerkingsfase, wanneer de uitvoering en perceelsimpact concreter wordt, kan wel een LER opgemaakt worden. Voor de aanpak van het onderzoek i.f.v. Nx wordt verwezen naar de beschrijving in Categorie 5.5.4.

De impact op landbouwgronden door een **gewijzigde waterhuishouding** vormt voornamelijk in de zone van de Nx een belangrijk aandachtspunt wegens de hoge grondwaterstanden in het gebied. Voor de Nx wordt het aspect gewijzigde waterhuishouding dan ook opnieuw toegevoegd aan de onderzoeksfiche. In kader van het Haventracé werd uit de onderzoeksaspecten grond- en oppervlaktewater afgeleid dat deze elementen niet bepalend zijn in de afweging, waardoor hier geen verder onderzoek gevoerd wordt. We verduidelijken dit in de tussennota v.02.

Een aantal reacties verwijzen naar de voorwaarden voor ruimtelijke planningsprocessen binnen **herbevestigd agrarisch gebied** door de omzetbrief RO/2010/01 of enkele van de passages uit de omzetbrief te vermelden. Binnen het onderzoeksaspect landbouw wordt de impact op HAG binnen het Haventracé en Nx beschreven.

De impact van de voorgestelde acties op landbouw in de **klimaatgordel** zullen worden onderzocht. Alle milderende maatregelen van de onderzoeksaspecten worden gecombineerd in één voorstel. In de volgende fase wordt de impact hiervan beoordeeld, waardoor deze cumulatieve effecten (vanuit andere disciplines) mee in beeld gebracht worden. Voor de kansen zal deze oefening nog niet gebeuren. De methodiek hiervoor zal verder tijdens het onderzoek uitgewerkt worden. Hiervoor zal echter geen LIS opgemaakt worden.

Oude Landen wordt niet als landbouwgebied weerhouden in het onderzoek naar landbouw, wat foutief vermeld staat in de Onderzoeksfiche in Bijlage 1. In het landbouwonderzoek zelf werd Oude Landen niet weerhouden als onderdeel van een landbouwcluster (zie methodiek en basiskaart OA 23 - Bijlage 3), aangezien in de referentiesituatie natuur gerealiseerd zal worden. Oude Landen wordt zodoende opgenomen in de onderzoeksaspecten OA20-22.

De impact van de verschillende alternatieven op het landbouwgebied alsook specifiek op HAG zal binnen het onderzoek in beeld worden gebracht teneinde de Vlaamse Regering een objectief beeld te geven van de voor- en nadelen van elk alternatief.

Aanpassingen aan tussennota

De inspraak leidt tot volgende aanpassingen in de tussennota v.02:

- De heropname van de beoordelingsmethodiek voor het aspect waterhuishouding in de onderzoeksfiche voor Nx;
- Een duiding m.b.t. aspect waterhuishouding binnen het landbouwonderzoek van het Haventracé;
- Uitleg m.b.t. de beoogde stappen om tot een beoordelingsmethodiek op strategisch niveau voor de klimaatgordel te komen;
- Schraping van Oude Landen als landbouwgebied in de onderzoeksfiche in bijlage 1.

Categorie 4.8.10 OA24-25 Erfgoedwaarden en landschappelijke structuren en relaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De ligging binnen een beschermd cultuurhistorisch landschap is een juridisch aspect waarmee men rekening dient te houden bij de beoordeling en afweging van alternatieven. De ligging binnen een	A23

<p>beschermd cultuurhistorisch landschap kan ook een reden zijn om een tracé niet te kiezen. De twee ministeriele besluiten omvatten immers verbodsbepalingen die het veroorzaken van schade aan het beschermde landschap moeten vermijden. De verbodsbepalingen A laten geen voorafgaande en schriftelijke toestemming vanwege de Gemeenschapsminister of zijn gemachtigde toe in volgende beschermde goederen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Domein Ertbrugge - Zwarte Arend (6531 (onroerendergoed.be)) - Kasteel van Schoten: kasteel met omliggend park (3961 (onroerendergoed.be)) <p>Enkel de A102 met een geboorde tunnel zonder aansluitcomplexen heeft geen rechtstreekse impact op de twee beschermde cultuurhistorische landschappen. De A102 met verzamel functie (dus 'cut en cover') heeft steeds een zeer zware negatieve impact op deze twee beschermingen (zie 1ste bemerking / verbodsbepalingen). Omwille hiervan is dit scenario niet te verkiezen.</p>	
Een onderzoeksaspect dat ontbreekt is onderzoek naar de absolute verbodsbepalingen zoals die zijn opgenomen in een aantal beschermingen, bv domein Ertbrugge - Zwarte Arend.	A23
Deelgebied Noord; Hier wordt gesteld dat het westelijk deel van de polder een gesloten landschap betreft. Het meeste historische kaartmateriaal toont echter een vnl. open polder- landschap waarin slechts een beperkt aantal bomen voorkomt.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De reactie duidt de juridische aspecten van de beschermd cultuurhistorische landschappen en duidt dat een verzamelende A102 een zeer zware negatieve impact zou hebben op de beschermingen ter hoogte van deze zone. Een reactie stelt dat onderzoek naar de absolute verbodsbepalingen ontbreekt en een reactie vraagt om correctie van een beschrijving.

Reactie op de opmerkingen

Binnen OA24 wordt onderzoek gevoerd naar de mogelijke impact van de werkvoorbeelden op de beschermde erfgoedwaarden en cultuurhistorische landschappen. De relevante verbodsbepalingen opgenomen in de beschermingsbesluiten worden geduid binnen het onderzoeksaspect 24 erfgoed en archeologie. Ze vormen geen sluitend onderdeel van de beoordeling, maar beïnvloeden de beoordeling wel.

Een kansrijke locatie voor het ASC werd door middel van een geïntegreerd ontwerp onderzoek onderzocht binnen de werkgroep ruimtelijk ontwerp. Binnen deze werkgroep werd, in een zoekzone gaande van de Houtlaan tot de noordzijde van het Albertkanaal, nagegaan wat de meest kansrijke ligging vormt om verder mee te nemen in het programma met verzamelende A102. Binnen deze zoekzone werden tevens locaties onderzocht zonder impact op het cultuurhistorisch landschap. Het gekozen voorkeursalternatief wordt beschreven in een in een bijkomende bijlage en wordt toegevoegd aan de Tussennota v.02 (zie ook Categorie 4.2.2).

Verwijzing naar gesloten landschap t.h.v. deelgebied Noord (bij OA25) wordt aangepast naar landschap met KLE's.

Aanpassingen aan tussennota

- Wijziging beschrijving gesloten landschap t.h.v. deelgebied Noord;
- Toevoeging van het voorkeursscenario voor het ASC A102 (zie ook Categorie 4.2.2).

Categorie 4.8.11 OA26-27 Investeringskosten en financieringsmogelijkheden

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het aspect kostprijs hoort uitgewerkt en opgesplitst te zijn voor zowel de infrastructuur als de andere onderdelen van elk van de drie programma's. In de tussennota is enkel nog maar een inschatting van de infrastructurele kost opgenomen, maar de aspecten leefbaarheid en klimaatrobuustheid verdienen ook een fors taakstellend budget toebedeeld te krijgen in het voorkeursbesluit.	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Een voorkeursbesluit kan enkel maar een draagvlak vinden als het een houvast geeft door het moeizaam bereikte evenwicht van maatregelen in het gekozen programma te verankeren. Dit betekent dat het voorkeursbesluit een engagement van de Vlaamse Regering moet zijn, waarin alle acties zijn opgenomen die als gezamenlijk programma zullen uitgevoerd worden. Alle acties dienen reeds qua kostprijs conservatief ruw geraamd te zijn , zodat er in het voorkeursbesluit een taakstellend budget kan bepaald worden voor zowel de infrastructuur als de onderdelen die zich meer focussen op leefbaarheid en klimaatrobustheid.	29
Een kostenraming van de voorliggende scenario's ontbreekt. Een aantal opties of scenario's dewelke waren opgenomen in de alternatieven-onderzoeksnota (AON) van oktober 2022 zijn geschrapt wegens onmogelijk op basis van wetgeving, technische haalbaarheid of andere objectieve redenen. Het aantal opties (nog steeds groot) is zo wel sterk ingeperkt. Daarom dacht ik nu een kostenraming terug te vinden. In de AON waren geen kostenramingen opgenomen. De SERV, de MORA en de SALV adviseerden om meer duidelijkheid te geven over de grootorde van de noodzakelijke budgetten, wie de kosten zal dragen, hoe de kosten zullen worden verdeeld en op welke manier het project zal worden gefinancierd. Volgens deze adviesraden is dat een belangrijk element voor de draagvlakcreatie. Spijtig genoeg ontbreken deze.	35
Een reactie uit de bezorgdheid over de financieringsmogelijkheden binnen De Nieuwe Rand voor projecten die biodiversiteit moeten bevorderen, zeker wanneer die niet kunnen meesurfen op het realiseren van een andere doelstelling.	38
De kosten swingen de pan uit. Het gaat om bedragen tussen de 3,3 miljard en 13,1 miljard. Met (een fractie van dit budget) kan er geïnvesteerd worden in: - openbaar vervoer en fietsinfrastructuur - bermen, schermen, overkappingen en intunnelingen om natuur met elkaar te verbinden en woonwijken meer leefkwaliteit te geven (oversteekbaarheid, lucht, geluid)	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er dienen bijkomende maatregelen genomen te worden om uitstoot en geluid tot onder de drempelwaardes van de WHO te brengen indien er onvoldoende milderende maatregelen kunnen worden genomen. Hieronder kunnen ook premies voor eigenaars van woningen of sociale huisvestingsmaatschappijen om geluidswerende/dempende ingrepen te voeren. Dit dient dan ook mede gebudgetteerd te worden.	35

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven hun bezorgdheden mee met betrekking tot het (ontbreken) van de uitwerking van het aspect kostprijs en de bezorgdheid over financieringsmogelijkheden voor biodiversiteitsprojecten, die niet gekoppeld zijn aan andere doelstellingen. Verder wordt gesteld dat met de beoogde budgetten ook in alternatieve maatregelen geïnvesteerd kan worden. Tenslotte wordt gevraagd bijkomende maatregelen met betrekking tot het beperken van geluidsoverlast in de vorm van premies voor dempende ingrepen mede te budgetteren.

Reactie op de opmerkingen

Voor DNR wordt een raming opgemaakt waarin alle ingrepen van het project worden geraamd, inclusief mogelijke ingrepen in verband met biodiversiteit. Al deze ingrepen zullen het pakket vormen waarvoor gekozen kan worden en waarvoor dus financiering gezocht moet worden. Naast een onderzoek naar de effectieve kostprijs van de programma's, zal ook hun financiering worden bekeken.. In de tussennota werd reeds een eerste, ruwe kostenraming opgenomen. De onderzoeksmethodiek voorziet een verdere verfijning in de programma's.

Er wordt beoordeeld a.d.h.v. Vlaamse regelgeving en niet WHO-richtlijnen. In de onderzoeksfase worden op strategisch niveau alternatieven vergeleken. De suggesties voor bijkomende maatregelen en de budgettering hiervan zijn meer geschikt voor de uitwerkingsfase.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.8.12 OA30-31 Citizen Science en Onzekerheden

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Bij het onderzoek naar het effect van sturende verkeersfiscaliteit , mag men niet alleen focussen op geoptimaliseerde sturing via verschillende tolsce­nario's voor de Scheldetunnels. Het effect van de invoering van een slimme kilometerheffing op het Vlaamse, of op zijn minst het Antwerpse (snel)wegennet, moet ook worden bestudeerd	A5, 95
In het overwegingsdocument werd gesteld dat Citizen science zou worden meegenomen in de onderzoeksfase, zodat de inzet ervan in het voorkeursbesluit kan verankerd worden en kan gebruikt worden in het traject erna. Ik vraag dat de toepassing van Citizen Science als instrument wordt uitgewerkt met de focus op het vaststellen van de referentiesituatie (nulmeting). In het kader van de Nieuwe Rand dienen actief projecten uitgewerkt te worden en materiaal ter beschikking gesteld. Ook bij de aanleg (tijdens de werken) en na de aanleg (voor de monitoring en de evaluatie in het kader van bijkomende milderende maatregelen) dient dit instrument actief gebruikt te worden. Dit is essentieel voor de leefbaarheidsmonitoring. De effectieve deelname van inwoners met Citizen Science projecten zal de draagkracht en betrokkenheid verhogen. Het compenseert ook de afwezigheid/sporadische aanwezigheid van permanente of buiten gebruik zijnde vaste meetposten.	35
Als betrokken inwoner van Ekeren had ik graag onderstaande items laten opnemen in het verdere onderzoek: <ul style="list-style-type: none">• Grondige studie van (elektrische) installaties om fijnstof te capteren aan de randen van (grote) verkeerswegen.• Indien deze installaties nog in een studiefase zitten dan toepassen van de techniek(en) als "proefproject" om de degelijkheid te kunnen evalueren voor de toekomst.	55, 79

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om aandacht voor het effect van verschillende manieren van sturende verkeersfiscaliteit en een onderzoek naar (elektrische) installaties om fijnstof te capteren. Eén reactie vraagt om de toepassing van Citizen Science.

Reactie op de opmerkingen

Vanuit DNR proberen we om zo veel mogelijk aan te sluiten bij lopende Citizen Science projecten. Met de werkgroep Citizen Science zullen we voorstellen aanleveren om in het voorkeursbesluit een kader op te nemen opdat Citizen Science wordt meegenomen in de volgende uitwerkingsfase en uitvoeringsfase.

In OA31 wordt nagegaan wat het effect van rekeningrijden (oftewel slimme kilometerheffing) is ten aanzien van beslissingen die worden genomen in kader van DNR. Verder wordt ook de verkenning van innovatieve technieken opgenomen in OA31. Echter wordt hier geen grondige studie aan gekoppeld. De impact van fijn stof daarentegen wordt wel onderzocht voor de verschillende programma's en hier staan ook milderende maatregelen tegenover.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 4.9 Mobiliteit

Categorie 4.9.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Brasschaat is voorstander om woon- en werkverkeer van en naar Antwerpen te optimaliseren , kan dit nog verder in detail bekeken worden?	A11
A12 is een ring weg en geen autostrade. Een autostrade = om de 7 km een afrit. Een ringweg krijgt meer afritten. Voor Stabroek is het belangrijk	A18

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
dat geen afritten worden geschrapt. Dit houdt in dat het statuut als autostrade niet klopt. Het aan te leggen op- en afrittencomplex aan de Dijkstraat vervolledigt de bestaande op- en afritten, komt niet in de plaats van.	
Wordt er in toekomstige ontwerpen rekening gehouden met een nieuwe vorm van vervoer die tussen de snelheden van het autoverkeer en gewoon fietsverkeer vallen , zijnde speedpedelecs e.a. vervoermiddelen die 40-50 km/u rijden? Ongeacht welke stroken zij kiezen, er is een gevaar voor auto-, speedpedelec- en gewoon fietsverkeer.	10
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Schrijver stelt dat de doelstelling van het Haventracé ‘<i>het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren met het oog op de verbetering van de hoofdontsluiting van de Port of Antwerp-Bruges en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.</i>’ is. Reactie stelt dat de A102 slechts enkele procenten verkeer van de R1 afgehaald worden. We begrijpen dat het niet enkel gaat om verkeer dat van de R1 afgehaald wordt, maar eveneens om verkeer dat van de onderliggende snelweg wordt afgehaald. Op de poster van Onderzoeksaspect Hoofdwegen lezen we echter dat met de aanleg initieel eerder een (lichte) toename op het onderliggend wegennet wordt verwacht. Bovendien moet er ook rekening gehouden worden met geïnduceerd verkeer door de aanleg van nieuwe wegen. Op de poster Onderzoeksaspect Hoofdwegen wordt het als volgt geformuleerd: De cijfers die hier getoond worden zijn cijfers uit het verkeersmodel. In het model is de verkeersvraag hetzelfde voor alle scenario’s. In werkelijkheid zal de verkeersvraag op lange termijn meer toenemen in scenario’s met vlot verkeer dan in scenario’s met veel congestie (zogenaamd “geïnduceerd verkeer”).</p>	43
De realisatie van De Nieuwe Rand is belangrijk voor de totaliteit van de mobiliteit in en rond Antwerpen en de haven. De realisatie zal ook de aanzet zijn om andere zaken daaraan te koppelen die het auto- en vrachtverkeer zullen milderen op de invalswegen.	50
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Reactie stelt dat de A102 een deel van het verkeer verder weg leiden van de stad en daarmee de R1-Noord moet ontlasten (doorgaande verkeersstromen; (vracht)verkeer haven). Op de Ring zelf kan een herverdeling volgen, met een optimaal evenwicht tussen minder verkeer via de R1-Zuid en de Kennedytunnel, en een deel verkeer via de R1-Noord en de nieuwe Oosterweelverbinding. Dat laatste is een zeer belangrijke voorwaarde. De capaciteit van de A102 mag niet opgeteld worden bij de geplande capaciteit van de noordelijke R1. De extra capaciteit van de A102 moet daarentegen in mindering gebracht worden op de noordelijke R1. Na kennisname van de recentste modelberekeningen die als gevolg van de A102 slechts een vrij geringe afname van het verkeer op de noordelijke R1 voorspellen, blijven wij ijveren voor minder rijstroken op de noordelijke R1, omdat Ringland niet uitgaat van vraagvolgende verkeersmodellen maar van de draagkracht van de stad.</p>	50
<p>Om de afwegingen beter te kunnen maken, zowel voor het ASC als voor de wijze waarop de A102 moet worden aangetakt op de E19 en de E313, zijn meer data nodig over de verkeersbewegingen van en naar de Kanaalkant en moeten de verkeersstromen duidelijker in beeld gebracht worden. Volgende vragen zien we graag correct goed gedocumenteerd beantwoordt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoeveel bedraagt het aantal voertuigen (personenwagen en vracht) die dagelijks naar de Kanaalkant komen? - Hoeveel vrachtwagens verlaten de zone en komen de zone binnen? - Langs welke lokale wegen komen die de zone binnen/verlaten ze de zone? - In welke mate kan het op- en afrittencomplex Houtlaan en/of Bisschoppenhoflaan deze verplaatsingen bovengronds weghalen? 	69

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>- Hoe staat het verkeer dat deze zone verlaat in relatie met de E313, de E19 of de Ring (andere bestemmingen)?</p> <p>- Welke bewegingen en relaties zijn daarbij dominant?</p> <p>- Welk type vrachtvervoer (ADR-categorie) komt deze zone binnen/verlaat de zone? Wat zijn de voertuigaantallen tijdens de spitsuren?</p> <p>Deze gegevens zijn noodzakelijk om een overwogen keuze in de scenario's te kunnen maken. In het geval dat er vandaag onvoldoende gegevens beschikbaar zijn, vraagt Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland hieromtrent bijkomend onderzoek (tellingen, meetgegevens) opdat de afweging kan worden geobjectiveerd.</p>	

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven algemene opmerkingen, o.a. m.b.t. de resultaten van de verkeersmodelleringen, en stellen algemene vragen m.b.t. mobiliteit.

Reactie op de opmerkingen

Binnen DNR wordt een mobiliteitsonderzoek gedaan, waarvan de detailgraad reeds beschreven werd in de voorgaande nota's. We houden vast aan de vooropgestelde detailgraad en verdiepen enkel daar waar nodig. Specifieke bijkomende verkeersonderzoeksvragen, bijvoorbeeld m.b.t. woon-werkverkeer naar de Antwerpse Haven worden niet apart of in meer detail opgenomen. We gaan ervan uit dat de beschreven detailgraad volstaat om de noodzakelijke keuzes richting voorkeursbesluit op onderbouwde wijze te kunnen maken. Een aantal van de vragen m.b.t. de **verkeersbewegingen aan de Kanaalkant** zullen beantwoord worden vanuit microsimulaties en het onderzoek naar de ASC'en. De effecten van de verschillende programma's op de ontsluiting naar het hoofdwegennet en functioneren van het onderliggend wegennet worden onderzocht, dus ook voor de Kanaalkant op strategisch niveau. In kader van dit onderzoek wordt verder gewerkt met het bestaande bronmateriaal en zullen geen metingen worden uitgevoerd.

Uit de eerste resultaten van het mobiliteitsonderzoek m.b.t. de A102 wordt opgemerkt dat een **A102 zorgt voor een vermindering van het verkeer op de R1** ter hoogte van het Sportpaleis, maar dat deze vermindering **onvoldoende is om een rijstrook minder te voorzien op de R1**. Het is belangrijk dat de R1 zijn rol als draaischijf tussen de verschillende snelwegen en stadsdelen kan vervullen. Het vervolledigen van de ringstructuur biedt kansen om ingeval van incidenten of uitzonderlijke verkeersdrukte door dynamisch verkeersmanagement (een deel van het) verkeer langs de andere richting van de ring te leiden en zo te vermijden dat het OWN gebruikt wordt voor doorgaand verkeer. Dit is maar mogelijk als er enige restcapaciteit op de R1 is om wat verkeer van de tegenrichting te accommoderen. De draagkracht van de stad moet vooral bewaakt worden door de verkeersgeneratie in en de instroom van verkeer naar de stad te beperken. **De beslissing om een rijstrook minder te voorzien op de R1 maakt geen deel uit van het project van DNR**. Binnen DNR wordt uitgegaan van de verkeerscapaciteit op de R1 zoals voorzien in het Oosterweel-project.

Als de historische groei van de verkeersvraag zich doorzet, dan bestaat de kans dat op lange termijn (langer dan de prognosehorizon die typisch in MER-studies gehanteerd wordt) een scenario met meer infrastructuur leidt tot meer verkeer. Concreet voor de A102 lijkt dit risico beperkt te worden door knelpunten stroomopwaarts en stroomafwaarts van de A102 (de E313, de A12, de Liefkenshoektunnel...). Verder is er geen juridisch kader dat een autostrade pas om de 7 km een afrit mag hebben, waardoor dit geen bindende bepaling is.

Bij de uitwerking (niet in deze fase) van nieuwe of vernieuwde fietsverbindingen baseren we ons op het vademecum fietsvoorzieningen, waarin wordt vooropgesteld fietsinfrastructuur primair af te stemmen op de noden van de meest onervaren of de meest kwetsbare groepen fietsers. Zo wordt er rekening gehouden met de toename van (snelle) elektrische fietsen, bijvoorbeeld door het voorzien van bredere fietspaden om conflicten tussen snellere en tragere fietsers te verminderen en het respecteren van veiligheidsafstanden tussen (snelle) fietsers en voetgangers.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.9.2 Rondpunt Wommelgem

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver vraagt om Rondpunt Wommelgem heraan te leggen als turbo-rotonde.	88

Reactie op de opmerking

De voorgestelde turbo-rotonde werd in het onderzoek als niet-kansrijk beschouwd wegens de grote ruimtelijke impact. In de werkgroep ruimtelijk ontwerp worden wel andere alternatieven voor het rondpunt Wommelgem onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.9.3 E313

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Voor de E34/E313 zelf is het zeer belangrijk om de capaciteit op de westelijke tak te beperken tot max 4 rijstroken , dit opnieuw omwille van de noodzakelijke beperking van de druk op de R1, die alleen dan maximaal kan overkapt worden. De koppeling van de E34 en de E313 in Ranst is dan weer wel noodzakelijk, ook om de ontsluiting van het ENA-bedrijventerrein aan het Albertkanaal uit de dorpskernen van Ranst, Broechem en Oelegem te houden.	50
<i>Samenvatting van de reactie</i> De schrijver uit zijn bezorgdheid omtrent het nut van de aanleg van een extra 4e en mogelijks 5e rijstrook op de E313 richting Antwerpen vanaf de aansluiting met de E34 te Ranst. Hierbij wordt in vraag gesteld of de uitbreiding nog nut heeft in het licht van de beoogde modal shift . Verder wordt beargumenteerd dat bijkomende rijvakken het mobiliteitsprobleem zullen verschuiven en dat de plannen in functie van de ontsluiting van de Q8-parking een verborgen eerste stap zijn richting de uitbreiding van de ENA op de Lage Keer (wat op zijn beurt bijkomend verkeer en luchtvervuiling zal genereren).	52
E313 West – Oost in de verschillende varianten Door het verbreden van de E313 zullen de files niet verdwijnen . Er zullen enkel bredere en misschien kortere files komen. Maar de bottleneck verdwijnt bij geen enkele variant. Dat wordt ook gesteld in de presentatie van de werkbank 4 december 2023.	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie spreekt de zorg uit dat de E313 de bottleneck kan worden als gevolg van capaciteitsuitbreiding elders , en suggereert dat het overwegen waard is om een aparte pechstrook aan te leggen die later omgevormd kan worden tot extra rijstrook , om zo toekomstbestendig te zijn . Dit is met name relevant als er wordt uitgegaan van een overkapping, die latere aanpassingen moeilijk maakt.	96
<i>Samenvatting van de reactie</i> De redenering rond het aantal staduitwaartse rijstroken wordt in twijfel getrokken , met name de gevolgen voor de overkappingsmogelijkheden bij een te laag aantal rijstroken en de logica achter de vermeende nieuwe bottleneck bij knooppunt Ranst. De reactie wijst op de mogelijkheid om de bestaande pechstrook om te vormen tot spitsstrook om problemen te voorkomen, en stelt dat de onderbouwing voor het uitsluiten van een extra rijstrook sterk moet zijn, vooral gezien de definitieve gevolgen van dergelijke beslissingen.	96
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het aantal rijstroken hoeft niet noodzakelijkerwijs symmetrisch te zijn tussen de stadinwaartse en staduitwaartse richtingen , en dat het mogelijk is om voor elke richting een andere configuratie te kiezen zonder direct een vijfde rijstrook voor beide richtingen uit te sluiten.	96
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het concept bepleit het gebruik van een busbaan op de E313 om de P+R te bereiken in plaats van een tramverlenging , wat efficiënter lijkt	96

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
gezien de beperkte verwachte impact van de tramverbinding. Hierbij worden ook bedenkingen en suggesties gegeven m.b.t. de uitwerking van de afrit Wommelgem met P+R i.f.v. een betere verkeersafwikkeling en ruimte voor een "single point urban interchange".	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Er wordt een alternatief voorgesteld voor de inpassing van de bus- en tramhaltes met een aparte op- en afrit bij de Ruggenveldlaan , wat een hogere OV-connectiviteit en toegang tot een nieuwe wijk zou opleveren. De schrijver biedt aan om de voorstellen verder toe te lichten en deel te nemen aan een werkbank indien gewenst.	96
Er wordt gesteld dat er onvoldoende ruimte is voor bijkomende rijvakken en een sneltramweg én het behoud van waardevolle natuur, of dat anders de evaluatie roos niet ter dege werkt.	29

Inhoud van de opmerkingen

De reacties uiten hun bezorgdheid m.b.t. het aantal bijkomende rijstroken op de E313 en stellen dat een verbreding de fileproblematiek niet oplost, maar enkel verschuift. Eén reactie stelt voor om wél een extra strook te voorzien, in het licht van een mogelijke overkapping en de latere aanpasbaarheid van het aantal rijstroken in zulk scenario. Verder stelt een reactie dat het aantal rijstroken stadinwaarts en -uitwaarts niet persé hetzelfde hoeven te zijn (en zo een 5^e rijstrook niet direct uitgesloten hoeft te worden). Enkele reacties geven suggesties voor de implementatie van alternatieve voorstellen voor openbaar vervoer en P+R parkings in de zone van de E313 Oost.

Reactie op de opmerkingen

De impact van een **extra rijstrook op de E313 West** op de verkeersafwikkeling van de R1 wordt meegenomen in het onderzoek van DNR. De impact op de overkappingsmogelijkheden van de R1 maken echter geen deel uit van DNR, maar zullen wel via afstemming met dit studietraject worden opgenomen. Verder wordt de vervollediging van de VW E313xE34 onderzocht binnen DNR zodat een voorkeursbesluit kan worden genomen. Daarbij wordt in het onderzoek ook gekeken naar de impact van de vervollediging op het onderliggend wegennet. Uit het reeds gevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van een extra rijstrook op de E34 tot in Oelegem werd besloten dat dit niet evident is. Deze stelling zal verduidelijkt worden in de tussennota v.02.

De bezorgdheden omtrent het **verschuiven van files en bottlenecks** op de E313 zijn terecht. De files zullen niet helemaal verdwijnen, we verwachten wel dat de reistijdverliezen zullen afnemen. Dit zal duidelijker worden in de doorrekeningen met het dynamisch model. Door een extra rijstrook op de E313 te onderzoeken kunnen we de effecten hiervan beter in beeld brengen en afwegen tegen de voordelen van de extra rijstrook. De impact op de reistijd zal één van de aspecten zijn waarop de alternatieven vergeleken worden.

Het voorzien van een 'reserve'-rijstrook i.f.v. overkappingen kan in theorie uit het mobiliteitsonderzoek komen als flankerende maatregel. We behouden voor het verdere onderzoek het voorgestelde aantal rijstroken. Het aanleggen van een extra strook vereist steeds een zorgvuldige afweging van de voordelen ten aanzien van de doorstroming van verkeerseffecten op andere locaties, van de impact op lucht, geluid, ruimte etc. Een vijfde rijstrook staduitwaarts wordt momenteel gepauzeerd in het onderzoek. Dit betekent dat, indien uit het onderzoek blijkt dat vier rijstroken staduitwaarts niet volstaan en een vijfde rijstrook meer aangewezen is, deze optie alsnog verder onderzocht kan worden. Deze wordt dus niet uitgesloten staduitwaarts, enkel stadinwaarts waar deze overbodig is op basis van de verkeersmodelleringen.

In het onderzoek wordt uitgegaan van een busbaan richting Antwerpen en een spitsstrook richting Ranst. De P+R ter hoogte van Wommelgem wordt eerder ingestoken vanuit lokaal verkeer, verkeer dat van verder komt zou al vroeger de overstap naar andere modi moeten maken. Vanuit dat perspectief is het niet nodig dat de P+R vlot bereikbaar is via de E313. Snelbushaltes bij de afritten van de HOV-verbinding langs de E313 werden aangeduid in OA10 als kans.

De vormgeving van het ASC Wommelgem en de VW E313xE34 wordt verder onderzocht in een werkgroep ruimtelijk ontwerp. I.k.v. de optimalisatie van het ASC Wommelgem wordt SPI onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

- Verduidelijking m.b.t. gevoerde onderzoek naar haalbaarheid van bijkomende rijstrook op de E34 tot in Oelegem.

Categorie 4.9.4 Fietsnetwerk

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De fietsverbinding langs de E19 was in het verleden mee opgenomen → hier zien we niets meer van terug. Wordt dit nog verder onderzocht?	A11
Ter hoogte van de verkeerswisselaar E19-A102 kan men het geplande fietspad HSL Brasschaat verbinden , als vlotte fietsverbinding vanuit Brasschaat-Kapellen naar Antwerpen. Bij het uitwerken van het project De Nieuwe Rand en het kruisen van de Bredabaan in Schoten/Merksem valt ook de zeer slechte toestand van het fietspad langsheen de Bredabaan in het vak kruispunt Kapelsesteenweg-Bredabaan en het centrum van Merksem op. In het vak tussen Carrefour en het kruispunt Bredabaan- Kapelsesteenweg bezit de Bredabaan een breed profiel dat niet volledig benut wordt. Mogelijk wordt ook het op en afrittencomplex in dit vak nog heringericht.	50
<i>Samenvatting reactie</i> Er wordt gevraagd: <ul style="list-style-type: none"> - Een fietsring aan te leggen om Ekeren, Schoten, Deurne, Wijnegem en Wommelgem te verbinden; - De fietspaden op de Bisschoppenhoflaan te verbeteren; - De fietsinfrastructuur tussen Wommelgem en de stad te verbeteren. 	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> In het noordelijke deel van De Nieuwe Rand bij de A12 worden optimalisaties voor het fietsnetwerk voorgesteld, waaronder het verplaatsen van fietsnelweg F12 naar een directere route door de polders, wat voor fietsers richting noordelijke regio's een aanzienlijke tijdsbesparing zou opleveren. Echter, de nieuwe route kan minder praktisch zijn voor fietsers die bestemmingen in de haven hebben, die een belangrijke aantrekkingskracht voor speed pedelecs vormen. De reactie stelt aanvullende fietsverbindingen van hoge kwaliteit te onderzoeken om dit probleem aan te pakken. <ol style="list-style-type: none"> 1) Een rechtstreeks fietspad langs de A12, van het LPS naar de Liefkenschhoek tunnel en de nabijgelegen havenbedrijven, om de route voor fietsers vanuit Ekeren te verkorten. 2) Verbetering en behoud van de huidige fietssnelweg door de Bospolder als een directe toegangsweg tot de haven (cfr. reeds geplande aanleg, maar efficiënter). 3) nieuwe fietsverbinding tussen Kleine Bareel en de A12, wat een aantrekkelijker alternatief zou bieden voor regionaal fietsverkeer en directe aansluiting op fietssnelweg F12 en de haven mogelijk maakt. <p>De huidige plannen voor het fietsnetwerk in De Nieuwe Rand lijken deze cruciale verbindingen te negeren terwijl het net essentieel is om deze te integreren.</p>	96

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende fietsverbindingen voor en uiten hun mening over de verlegging van de fietssnelweg F12.

Reactie op de opmerkingen

We voorzien een antwoord op de voorgestelde fietsverbindingen:

- De **fietsverbinding langsheen de E19** valt buiten de zone van de infrastructuurstrook en dus ook buiten de scope van het project. De ruime regio van Brasschaat valt wel binnen de klimaatgordel. Enkel maatregelen die kaderen binnen de doelstellingen van de klimaatgordel worden onderzocht.
- Het fietspad aan de **Bredabaan** kwam reeds naar voor tijdens de workshopweken A102 Noord als een verbetering. In het onderzoek van het fietsnetwerk (Fase 1 van het geïntegreerd onderzoek) kwam de Bredabaan echter niet naar voor als zeer slecht fietspad en werd deze dus ook niet als kans aangeduid. Bij nader inzien is hier wel een hoge densiteit aan ongevallen, wat een reden kan zijn voor opname als kans binnen de kansrijke gebiedsprogramma's. De kans wordt geëvalueerd en de (al dan niet) opname wordt verduidelijkt in de tussennota v.02.
- De **fietsring FR02** is onderdeel van het onderzoek en wordt uitvoerig benoemd in de kansen van OA fiets.

- De fietspaden op de **Bisschoppenhoflaan** kwamen niet naar voor als aandachtszone in het fietskwaliteitsonderzoek o.b.v. de gegevens van de fietsbarometer van de provincie. Er zijn fietspaden van veel slechtere kwaliteit in het studiegebied. Binnen het strategische niveau van deze onderzoeksfase wordt deze kans dus niet opgenomen.
- Voor de verbinding tussen Wommelgem en Antwerpen concentreert het onderzoek zich op de aangeduide kansen voor de **F107** als kwaliteitsvolle verbinding gezien de link met de E313: er wordt dus zeker aan betere verbindingen in de omgeving gewerkt.
- M.b.t. de vernoemde '**verlegging van de F12**' geven we mee dat dit een foute interpretatie is. Het is niet de bedoeling van het fietspad parallel met de A12 om de F12 te vervangen, maar wel om een bijkomende verbinding ter aanvulling op de F12 te voorzien. Het idee van deze verbinding is gebaseerd op een aanzet hiervoor in het fietsnetwerk van Routeplan 2030. De voorgestelde maasverkleining aan de westkant van de A12 veronderstelt ook het verlaten van het huidige F12-tracé, wat niet het geval is. Deze bijkomende verbinding tussen de twee nieuwe dwarsverbindingen over/onder de A12 zou geen enkel bedrijf bedienen en biedt bijgevolg geen voordelen tegenover het behouden F12-tracé. Dit wordt bijkomend verduidelijkt in de tussennota v.02.
- De voorgestelde verbinding met de **Bospolder** wordt reeds expliciet benoemd in het onderzoek (zie Bijlage 3 – OA11 – Fiets, kans 11). De opmerking dat deze route "verdwijnt op de kaartjes van De Nieuwe Rand" wordt nog geverifieerd richting het verdere onderzoek.
- De "makkelijk te realiseren fietsverbinding" tussen de **Kleine Bareel en de Laaglandlaan (o.a. t.h.v. VW E19Xa102)** zoals ingetekend op de kaart vereist de bouw van twee tunnels onder op- en afritten van de E19, wat niet zo evident is. Daarenboven bestaat de gevraagde fietsverbinding vandaag al, zij het iets minder rechtlijnig en geen onderdeel van het BFF (waardoor deze niet op de kaart staat). Er is een fietspad tussen de Bredabaan t.h.v. Vanden Borre en de Laaglandlaan die slechts 300 meter langer dan het voorgestelde tracé is.

Aanpassingen aan tussennota

- Evaluatie van de kans t.h.v. de Bredabaan.
- Verduidelijking m.b.t. 'verlegging van de F12'

Categorie 4.9.5 Modal shift

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Spoorverkeer wordt weinig belicht in de nota. Voor ons is dat ook geen noodzaak (de nota belicht eerder de weginfrastructuur), als spoorverkeer is opgenomen in het ruimer geheel (o.a. modal shift, Routeplan 2030).	A3
De spoorlijnen en spooractiviteiten die vandaag aanwezig zijn blijven ook in de toekomst bestaan. Daarbij is rekening te houden met de modal shift met meer reizigers- én goederentreinen.	A3
<i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie geeft een pleidooi voor het feit dat de modal shift (50/50) de basis is van het Toekomstverbond , "Zonder die modal shift alle werken rond Antwerpen zinloos zijn" en kaart aan dat er echter ondertussen wel vlijtig gewerkt wordt aan o.a. de Oosterweelverbinding. De reactie pleit ervoor eerst in de modal shift te investeren (wandel, fiets, OV), alternatieven te bieden en de auto te ontmoedigen alvorens nieuwe wegen, tunnels en bruggen aan te leggen. Verder kaart de reactie aan dat deze tussennota al zou moeten kunnen verder bouwen op de modal shift. Dat is niet mogelijk, en dat maakt het kiezen tussen al dan niet kansrijke varianten lastig. DNR moet heel nauw samenwerken met de andere werkbanken, en met de ploeg die nu zou gaan werken rond de modal shift 50/50 (Lantis). Uiteindelijke beslissingen tot bijkomende infrastructuur zullen moeten wachten tot de modal shift 50/50 tot stand gekomen is.	29
Bijkomende rijvakken op de E313 Oost verplaatsen de flessenhals. De E313 Oost is oververzadigd, en zal dat blijven. Ze hebben een grote impact op de waardevolle natuur. Ze zorgen voor veel bijkomende verharding, en er is veel te weinig plaats voor compensatie (ontsnippering, ontharding, ...). Ze werken de AMS 50/50 tegen. Bijkomende rijvakken zijn o.i. geen redelijk en kansrijk alternatief. Files moeten worden opgelost door een ambitieuze MS 50/50 (met doorkijk naar 30/70), en niet door bijkomende autowegen.	29
<i>Samenvatting</i>	31

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Duurzame mobiliteit is niet voldoende geïntegreerd in het huidige autobeleid, terwijl het een kernonderdeel was van het toekomstverbond. De oorspronkelijke doelstelling van een modal shift van 50/50 in de regio zou nog steeds leidend moeten zijn. In plaats van te discussiëren over de noodzaak van een snelweg, zou de focus moeten liggen op investeringen die een modal shift van 50/50 kunnen bevorderen. Het vergelijken van een snelwegscenario met investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, met als maatstaf de modal shift, zou de juiste aanpak zijn.</p>	
<p><i>Samenvatting</i> De modal shift is momenteel niet ambitieus genoeg, terwijl andere steden in Europa betere resultaten behalen. Een modal shift van meer dan 50% duurzaam verkeer kan helpen om files te verminderen. De aanleg van meer snelwegen gaat echter in tegen de doelstelling van de modal shift, omdat extra wegecapaciteit leidt tot meer autoverkeer, sluisverkeer en druk op het wegennet. De overheid zou eerst duurzame alternatieven moeten onderzoeken voordat ze nieuwe snelwegen bouwt. De prioriteiten, ook in de studieopgave voor de Nieuwe Rand, zijn niet op orde.</p>	31
<p>Zelf zijn we geen voorstander om extra wegen (A102 en Nx) aan te leggen, omdat er opnieuw open ruimte aangesneden wordt en die is al bijzonder schaars is in onze regio. We betwijfelen de noodzaak om deze wegen aan te leggen en vragen dat eerst alle alternatieven die nu als beslist beleid naar voor geschoven worden (zoals de Modal Shift) maximaal worden gerealiseerd voordat er opnieuw extra ruimte door infrastructuur wordt ingenomen.</p>	43
<p>Door het niet-prioritair en evenwaardig behandelen van de pijler “Modal Shift”, opgenomen in de afspraken van het Toekomstverbond, gaat de verharding toenemen wat niet bevorderlijk is voor een robuust klimaatbeleid. Concreet betekent dit: Grote nieuwe infrastructuurwerken moeten zo veel mogelijk vermeden worden. Het (her-)aanleggen van wegen mag geen negatieve gevolgen hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. Prioritair moet bekeken worden waar wegen kunnen aangepast worden om zowel mobiliteit te verbeteren als luchtvervuiling en geluidshinder te verminderen.</p>	49
<p>Het openbaar vervoersnetwerk in de regio moet i.p.v. afgebouwd, sterk verbeterd en aangepast worden naar een efficiënte en gebruiksvriendelijke modus voor lokale mobiliteit. De bottlenecks die doorstroming afremmen op de verschillende lijnen zijn reeds enkele jaren geleden in kaart gebracht binnen de werkbank Routeplan 2030. Deze met voorrang behandelen en oplossen zal de Modal Shift zeer sterk ten goede komen. Veel gemeenten zijn met het huidige openbaar vervoersaanbod onderling moeilijk bereikbaar waardoor mensen de auto als voornaamste vervoermiddel blijven gebruiken met als gevolg dat het onderliggende wegennet dichtslibt.</p>	49
<p>Ook de Antwerpse haven moet door efficiënt en frequent openbaar vervoer ontsloten worden zodat dit een alternatief vormt voor het autogebruik binnen het woon-werkverkeer.</p>	49
<p>Ernstig te onderzoeken hoe Merksem, Deurne en Antwerpen-Noord ontlast kunnen worden van het Sportpaleisverkeer en het verkeer naar de bedrijvzone langs het Albertkanaal, door te voorzien in een performant openbaar vervoer, betere fietsverbindingen en inz. een hub voor duurzaam vervoer met een uitgebreid en modern aanbod voor trein, tram en fiets aan Schijnpoort en een beperking van de parkings van het Sportpaleis tot bezoekers die een fysieke beperking hebben;</p>	95

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal reacties kaarten aan dat de realisatie van de modal shift (cfr. pijler van het Toekomstverbond) de basis vormt en dat deze eerst gerealiseerd moet worden alvorens bijkomende infrastructuur aan te leggen. Verder pleiten enkele reacties voor de verbetering van het openbaar vervoer (o.a. richting de haven) om de modal shift te verbeteren en bv. de regio rond het Sportpaleis te ontlasten.

Reactie op de opmerkingen

Binnen DNR wordt uitgegaan van de realisatie van de modal shift op basis van het **Routeplan 2030 in de referentiesituatie**, waardoor de uitvoering ervan een belangrijke randvoorwaarde voor DNR vormt. Op deze referentiesituatie werd eveneens een sensitiviteitstoets doorgerekend (zie Tussennota). Binnen de bestaande en toekomstige situatie inzake spoorlijnen wordt rekening gehouden met de effecten van de modal shift. Binnen DNR worden echter geen maatregelen op het spoor netwerk voorzien. DNR zal dus het proces van het Routeplan 2030 niet hernemen – aangezien dit meegenomen wordt in de referentiesituatie.

Binnen de onderzoeksaspecten Fiets en OV worden kansen voor verbetering van de netwerken benoemd, waarbij kansen m.b.t. de multimodale ontsluiting van de haven opgenomen kunnen worden (boekdeel Nx). Kansen die gedefinieerd worden in het onderzoeksaspect Fiets worden overgedragen aan de vervoerregiowerking. Kansen m.b.t. bijkomende OV-lijnen zullen geen deel uitmaken van het voorkeursbesluit. Aanpassingen m.b.t. het Sportpaleisverkeer vormen geen direct onderdeel van DNR en worden dus niet direct onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.9.6 Adviezen en suggesties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Concreet adviseerde de districtsraad eerder om: <ul style="list-style-type: none">- een busbaan in beide richtingen te realiseren op de A12 en dit minstens tot ASC12;- een OV-systeem tot ASC11 in scope te nemen;- als uitgangspunt een beperkte fysieke verbreding van de A12 te voorzien met het oog op het aanleggen van de bus- of OV-stroken;- de mogelijkheid verder te onderzoeken tot installatie en gebruik van geëlektrificeerde bovenleiding voor trucks met pantograaf;- de nodige acties aan het project te koppelen om zwaar vervoer uit de dorpen te weren (keerlussen, duidelijke wegmarkeringen, handhaving, duidelijke geo-adresbepaling);- bijkomende conflicten tussen (extra) verkeer en voetgangers/fietsers te minimaliseren bij de keuze van scenario's	A4
Wat wel kan is een 3de baanvak op de A 12 om alle af- opritten te bedienen. Dit betekent geen extra inname van Stabroeks grondgebied want vervangt het vroegere fietspad.	A18
<i>Samenvatting van de reactie</i> Alvorens over te gaan tot ingrijpende maatregelen zoals de aanleg van de A102 met aansluitingscomplex op Houtlaan of Bisschoppenhoflaan, pleit de schrijver voor het onderzoeken en implementeren van minder invasieve ingrepen die de verkeersdoorstroming kunnen verbeteren . Schrijver stelt bv. de implementatie van slimme verkeerslichten en groene golven op de as Houtlaan richting het rondpunt van Wommelgem voor (cfr. de huidige slimme verkeerslichten zijn niet dynamisch en voldoen niet aan de noden).	88

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven suggesties en adviezen m.b.t. mobiliteitsoplossingen.

Reactie op de opmerkingen

We beantwoorden elk voorstel in volgorde:

- Een **busbaan op de A12** richting Antwerpen is reeds deel van de referentiesituatie. Een busbaan richting Nederland wordt in de 3 programma's voorzien tot aan de R2. Tussen de R2 en ASC12 wordt geen structurele congestie opgemerkt, waardoor een aparte busbaan niet noodzakelijk is dit deel. Het gevraagde is dus al deel van het onderzoek.
- In de programma's wordt een **OV-systeem op de A12** onderzocht in de vorm van een busbaan tot aan de R2 (niet tot ASC 11 of 12). Dit maakt dus deel uit van het onderzoek.
- 2 van de 3 programma's voorzien een busstrook in beide richtingen. Enkel in programma 3 wordt er 1 bijkomende rijstrook bovenop de busstrook voorzien. De impact hiervan op de ruimte-inname

wordt mee opgenomen in het onderzoek. Binnen OA31 worden innovatieve technologieën, waaronder de **geëlektrificeerde bovenleiding voor trucks met pantograaf**, in beeld gebracht en wordt nagegaan of bepaalde beslissingen voor het voorkeursbesluit nog de juiste zouden zijn indien deze technologieën op een zeker ogenblik doorgebroken zijn.

- DNR omvat **geen uitwerking van gedetailleerde manieren om zwaar verkeer uit de kernen te weren**, wel worden eventuele suggesties/kansen meegegeven.
- Vanuit OA 11 wordt onderzoek gedaan naar **bijkomende conflicten (op vlak van fietsverkeer)** en worden randvoorwaarden om dit te beperken meegegeven. Conflicten met voetgangers worden op dit strategisch niveau niet in beeld gebracht en kunnen deel uitmaken van de volgende fase (uitwerkingsfase)
- Een **derde rijstrook op de A12** wordt verder onderzocht. De voor- en nadelen hiervan worden dus in beeld gebracht binnen het onderzoek.
- Het verbeteren van de doorstroming op de as Houtlaan richting het rondpunt van Wommelgem is geen doelstelling van de A102. De doelstelling van de A102 is om doorgaand verkeer om te leiden rond de stad i.p.v. door de stad, en om de bereikbaarheid van de Haven te verbeteren. Een betere doorstroming op de R11 is mooi meegenomen, maar niet de reden waarom de aanleg van de A102 overwogen wordt. Het onderzoeken van bv. slimmere verkeerslichten op de R11 is daarom geen alternatief voor de A102. Dit draagt niet significant bij tot het ontlasten van de verkeersoverlast rond de stad of de bereikbaarheid van de Haven.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.10 Voorkeur

Categorie 4.10.1 A102

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> De districtsraad verlangt een expliciet onderzoek naar de gevolgen van een scenario waarin de A102 niet wordt aangelegd . Hierbij worden de volgende punten benadrukt: (1) Maximale verbetering van levenskwaliteit voor inwoners van Borgerhout op het gebied van geluid en luchtkwaliteit en (2) ontlasting van Oud-Borgerhout van Sportpaleisverkeer door het bieden van performant openbaar vervoer, betere fietsverbindingen, en een duurzame vervoerhub aan Schijnpoort. Daarnaast wordt het voorbehouden van de parkings van het Sportpaleis voor bezoekers met een fysieke beperking aanbevolen.	A5
Op basis van de tot op heden gedeelde informatie zijn we van mening dat alle pistes (verzamelende A102, doorgaande A102 of geen A102) onderzocht moeten worden. Het district Merksem is wel nog steeds voorstander van een geboorde tunnel onder de voorziene reservatiestrook op ons gebied.	A19
Geen A102 tenzij er voldoende bewijs is dat hij nodig is. Als de A102 er komt dan enkel de geboorde versie.	A26
Persoon dringt aan op de noodzaak van een A102 . Het probleem is volgens hem dringend en ligt aan de vrachtwagens van en naar de E313/E34 en de E19, als ook aan de vele in- en uitvoegbewegingen.	1
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vindt de aansluiting tussen Wommelgem en de noordelijke ring noodzakelijk. Met voorkeur voor tracé 2 met een aansluiting op zowel de A12 als de E19 maar zonder aansluiting met R11, dit zou de andere wegen belasten.	7
Het al dan niet aanleggen van A102 blijkt volgens de verkeerscijfers weinig invloed te hebben op de verkeersdrukke op de Ring. Daarmee ontbreekt de noodzaak voor de aanleg. Zeker als je rekening houdt met de kostprijs voor de aanleg.	24
Beter geen A102 en moest men die toch nodig vinden enkel aanleg via een geboorde tunnel. Dus zeker geen A102 met bijkomende op- en afritten.	24
Voortgaande op de huidige resultaten, is de impact van de A102 op de fileproblematiek op de R1 en de leefkwaliteit er rond, klein. In tegenstelling tot de verwachtingen ervan in het Toekomstverbond.	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie haalt argumenten aan dat een A102 onvoldoende probleemoplossend lijkt te zijn voor de R1, dat een A102 bijkomend verkeer zal aantrekken en dat het CO2-onderzoek een verpletterend resultaat gaf (en het contrast met het streven naar een CO2-arme omgeving). Elke andere variant dan 'geen A102', zal volgens de schrijver een grote impact hebben op leefbaarheid en natuur, in de laatste stukken groene open ruimte in de rand van Antwerpen.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver behoudt zijn standpunt dat er geen A102 moet komen. Hiervoor haalt hij argumenten aan m.b.t. het nut van de A102 (mobiliteit, leefbaarheid, natuur). Indien een A102 toch nuttig bevonden wordt dient een geboorde A102 zonder op- en afritten met asymmetrische aansluiting aangelegd te worden om de impact bovengronds (kasteeldomeinen, stadsparken etc.) te beperken. Als de beslissing wordt genomen om géén A102 aan te leggen, moet dat besluit tevens inhouden dat het tracé geschrapt wordt, én dat de huidige groene open ruimte bestendig, versterkt, en met elkaar verbonden wordt.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat de argumenten om een verzamelende A102 mee te blijven nemen zijn pover en discutabel zijn, waarbij gesteld wordt dat verschillende actoren hierin argumenten zien zoals de voorafname van de heractivatie van het idee van de Grote Ring; voordelen van leefbaarheid (die niet gestaafd worden door het onderzoek) en de vermeende status van het Toekomstverbond (i.p.v. principes van goed bestuur). Schrijver stelt dat deze argumenten te veel aandacht krijgen. De energie van het onderzoeksteam en van de actoren in de werkbank dreigt zich nu te gaan focussen op een zinloze polarisatie rond alle directe en indirecte gevolgen van een op- en afrittencomplex, terwijl we al die energie nodig hebben om co-creatief tot een gedragen totaalplan te komen.</p>	29
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver blijft van mening dat een verzamelende A102 een onaanvaardbaar scenario is, wegens de impact op de omgeving en de resultaten uit de verkeersmodellen een noodzaak nog niet hebben aangetoond. De schrijver begrijpt dat het programma met een verzamelende A102 verder onderzocht wordt bij gebrek aan consensus in de werkbank over een eventuele pauzeknop.</p>	38
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver vindt dat de kosten van de aanleg van de A102, met verstoring en hinder van woonbuurten, omleidingen, effecten op (natte) natuur en open ruimte niet opwegen tegen het kleine aandeel winst op de R1. Indien kan aangetoond worden dat de aanleg van de A102 wel noodzakelijk is, ziet de schrijver enkel de mogelijkheid om deze aan te leggen als geboorde hoofdweg en met extra aandacht voor de vochtige natuur in de regio. Schrijver stelt dat de aanleg van de ASC in de tunnel (zie p. 53) de hinder voor de bewoners en de natuurbeleving langs de A102 aanzienlijk zou beperken.</p>	43
<p>Door de resultaten die het onderzoek van DNR tot dusver heeft aangeleverd, zijn wij van oordeel dat de aanleg van een nieuwe verbinding tussen Wommelgem en E19 (A102) evenals de aanleg van een NX in Stabroek overbodig zijn. Wij zijn niet blind voor de huidige problematiek van het toenemend verkeer rond de stad Antwerpen, maar de aanleg van nog meer wegen ten noorden of ten oosten van de stad zijn hiervoor niet de juiste oplossing. Integendeel, nieuwe wegen die het speelveld voor de auto vergroten, brengen verkeerstoename tot stand en verhinderen de omslag naar het gebruik van andere vervoersmodi # Modal Shift.</p>	49
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver is tegen de aanleg van de A102, wegens de zeer beperkte positieve impact die niet opweegt tegen de enorme negatieve impact op</p>	49

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
de woonkernen, natuur en het kostenplaatje. Schrijver betwijfelt de nood aan het ASC ter hoogte van het Albertkanaal wegens beperkte nijverheid langsheen het kanaal (momenteel vnl. dienstverlenende ondernemingen). Een A102 die niet toegankelijk is voor zwaar vrachtverkeer ADR klasse A beantwoordt helemaal niet aan de doelstelling van het Toekomstverbond . Indien uiteindelijk geacht en bewezen wordt dat de A102 noodzakelijk en zinvol is, dan is een geboorde tunnel met maximum 2 rijstroken en zonder tussenliggend ASC de enige optie.	
Wij wilden nog graag laten weten dat onze voorkeur uitgaat naar de optie zonder A102 . Indien dit niet mogelijk is, kiezen we voor een doorgaande A102. Een verzamelende A102 met op- en afritten lijkt ons teveel hinder te bezorgen.	53
<i>Samenvatting van de reactie</i> Organisatie is voorstander van een A102 met ASC . Hiervoor worden de argumenten (1) een verbeterde robuustheid van het verkeerssysteem rond Antwerpen (en verbeterde bereikbaarheid van de have tot gevolg) en (2) verminderd sluipverkeer dat de (op heden te drukke) snelweg ontwijkt aangehaald. De organisatie vindt een ASC op de A102 essentieel aangezien zo het sluipverkeer in de omgeving ten gevolge van de drukte op de snelweg en het verkeer van en naar de Kanaalkant (dat nu naar 'De Kleine Barel', de 'Groenendaallaan' of de op- en afritten aan het Sportpaleis of het rondpunt van Wommelgem gaat) vermindert. Hierbij verkiest de organisatie een ASC aan de Bisschoppenhoflaan-Hoogmolenbrug, aangezien het volgens verkeersstudies een fundamentele verbetering zou opleveren door de structurele vermindering van het sluipverkeer in de kernen. De organisatie stelt dat zowel in modellering als in ontwerp én in verkeersmanagement moet worden gewerkt met gereduceerde capaciteit in de Oosterweeltunnels, zodat daar enkel stadsregionaal verkeer doorheen komt. De organisatie duidt dat de uitdaging er in bestaat om deze infrastructurele ingrepen als hefboom te hanteren voor de versterking van de leefbaarheid in de hele Nieuwe Rand, waarbij de klemtoon ligt op de open-ruimte-structuren.	50
<i>Samenvatting van de reactie</i> De ondergrondse aanleg van de A102 geeft bovengronds ruimte voor: - Een landschapspark - Sterke groene ecologische corridors - Mogelijkheden voor stadslandbouw - Recreatieruimte - Goede fietsverbindingen - Een ecologische corridor in aansluiting met de Antitankgracht	50
Tevens steun ik de vraag om, als de A102 er komt, hem te laten aftakken voor het rond punt in Wommelgem en via een geboorde tunnel ondergronds aan te leggen, zonder aansluiting met de E313 in de richting van de ring . Dit lijkt mij de enige methode om een jarenlange verkeerschaos op de Krijgsbaan te vermijden, en, belangrijker nog, de nieuw aangelegde natuurgebieden van park Groot Schijn en park Ertbrugge zoveel mogelijk te vrijwaren.	58
Voorkeur voor een geboorde A102 met asymmetrische aansluiting . Er wordt opnieuw gewezen op potentiële winsten voor OV indien de E313 op -1 wordt gebracht (vlottere doorstroming, ruimtewinst).	62
<i>Samenvatting van de reactie</i> Uit nalezing van de Tussennota blijven wij ook van mening dat de noodzaak voor de aanleg van de A102 tot op heden voor ons onvoldoende is aangetoond . In de mate dat hierover voldoende elementen kunnen worden weerhouden om deze verbinding alsnog te realiseren, kan in functie van de impact naar de bevolking en de impact op de leefomgeving enkel door middel van een geboorde tunnel.	65
<i>Samenvatting van de reactie</i>	88

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Persoon pleit voor het behoud van groen, met name het Ertbrugge bos, en roept op om de aanleg van de A102 via de cut-and-cover methode te vermijden . Persoon benadrukt het belang van het stimuleren van groen en het behalen van klimaatdoelstellingen in alle infrastructuurprojecten. Persoon vraagt alternatieve oplossingen te verkennen om het Ertbrugge bos te behouden, met name door het niet aanleggen van de A102 of het aanleggen zonder cut-and-cover methode en aansluitingscomplex.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het Toekomstverbond heeft de ambitie om het verkeer op de noordelijke Ring (R1 ter hoogte van het Sportpaleis) door de aanleg van het Haventracé met A102 sterk te ontlasten t.o.v. de referentiesituatie (situatie R1 mét Oosterweelverbinding –zou reeds leiden tot toename verkeersdrukte t.h.v. Sportpaleis). Maar de cijfers wijzen nu uit, dat in geen enkele onderzochte variant het beoogde effect bereikt wordt . Zowel bij de variant “ A102 doorgaand ” als bij de variant “ A102 zonder aansluitingscomplexen ” is er geen ontlasting van de R1 ter hoogte van het Sportpaleis . Dat bewijzen de cijfers uit de verkeersmodellering (verkeersvolumes uit presentatie werkbank 4 december 2023).	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver argumenteert om geen A102 aan te leggen aangezien de A102 geen goede optie is om verkeer van de Antwerpse Ring te halen, dit een impact zou hebben op waardevolle natuur. De schrijver vraagt de A102 met cut-and-cover uitvoering niet als valabel scenario te weerhouden.	95
<i>Samenvatting van de reactie</i> Een A102 zonder aansluitingscomplexen en asymmetrische aansluitingen op de bestaande snelwegen lijkt de enigste logische optie , gezien de wens om het verkeer van de haven zo vlot mogelijk richting E313 te krijgen (een ASC lijkt enkel risico's op te leveren) en om maximaal gebruik van boortunnels en dus minimale impact op bestaande bebouwing of groen te hebben.	97
Hopelijk komt u tot het resultaat dat geen A102 de beste oplossing is...	97

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties uiten hun voorkeur om geen A102 aan te leggen, dit aangezien er op basis van de huidige verkeersresultaten weinig tot geen invloed is (bv. ter hoogte van het Sportpaleis op de R1) en de aanleg van de tunnel een grote impact zou hebben op de omgeving en omliggende natuurwaarden. Indien een A102 wel noodzakelijk geacht wordt, verkiezen verschillende reacties een geboorde, doorgaande A102 met een asymmetrisch aansluitingscomplex. Enkele reacties geven voorkeur voor de aanleg van een A102 omwille van de ontlasting van de omgeving. Eén reactie vraagt een onderzoek naar de maximale verbetering van leefkwaliteit voor Borgerhout. Verder worden een aantal ruimtelijke kansen geduid voor de reservatiestrook bij een ondergrondse aanleg van de A102.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de vermelde voorkeuren. Binnen het onderzoek naar mobiliteit worden de verkeerseffecten van de verschillende alternatieven in kaart gebracht. Hierbij wordt opgemerkt dat de aanleg van een A102 zorgt voor een vermindering van het verkeer op de R1 ter hoogte van het Sportpaleis. Op basis van de aantallen, is deze vermindering onvoldoende groot om de R1 op een veilige en vlotte manier met een rijstrook minder te organiseren. De inzichten uit het eerste onderzoek zijn op vandaag onvoldoende sluitend om een programma met A102 (al dan niet met ASC) als niet kansrijk te beschouwen. Voor alle alternatieven zal de impact op waardevolle natuur, beleving etc. in beeld gebracht en meegenomen in de beoordeling van de alternatieven richting een voorkeursbesluit. Vanuit de projectdoelstelling beogen we ook een verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit in de verschillende scenario's.

In het verdere onderzoek worden 3 programma's onderzocht, waarbij in programma 1 een geboorde variant van de A102 onderzocht wordt. De cut-and-cover variant van de A102 staat op pauze (minder kansrijk). **Programma 2 (zonder A102) doet onderzoek naar het gevraagde scenario voor leefkwaliteit in Borgerhout**. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met de geluidskwaliteit van de omgeving. De ontlasting van het gebied van Sportpaleisverkeer maakt geen deel uit van dit onderzoek,

wel wordt er ingezet op het verduurzamen van mobiliteit (fietsverbindingen...), waardoor dit mogelijk leidt tot een verbetering.

Voor programma 3 (met ASC) wordt een gecombineerde variant onderzocht. Daarbij is de ambitie om waar mogelijk te werken via de geboorde methode. In het OA28 Bouwrisico's wordt de aanlegmethode uitvoerig onderzocht. Ook in de andere onderzoeksaspecten worden de effecten gelinkt aan de uitvoeringsmethodiek in beeld gebracht. Via een werkgroep ruimtelijk ontwerp werd een meest kansrijke variant voor een ASC op de A102 onderzocht, waarbij het beperken van de impact op het Ertbruggebos ook een belangrijk aandachtspunt was (zie ook uitleg Categorie 4.2.2).

We duiden graag nog dat er in het Toekomstverbond geen expliciete doelstelling omtrent ADR A verkeer werd opgenomen. De startbeslissing van het complex project gaf aan dat de ADR-klasse te onderzoeken was.

We nemen akte van de kansen voor het ruimtelijk ontwerp voor de bovengrond van de reservatiestrook. Via de werkgroep ruimtelijk ontwerp zal het gebiedsprogramma voor het Nieuwe Randpark verder vormgegeven worden.

Aanpassingen aan tussennota

- Opname duiding m.b.t. (initiële) keuze voor ADR A transport en verwijzing wijziging ADR-categorisering (zie Categorie 4.6.1);
- Toevoeging van het voorkeursscenario voor het ASC A102 (zie Categorie 4.2.2).

Categorie 4.10.2 VW A102 met E313 en A12

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>[Schrijver is geen voorstander van de A102]</i> Indien er een A102 komt, is de asymmetrische aansluiting volgens het golftracé ('Uilenbaantracé') van het grootste belang: (1) Het maakt een monster-rondpunt overbodig, en het huidige rondpunt kan verkeersveiliger gemaakt worden. Tenminste, als gekozen wordt voor het 'golftracé'; (2) Er komen geen open sleuven ter hoogte van Park Groot Schijn, de Schijnvallei, en de woonzones rond het rondpunt. Het zou dus de negatieve impact qua lawaai- en luchtvervuiling beperken en (3) Het geeft meer tunnelkansen aan A102 én E313.	29
<i>[Schrijver is geen voorstander van de A102]</i> Ook de keuze voor een asymmetrisch ASC voor de aansluiting van een eventuele A102 op de A12 is enorm belangrijk: het zorgt voor minder verharding, minder CO2, minder barrières. Het geeft mogelijkheden om het bestaande ASC te ontsnipperen en te verblauwgroenen.	29

Inhoud van de opmerkingen

De reacties uit hun voorkeur m.b.t. verkeerswisselaars op de A102.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de voorkeur.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 4.10.3 E313 West en Knoop Oost

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De ondertunneling van het westelijk deel van de E313 op het huidige tracé, tussen de Antwerpse ring en Wommelgem, zoals gevraagd door de districtsraden van Borgerhout en Deurne, dient gerealiseerd.	A5
Extra rijstroken op de E313 zijn onaanvaardbaar vanwege de reeds bestaande grote negatieve impact van de snelweg op de bewoners van Borgerhout en Deurne.	A5
Persoon wilt overkapping van E313 West . Een aantal reacties halen hierbij het argument geluidsoverlast, slechte luchtkwaliteit en/of het tekortschieten van de geluidsmuur voor geluidsoverlast in Borgerhout aan.	17, 19, 20, 21, 23, 25

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Persoon wilt ondertunnelde E313 i.p.v. verbreding en is bezorgd om geluidsoverlast en fijnstof.	23
De Knoop Oost is momenteel een ruimteverslindende knoop, die veel compacter zou moeten aangelegd worden.	24, 42, 67
Vraagt met aandrang om E313 West niet verbreden ; geen extra autocapaciteit op de E313 west voorzien, openbaar vervoer & fietsinfrastructuur tussen Wommelgem en de stad, meer vrachtvervoer over spoor en water, E313 West ondertunnelen, knoop Oost ondergronds aanleggen en slanker maken .	24, 36, 42, 67
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon erkent de complexiteit van de aansluiting van E313 en vraagt om toch dit knooppunt “aansluiting E19-E313” tot aan het rond punt in Wommelgem te ondertunnelen, ook om voor rust aan het Rivierenhof en voor de omliggende bewoners te herstellen.	48
We vragen dus het ondergronds aanleggen van de E313-W: vanaf de Ring in knoop Antwerpen Oost tot in het rondpunt Wommelgem en het maximaal overkappen ervan. Als de ondergrondse E313 West niet over de volledige lengte kan worden overkapt, dan moet zeker voorrang worden gegeven aan de meest kwetsbare gebieden: de Tuinwijk en het Rivierenhof die het dichtst liggen bij zowel de Ring als de E313, en aan de woonwijken verderop.	PT
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vermeldt dat reeds 2 maal in het verleden advies gevraagd werd over de ondertunneling van de E313 tussen het rondpunt van Wommelgem en de ring van Antwerpen. Persoon vraagt zich af hoe vaak nog gemeld moet worden dat de E313 ondergronds moet om de rust in de omgeving te herstellen.	54
Persoon vraagt om de E313 West niet te verbreden en geen A102 aan te leggen, aangezien de kosten te hoog zijn in verhouding tot de baten.	95

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende reacties vragen om het ondertunnelen of overkappen van de E313 West om de geluidsoverlast te verminderen en de luchtkwaliteit in de omgeving te verbeteren. 183 personen ondertekenden een petitie die pleit voor het ondergronds brengen van E313 en maximale overkapping ervan tussen knoop Oost en het rondpunt van Wommelgem.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de standpunten van de insprekers m.b.t. de hoogteligging van de E313 West. De keuze m.b.t. de hoogteligging van de E313 West wordt van de strategische zeef gehaald en onderzocht (zie eerder).

Verder wordt de impact van de verschillende programma's naar luchtkwaliteit en geluidsklimaat – naast een reeks aan andere aspecten – onderzocht. Deze aspecten worden meegenomen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.

Aanpassingen aan tussennota

- Duiding m.b.t. het verdere onderzoek naar de hoogteligging van de E313 West (zie Categorie 4.2.2)

Categorie 4.10.4 VW E34 x E314

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver benadrukt het belang van de vervollediging van de verkeerswisselaar E34-E313 voor de leefbaarheid. Momenteel moeten verkeer vanuit de Noorderkempem naar Limburg en verkeer vanuit het industrieterrein van Ranst richting Limburg omrijden via het onderliggende wegennet. Schrijver pleit voor een vervollediging van de verkeerswisselaar om het doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet te verminderen en de leefbaarheid in de woonkernen te behouden. De vervollediging van de knoop E34-E314 heeft de hoogste	A10, A21

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
prioriteit voor de schrijver en dient dan ook bij opgenomen te worden in de lijst van strategische infrastructuurwerken ter vervollediging van het hoofdwegennet.	
Het college van burgemeester en schepenen benadrukt nogmaals het belang van de vervollediging van de verkeerswisselaar E313 - E34. De gemeente wil wel vermijden dat men tracés naar voren schuift met een hogere economische kostprijs, om nadien het dossier wegens een hogere budgettaire kostprijs uit te stellen.	A21

Inhoud van de opmerkingen

De reacties pleiten voor de prioritering van de vervollediging van de VW34 x E314 om het verkeer op het onderliggend wegennet te verminderen.

Reactie op de opmerkingen

We nemen nota van de voorkeur en bestaande problematiek. Het voorkeursbesluit zal een beslissing omtrent de vervollediging van de verkeerswisselaar omvatten (zie Tussennota v.01 p. 97).

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen aan de tussennota.

Categorie 4.10.5 A12

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
We verwachten in het voorkeursbesluit een beslissing te zien welke aanpassingen er aan de A12 in Ekeren zullen doorgevoerd worden. Voor ons is cruciaal dat dit uitgaat van het hertekenen van het aansluitingscomplex Ekeren (in tegenstelling tot de andere aansluitingscomplexen hoort dit wel helemaal herontworpen te worden in de onderzoeksfase), gepaard gaand met het compacter herinrichten van de A12, met ruimtewinst aan de kant van Ekeren centrum voor geluidsbuffering, water en natuur. In de Tussennota lijkt het enkel nog maar te gaan over een kleine kap ter hoogte van Bospolder, maar het onderzoek zal gegarandeerd uitwijzen dat dit ruim onvoldoende is om de doelstellingen van De Nieuwe Rand op deze plek waar te maken.	29

Inhoud van de opmerkingen

De voorkeur wordt geuit voor een hertekening van het ASC in Ekeren, samen met een compactere vormgeving van de A12 die kansen biedt voor een grotere overkapping met de winsten voor de omgeving tot gevolg.

Reactie op de opmerkingen

De herinrichting van het aansluitingscomplex in Ekeren kan deel uitmaken van het gebiedsprogramma voor de omgeving A12-Ekeren. Zo staat ook aangegeven in de eerste aanzet van het Overkappingsproject Ekeren.

Aanpassingen aan tussennota

De reactie leidt niet tot aanpassingen aan de tussennota.

Categorie 4.10.6 Alternatieve voorkeuren

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Bijkomende rijvakken op de E313 Oost verplaatsen de flessenhals. De E313 Oost is oververzadigd, en zal dat blijven. Ze hebben een grote impact op de waardevolle natuur. Ze zorgen voor veel bijkomende verharding, en er is veel te weinig plaats voor compensatie (ontsnippering, ontharding, ...). Ze werken de AMS 50/50 tegen. Bijkomende rijvakken zijn o.i. geen redelijk en kansrijk alternatief. Files moeten worden opgelost door een ambitieuze MS 50/50 (met doorkijk naar 30/70), en niet door bijkomende autowegen.	29
Er zijn andere oplossingen voor mobiliteitsproblemen. Gelieve degene met de minste impact op de buurt voorrang te geven.	36

Inhoud van de opmerkingen

Eén reactie stelt dat bijkomende rijstroken geen kansrijk alternatief zijn en een tweede reactie vraagt om oplossingen voor het mobiliteitsprobleem met de minste impact op de buurt voorrang te geven.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de standpunten.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen aan de tussennota.

5. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL Nx

In dit deel worden de inspraakreacties met betrekking tot het boekdeel Nx per categorie besproken en wordt hierop een antwoord geformuleerd.

Categorie 5.1 Algemeen

Categorie 5.1.1 Afstemming lopende planprocessen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Samenvatting van de reactie // Tussennota v.01 p. 113, 143 en verder Instantie vindt het terecht dat het tracé parallel aan Waterstraat met een parallelweg aan zijde haven niet weerhouden wordt. Hierbij wordt gesteld dat zulke ontwikkeling aan de zuidzijde van de A12 de ontwikkeling van LPS zou kunnen hypothekeren (door beperking grootte kavels, multimodale ontsluiting tussen park en spoor). Voor een dergelijke locatie zou de haven bijgevolg steeds voorbehoud maken om de ontwikkeling van het logistiek park te vrijwaren.	A17
Wat zijn de troeven in dit plangebied waarnaar in het algemeen wordt verwezen? We stellen ook vast dat er heel wat mooie plannen zijn, maar in welke mate zijn deze compatibel met elkaar?	A18
Persoon mist een verwijzing naar bestaande pijpleidingen in de zone , nog minder naar de toekomstige mogelijke pijpleidingen Antwerpen-Ruhr (50 m breedte voorbehouden zone).	8

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen vragen omtrent de afstemming van de Nx met andere plannen en planprocessen zoals het LPS en de bestaande en toekomstige pijpleidingen.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het onderzoeksaspect 29 – “Relatie met en afhankelijkheid van overige planprocessen en -initiatieven” worden lopende planprocessen in het projectgebied (zowel voor het Haventracé als voor Nx) in kaart gebracht. Tevens wordt hierbij aangegeven of er interferentie optreedt tussen DNR en deze lopende planprocessen/initiatieven, welk soort interferentie dit betreft (vormen ze een hefboom voor elkaar of betekenen ze een hypotheek voor elkaar?) en of afstemming vereist is.

In het onderzoek wordt rekening gehouden met de bestaande situatie, waarin de bestaande pijpleidingen vervat zitten. Verder wordt er rekening gehouden met het planproces van de Leidingenstraat. Ook de ontwikkeling van het LPS maakt deel uit van de referentiesituatie: de voorgestelde oplossingen voor de Nx gaan bijgevolg uit van de realisatie van het LPS, en zorgen ervoor dat ze de ontwikkeling van het LPS niet hypothekeren.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.1.2 Tekstuele aanpassingen en bijwerking kaartmateriaal

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Op de kaarten van de verschillende Nx alternatieven alle bestaande straten en wegen die gekruist worden aangegeven. Door die niet allemaal te tekenen ontstaat een verkeerde indruk dat er weinig straten of wegen moeten gekruist worden.	4
Spelling gerelateerd: Tunnel onder Stabroek is geen <i>kritisch</i> punt maar <i>kritiek</i> punt.	4
Formulering van feedback over de Nx-kaarten: geen schaal aanduiding, het ontbreken van details (gebouwen, groene zones, bossen, landbouwvelden), geen gebruik van bestaande kaarten (geopunt en GRUP).	8

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om verduidelijking van het kaartmateriaal en kaarten taalfouten aan.

Reactie op de opmerkingen

Het gebruikte kaartmateriaal op de infomarkten had voornamelijk tot doel om indicatief weer te geven welke tracéalternatieven worden onderzocht. In het verdere onderzoek zal uiteraard rekening gehouden worden met bestaande straten en wegen die gekruist moeten worden... Er zal verder kaartmateriaal opgemaakt worden, op verschillende schaalniveaus waar deze verschillende elementen in worden opgenomen, net zoals andere elementen zoals natuurgebieden, landbouwgebieden, andere lopende planprocessen... De kaarten worden verder verfijnd tijdens het onderzoek, waarbij we rekening houden met schaal aanduidingen etc.

Aanpassingen aan tussennota

- De taalcorrectie van kritisch naar kritiek wordt opgenomen;
- Het kaartmateriaal wordt in de Tussennota v.02 niet verder verfijnd, in verder onderzoek zal deze wel verfijnd worden.

Categorie 5.1.3 Participatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Beide lokale besturen vertegenwoordigen de mening van de meerderheid van de bevolking en hopen dat hier terdege rekening mee zal worden gehouden. Onze dorpen hebben dringend nood aan een beter verkeersdoorstroming en – leefbaarheid.	A22, A25
Mij ontbreekt een totaalplaatje en verkrijg ik een zeer lokale situatieschets . Waarom niet vanuit dat breder plaatje inzoomen naar de regio Antwerpen om uiteindelijk de zone rond Stabroek onder het vergrootglas te leggen? De in de brochure aangegeven Nieuwe Rand stopt ook abrupt aan de staatsgrens met NL, vertoont blinde vlekken zoals bv. met de gemeente Schilde. De klimaatgordel vertoont storende gaten. Ik kan begrijpen dat bepaalde gemeenten geen deel wensen uit te maken van dat verbond, maar men zou dit anders kunnen aangeven.	8
In huidige stand van getoonde info tijdens het DNR-publieksmoment op 5/2/2024 in Hoevenen ontbreken ons inziens enkele essentiële elementen. E.e.a. werd bevestigd door vele reacties van bezoekers/bewoners. In vrijwel al de cruciale fasen van het complex project én tijdens de Werksessies Nx droegen wij met voorstellen bij aan de 'waaier' van potentiële, effectieve oplossingen. Hiervan is weinig (soms niets) te bespeuren op de DNR-presentatieborden. Bij de samenstelling + opmaak van de Tussennota werden als dusdanig de burgergroepen niet betrokken.	18
Tijdens diverse Werkbanken en Werksessies rond A12/Nx leverden de burgergroepen Noord velerlei input aan het Team om mee te nemen in initieel + finaal onderzoek naar Effecten. Burgergroepen hameren op doorgedreven onderzoek van alle inputs en hun effecten:	18

Inhoud van de opmerkingen

De reacties kaarten aan dat er verschillende oplossingen vanuit de burgerbewegingen werden aangegeven, maar dat deze niet terug te vinden waren op de infomomenten. De burgergroepen vragen een doorgedreven onderzoek naar alle input en de effecten hiervan. Verder wordt het studiegebied van de Nx in vraag gesteld. Enkele lokale besturen benadrukken hun nood aan een betere verkeersdoorstroming.

Reactie op de opmerkingen

De inhoud van de tussennota werd meermaals doorgesproken met de burgerbewegingen, zowel op vlak van onredelijke alternatieven als op vlak van het vormgeven van een scenario zonder Nx (zie workshops op 31/5/2021, 21/06/2023 en 23/01/2024 en mailverkeer op 08/11/2023). Een aantal van de ingesproken voorstellen werden meegenomen, anderen niet. In deel 4.4.1 van de tussennota v.01 wordt uitgebreid gemotiveerd waarom deze alternatieven niet verder werden onderzocht. In de inspraak werden geen argumenten opgenomen waarom deze trechtering onjuist zou zijn. De keuze hierin werd eveneens doorsproken met de burgerbewegingen. De voorstellen die werden meegenomen in het onderzoek zullen onderzocht worden op hun effecten.

Met betrekking tot de afbakening van het studiegebied van de Nx duiden we dat de Nx deel uitmaakt van DNR, die een ruimer gebied bestudeert. Binnen het onderzoek worden de effecten steeds volwaardig in beeld gebracht, hierbij wordt rekening gehouden met hoe ver de effecten reiken; met andere woorden: als deze effecten verder reiken dan zone Stabroek, dan wordt dit ook zo gerapporteerd. De contour van

de klimaatgordel werd op hoofdlijnen vastgeklikt in de AON en verder verfijnd in de tussennota op basis van de bestaande en gewenste groenblauwgele structuren en niet op basis van welke gemeenten er wel of geen deel van wensen uit te maken.

We nemen akte van de vraag van de gemeentebesturen voor een betere verkeersleefbaarheid en -doorstroming. Deze vraag vormt deel van het voorliggend onderzoek.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.1.4 Proces

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Hiërarchische implementatie is nodig én wenselijk naar de oplossing toe; t.t.z. eerst alle voorgestelde ingrepen realiseren stroomafwaarts (omgeving A12) en geleidelijk stroomopwaarts (hinterland). Dit is ook praktisch de eenvoudigste werkwijze. Deze implementatiewijze opnemen in planning; en al starten met bvb de broodnodige optimalisatie van de lichtensturing op de laatste rechte lijn naar de ASC's Stabroek en Hoevenen.	18
Wij stellen vast dat het Noordelijk tracé slechts na de werkvergadering van het najaar 2022 is toegevoegd als alternatief en zo weinig tot niet bekend is bij de betrokken eigenaars aan Hoogeind-Dorpstraat-Laageind en er dus weinig tijd is geweest om de gevolgen van dit tracé in te schatten.	63, 68, 70, 99

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven bedenkingen bij het proces, waarbij wordt gepleit voor een hiërarchische implementatie van ingrepen. Er worden eveneens vragen gesteld bij het gelopen proces m.b.t. het later toegevoegde noordelijk tracé.

Reactie op de opmerkingen

Tijdens het geïntegreerd onderzoek voor Nx zullen ook de bouwriscico's en doorkijk naar fasen van de verschillende alternatieven op strategisch niveau worden onderzocht. Een precieze planning van de uitvoering van het uiteindelijke voorkeursscenario zal pas verder worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase van het complex project. Voor wat betreft bv. de lichtenregeling zien we inderdaad ook optimalisatiemogelijkheden welke verder kunnen onderzocht worden.

Het noordelijk tracé werd opgenomen in het onderzoek naar aanleiding van inspraak op de AON v.01 (12/09/2022). Deze werd toegevoegd in de AON v.02, die beschikbaar is sinds 6 januari 2023, ruim een jaar voor het verschijnen van de tussennota v.01. Gedurende deze periode werd het alternatief gelijkaardig als de andere alternatieven onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.1.5 Buiten scope

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
[als onderdeel van een lijst van aandachtspunten vanuit de modal shift] De inzet van rekeningrijden voor de vrachtwagens over de gewestwegen die doorheen de kernen van Stabroek en Hoevenen rijden.	A22, A25
Bestaat de kans dat Nederland ooit beperkende maatregelen aan het sluipverkeer gaat opleggen?	4
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vraagt om vanuit de Vlaamse administraties aan te sturen op rekeningrijden (i.p.v. huidige wegentaks). Dit kan dan ook een volledig nieuw licht werpen op alle huidige plannen om nieuwe wegen aan te leggen aangezien er een hele nieuwe dynamiek in verkeersstromen zal komen. Waardoor op zijn beurt dergelijke grote investeringen als een Nx misschien (!) overbodig zijn.	10

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
We vragen om te onderzoeken of een kilometerheffing op gewestwegen (o.a. N11, N11 en N122) kan ingevoerd worden en wat het effect hiervan op de lokale wegen zal zijn. We zijn ervan overtuigd dat de invoering van de kilometerheffing op autosnelwegen wél geleid heeft tot een toename van de hoeveelheid doorgaand verkeer door de dorpsstraten.	43

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om de invoer van kilometerheffing (al dan niet enkel voor vrachtverkeer) op de gewestwegen en vragen of er vanuit Nederland beperkende maatregelen aan het sluipverkeer zouden komen.

Reactie op de opmerkingen

Op heden bestaan er reeds vormen van kilometerheffing, bv. voor vrachtverkeer. De bestaande vormen van kilometerheffing worden meegenomen in het onderzoek, aangezien dit onderdeel vormt van de bestaande situatie. De uitbreiding van de kilometerheffing is echter geen beslist beleid, en maakt dus geen deel uit van DNR. Wel wordt de invloed van onder meer rekeningrijden onderzocht in "OA31: invloed van onzekerheden". Hierover zal echter geen beslissing worden genomen binnen DNR.

De maatregelen die al dan niet worden getroffen in Nederland, vallen buiten de scope van dit complex project.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.2 Alternatieven

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Een bovengrondse Nx zal het polderlandschap doorkruisen en de zichten beschadigen. Het parcours ligt in een erfgoedlandschap (Ankerplaats De Polder van Stabroek met overgangszone naar de Noorderkempen) en grenst aan een vogelrichtlijngebied. Bovendien snijdt de Nx de gemeente Stabroek in 2, tussen de deelgemeenten Stabroek en Hoevenen komt dan een weg voor doorgaand verkeer. De voorkeur gaat daarom uit naar een ondergrondse Nx. Een mogelijk alternatief is de aanleg in een sleuf, waardoor de polderzichten beter kunnen worden bewaard en er geen visuele scheiding is tussen beide deelgemeenten. De aanleg in een sleuf vermijdt ook de aanleg van 2 bruggen op het grondgebied van de gemeente Stabroek (kruisingen met Hoge Weg en met Parijse Weg). Naast de extra visuele vervuiling bemoeilijken bruggen de mobiliteit tussen de 2 deelgemeenten voor fietsers en voetgangers. Bij de aanleg van de Nx in een sleuf kunnen de kruisingen op het huidige straatniveau gebeuren.	A22, A25
<i>Samenvatting van de reactie</i> Verschillende Nx-tracés gaan doorheen SBZ-V. Een aantal tracés werden uitgesloten (tracé 4 en 5) wegens betekenisvolle aantasting of onherstelbare schade verwacht wordt van het Vogelrichtlijngebied. Nu wordt ter hoogte van de 's Hertogendijk een fietsverbinding dwars door SBZ-V en mogelijk door VEN getekend. Indien hiervoor alternatieven mogelijk zijn, hebben deze hoe dan ook prioriteit .	A23
Om doorgaand verkeer uit de kernen van Stabroek en Hoevenen te weren wordt de Nx het best geconcipeerd in functie van uitsluitend doorgaand verkeer. Het lijkt niet wenselijk om af-en opritten te voorzien op Stabroeks grondgebied. Lokaal verkeer kan naar de A12 en de haven via de N111 (Laageind) en de N114 (Leugenberg). Voor de woningen aan de Ettenhoven gelegen, dient een ventweg naast de Nx te worden aangelegd met aansluiting op de Rijstraat.	A22, A25
Waarom kan de Nx ook niet ondergronds zoals de A102?	3
Omdat ik moeilijk kan aannemen dat het vliegplein van Hoevenen in een vogelrichtlijngebied ligt meen ik dat alternatief 3 niet eerst onder de A12 moet duiken om dan aan te sluiten aan het ASC Hoevenen? M.a.w., kan alternatief 3 niet korter zodat het iets meer kans maakt?	4

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Persoon stelt voor dat een fietstunnel voor de haven arbeiders zal zorgen voor meer fietsend werkverkeer doordat deze niet meer in de file staan op de fiets busstrook (Thijsmanstunnel/ Liefkenshoektunnel)</p>	5
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon duidt dat de essentie van het probleem het ontlasten van de Dorpsstraat te Stabroek is, waarbij hij duidt dat er rond Stabroek een cirkel te te trekken valt en er 4 mogelijkheden zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Bovengrondse oost-west verbinding (brug over de Dorpsstraat; cfr. Wilrijk); (2) Ondergrondse oost-west verbinding (tunnel onder de Dorpsstraat; cfr. Craeybeckstunnel Wilrijk); (3) Een gelijkgrondse noordelijke halve cirkel; (4) Een gelijkgrondse zuidelijke halve cirkel (cfr Etten-Leur). <p>Persoon duidt dat de eerste twee opties niet evident zijn. Optie 3 geeft zijn inziens de eenvoudigste/snelste oplossing om Stabroek te ontzetten, waarbij de vraag blijft of een zuidelijke halve cirkel nodig is. Op de getoonde kaarten van “De Nieuwe Rand” wordt de optie aansluiting aan het Laageind, doortrekken naar Ettenhoven of Grote Molenweg, niet in overweging genomen. Wel maakt men een verbinding tussen Kapelsestraat en Grote Molenweg om vervolgens in de andere richting via verschillende alternatieven een nieuwe aansluiting met de A12 te realiseren tussen ‘s Hertogendijk en Dijkstraat. Persoon vraagt zich af of een verbinding Grote Molenweg Kapelsestraat echt nodig is.</p>	8
<p>Bij de huidige ontwerpen wordt veelal natuurdomein het Rood doorkruist. Graag zoveel mogelijk de Nx bij een reeds bestaande weg laten aansluiten zodat een van de mooiste fietspaden van het noorden van Antwerpen (stuk Parijse Weg tussen Waterstraat en Bonapartelaan) gevrijwaard blijft.</p>	10
<p>Persoon vermeldt dat in het geval van tracé 4 de Ettenhoven aangepast dient te worden omdat de fietsers hier nu niet veilig kunnen rijden.</p>	14
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon haalt te vermijden scenario's aan: (1) een Nx midden op de N11 aan de Waterstraat wegens verkeersimpact op de omgeving; (2) een Nx lost de overdruk van het lokale verkeer niet op en (3) een Nx doorheen de open ruimte vernietigt het open landschap. Persoon stelt dat het probleem de (top van) doorgaande verkeerscomponent op hoofdassen tijdens de spitsuren is. De hele doorgaande component kan eenvoudig weggewerkt worden door middel van rotondes/tunneltjes, cfr. N11 Kapellen Centrum. Hierbij wordt voorgesteld op de twee hoofdassen N111 en N122/N114 de kruispuntinrichting verbeteren, bijvoorbeeld d.m.v. lichtenafstelling + twee korte “poorttunneltjes I/O” met rotonde erop + ventweg naar ASC A12 Leugenberg.</p>	18
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie stelt een oplossing voor waarbij ingrepen zoals de verbetering van de twee hoofdassen N111 en N122/N114 (zie reactie hierboven) gecombineerd wordt met de maatregelen van het niet-Nx scenario [tracé-alternatief 1]. De combi-oplossing omvat volgende elementen:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Gewijzigde N111 voor rechtstreekse doorsteek naar A12, omvattende een kort tunneltje onder N11, kleine poort-rotonde aan Grote & Kleine Molenweg (en/of korte tunnel onder die kruispunten). Aangepaste lichtenregeling of kleine Poort-rotonde aan Abtsdreef. (2) Gewijzigde N122 voor rechtstreekse doorsteek naar A12, omvattende een kort tunneltje onder N11 en cut/cover tunnel onder bedrijfspark tot Parijse Weg(+/- 500m) + verdere inrichting van de lokale wegen richting A12 + evt. korte aansluiting op een ventweg aan A12 bvb via Weg Vliegveld. (3) Gewijzigde N114, omvattende een kleine Poort-rotonde op kruispunt Hoevensebaan + rotonde aan Plasstraat + evt. herinrichting verderop (lichtensturing of rechtstreekse 	18

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
tunneldoorsteek op ASC Leugenberg). Eventuele optie verbinding naar ASC via Ventweg. De schrijver omschrijft de voldane ambities en voordelen van de combi-oplossing, waarbij o.a. vrijwaring van landbouw- en openruimtegebied alsook een verbetering van de lokale wegennet worden aangehaald. Schrijver vraagt deze oplossing eventueel samen met burgergroepen verder te detailleren en in het verdere onderzoek op te nemen.	
De verkeersdoorstroming kan verbeterd worden door enkele eenvoudige plaatselijke ingrepen : - Bepaalde zijstraten enkelrichting maken zodat bv. het verkeerslicht aan Meidoornlaan/Kleine Molenweg kan wegvallen. - Meer inzetten op Modal Shift en P&R. - De verkeerslichten beter op elkaar afstemmen. - ...	49
Het drukke verkeer vanuit Kapellen naar Hoevenen in de Molenstraat gaat voor 80% naar Antwerpen via Leugenberg. Een Nx ten noorden van Hoevenen zal dan ook weinig reductie van verkeer brengen in de Molenstraat. Wat de doorstroming wel kan verbeteren aan het kruispunt Markt/Hoge Weg/Kerkstraat/Antwerpse Steenweg is het plaatsen van verkeerslichten.	49
Ik stel voor dat eerst getest wordt om de zogenaamde fileproblematiek op te lossen door verkeersagenten (zoals bevoegde seingever) het verkeer te laten regelen op spitsmomenten. Ik ervaar buiten de spitsmomenten en eventuele ongevallen nooit hinder op onze wegen. De voorvechters van Nx overdrijven in deze materie. Helaas is de heraanleg van de Dorpsstraat in Stabroek een gemiste kans gebleken.	91

Inhoud van de opmerkingen

De reacties geven een aantal alternatieve voorstellen voor de Nx en vragen tot het vrijwaren van bv. natuurgebied, poldergezichten etc. Een aantal reacties stellen ook wijzigingen aan de reeds onderzochte alternatieven voor, zoals bv. de ondertunneling van de Nx of een hertekening van het tracé alternatief 3. Ook wordt gevraagd voor bijkomende fietsverbindingen en het plaatsen van verkeerslichten.

Reactie op de opmerkingen

We duiden graag dat de kruising tussen de Nx en de Hoge Weg in de voorliggende werkvoorbeelden als **ondergrondse ongelijkvloerse kruising** worden voorzien – dus niet als bruggen, zoals in één van de reacties gesteld. De Nx duikt hierbij onder de Hoge Weg. Ter hoogte van de Parijse Weg ligt de Nx op het maaiveld en wordt er een fietstunneltje voorzien. De Nx als sleuf maakt op heden geen deel uit van de werkvoorbeelden. Echter kan deze optie vanuit het geïntegreerd onderzoek als oplossing naar boven komen. Op basis van de onderzoeksresultaten van de geselecteerde werkvoorbeelden en eventueel bijkomend ontwerpend onderzoek, zullen de effecten van een Nx in sleuf kwalitatief worden ingeschat en indien relevant verder meegenomen worden in het onderzoek. Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02. Bovendien worden **verschillende inrichtingsvormen van de Nx** (met of zonder ventweg/met of zonder rechtstreekse aansluitingen, plaatsing van verkeerslichten) onderzocht.

Een aantal reacties geven (bijkomende) ingrepen voor **verkeerscirculatie** mee. In werkvoorbeeld 1 (alternatief zonder Nx) worden tal van de **voorgestelde maatregelen** opgenomen (o.a. circulatiemaatregelen (waaronder enkelrichtingsstraten), fietsverbindingen verbeteren of bijkomende fietsverbindingen voorzien, kansrijke locaties voor een P+R). Deze elementen worden ondervangen in het onderzoek. Ook mogelijkheden voor **bijkomende fietsverbindingen** langsheen de A12 en richting de haven worden binnen werkvoorbeeld 1 verder onderzocht waar deze precies gesitueerd kan worden. Een optie die niet doorheen het Vogelrichtlijngebied loopt, zal hierbij ook worden verkend. Indien er toch impact is op het Vogelrichtlijngebied, zal deze in kaart worden gebracht en als dusdanig worden beoordeeld en gemilderd. Het geïntegreerd onderzoek zal eveneens nagaan of Ettenhoven aanpassingen nodig heeft voor fietsverbindingen en zo ja, welke dat zijn.

Eén inspraakreactie lijkt een nieuw zuidelijk (ten aanzien van Stabroek) tracé voor te stellen. Het is echter onduidelijk hoe dit tracé eruit zou moeten zien. We interpreteren de vraag naar noodzaak verbinding Grote Molenweg Kapelsestraat als een vraag naar de noodzaak van een Nx, omdat ook deze verbinding de Dorpsstraat tracht te ontlasten. Tijdens het onderzoek werd al gekeken naar een alternatief via de Waterstraat, maar dit werd ruimtelijk niet evident bevonden.

Het **erkend natuureservaat Het Rood** wordt niet doorkruist door de voorliggende tracéalternatieven. Het meest zuidelijke tracé (via Rode Weg) blijft nog boven Bonapartelaan en het erkend natuureservaat Het Rood ligt hieronder. Het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Het Rood en omgeving' wordt daarentegen wel doorkruist. De impact hiervan wordt onderzocht binnen het OA 11 – 'Wijziging landschappelijke structuur en relaties, erfgoedwaarden en archeologie'. Voor ieder tracéalternatief zal steeds de impact op fietsverbindingen in kaart worden gebracht, en waar nodig zullen maatregelen getroffen worden om deze impact teniet te doen.

In de voorliggende versie van werkvoorbeeld 3 wordt de impact van een aansluiting langs de zijde van de Haven bestudeerd. Dit kan, naar aanleiding van inzichten uit het geïntegreerd onderzoek, nog bijgesteld worden, en kan eventueel een aansluiting aan de kant van het SBZ onderzocht worden. Werkvoorbeeld 3 vormt tevens een uitwerking van de vraag naar een **ondergrondse Nx**.

Een reactie haalt een aantal te vermijden scenario's aan en stelt een combi-oplossing voor. We duiden graag dat het geïntegreerd onderzoek een mobiliteitsonderzoek voorziet, waarbij een verkeersmodel wordt gehanteerd. Uit dit onderzoek zal blijken of de verkeersgeneratie voor de Nx kan afgewikkeld worden in een kruispunt met de N11 en wat de benodigde afmetingen zullen zijn van dit kruispunt. Ook indien dit leidt tot sluipverkeer, zal dit beschreven worden en zal nagegaan worden of en hoe dit vermeden kan worden.

De voorgestelde **combi-oplossing** werd eerder al als onredelijk beoordeeld, dit aangezien de voorgestelde rotondes op de Dorpsstraat ruimtelijk niet in te passen zijn en niet sturend werken. In een workshop met actiegroepen op 31/05/2023 werd eveneens aangegeven dat rotondes geen optimale oplossing vormen en bv. onveilig zijn voor fietsers. De voorgestelde oplossing faciliteert bijkomend de doorstroming door de dorpskern, waardoor de lucht- en geluidskwaliteit eerder zal verslechteren. Zonder enige onderbouwing wordt beweerd dat deze oplossingen goedkoop zijn en bijdragen aan de modal shift. Het kruispunt N11xN111 vormt momenteel geen bottleneck. Hiervoor dienen dus geen alternatieve oplossingen gezocht te worden (zoals een rotonde of een ondertunneling). De ondertunneling van verkeerslichten betekent twee tunnels met hellingsgraden van 5% om ruimtelijk in te passen. Deze hellingsgraden zijn voor vrachtverkeer steil, wat een belangrijk aandeel vormt van het doorgaand verkeer en zodoende geen ideale oplossing biedt. Indien de twee kruispunten ondertunneld zouden worden, is er 120 m waar terug naar boven gekomen kan worden. Dit is weinig ruimte, waardoor het logischer zou zijn één lange tunnel te maken om beide verkeerslichten te overbruggen. Echter komen we dan uit bij een scenario met lange tunnel onder Stabroek, die als onredelijk wordt beschouwd in de tussennota v.01 (deel 4.4.2.2) omwille van een te grote ruimtelijke impact en hinder op de leefbaarheid. Het voorgestelde alternatief wordt daarom niet verder als kansrijk alternatief meegenomen in het onderzoek. Andere elementen, zoals het onderzoeken van een Nx-tracé via bestaande wegen en aanpassingen aan lichtenregelingen vormen wél al onderdeel van het onderzoek. DNR engageert zich om in het verdere proces het scenario zonder Nx verder te verfijnen samen met de stakeholders.

De voorgestelde oplossing door middel van verkeersagenten wordt eveneens niet als realistisch beschouwd aangezien dit geen structurele en economisch niet haalbare oplossing is.

Aanpassingen aan tussennota

In de tussennota v.02 worden volgende zaken toegevoegd:

- De kwalitatieve beschrijving van de effecten van een Nx in sleuf aan de hand van de nu geselecteerde werkvoorbeelden;
- Een duidelijkere omschrijving van de werkvoorbeelden (bv. ondergrondse ongelijkvloerse kruisingen...)

Categorie 5.3 Bezorgdheden

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Bij het boekdeel Nx heeft het bestuur nog steeds een aantal bezorgdheden over de tracés die ons poldergebied aansnijden. Werkvoorbeelden 2 en 3 zouden over bestaande wegenis lopen. Wij stellen ons de vraag hoe dit op het terrein uitgewerkt zal worden . Bovendien is er bezorgdheid over de bereikbaarheid van de percelen die aan deze bestaande wegenis uitweg hebben.	A16
Werkvoorbeelden 3, 4 en 6 snijden het poldergebied aan. Werkvoorbeelden 3 en 6 verknippen het grondgebied van onze polder. Wij willen nog eens benadrukken dat wij in de provincie Antwerpen de laatste Scheldepolder zijn en dat wij dit unieke open landschap willen beschermen . Percelen van onze ingelanden zullen doorsneden worden en er zal impact zijn op de bereikbaarheid.	A16
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon uit bezorgdheid over noordelijk tracé van Nx wegens overlast van nu al belast afrittencomplex Stabroek , lus rond het dorp die sluipverkeer niet zal ontmoedigen, en verdwijning van goede landbouwgronden.	6
Persoon maakt zich zorgen over de timing van dit project en benadrukt de nood voor een Nx .	14
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver duidt dat hij landbouwer is en eigenaar is van een groot perceel in Stabroek, waarop zij wonen en landbouwactiviteiten uitvoeren. De schrijver duidt dat verschillende tracéalternatieven zijn eigendom doorkruisen en dit een ernstige economische waardevermindering met zich meebrengt, alsook het landschap en uitzicht belemmert. De schrijver betwist de rechtsgeldigheid van die onteigeningen . Het gaat hier immers niet over “openbaar nut”, maar over “comfort” van enkelen die wat vlugger van A naar B willen.	60
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon is eigenaar van gronden ter hoogte van Hoogeind en heeft percelen die gedeeltelijk tot aan de ATG komen. De percelen worden gebruikt voor activiteiten van commerciële bedrijfsvoering, bewoning alsook landbouwactiviteiten . Persoon heeft tot doel het historisch gebouw op de percelen in oorspronkelijke staat te bewaren, het noordelijk tracé zou dit volledig doorkruisen, waardoor de persoon in kwestie tegen het noordelijk tracé is.	63
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon bezit (landbouw)percelen ter hoogte van tracéalternatief 5 en duidt dat een groot verlies van inkomen en waardevermindering te wachten staat mocht de Nx hier aangelegd worden.	68, 70
<i>Samenvatting van de reactie</i> Noordelijk tracé conflicteert ook met visie zoals geformuleerd in de klimaatgordel in dit gebied (bv. versterking natuurwaarden ATG)	74
Bovendien gaat de emotionele waarde die ik hecht aan de polders hier verloren. Het laatste wat overblijft zou zeker beschermd moeten worden.	92

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal reacties uit hun bezorgdheden omtrent het aansnijden van het openruimtegebied van de polder, de bereikbaarheid van de percelen die grenzen aan de geplande wegenis en de belasting van het ASC Stabroek. Eén reactie uit bezorgdheid omtrent de timing van het proces. Een aantal reacties uit bezorgdheden omtrent een mogelijk (economisch) waardeverlies van hun (landbouw)percelen bij de realisatie van een Nx ter hoogte van hun percelen.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het geïntegreerd onderzoek worden alle tracéalternatieven voor verschillende aspecten evenwaardig onderzocht, waaronder effecten ten aanzien van mobiliteit, landbouw, landschap, ruimtelijke structuur en ruimtelijke beleving. Indien bepaalde werkvoorbeelden een negatieve impact betekenen ten aanzien van deze aspecten, zal dit als dusdanig beschreven worden in het onderzoek. Waar nodig zullen maatregelen getroffen worden. Deze impact (en eventueel noodzakelijke

maatregelen) zal ook onderdeel zijn van de afweging naar een voorkeursalternatief. Indien een van de voorgestelde Nx-tracés conflicteert met de visie zoals geformuleerd in de klimaatgordel, zal dit uit het geïntegreerd onderzoek blijken.

In het verdere onderzoek worden de werkvoorbeelden verder verfijnd en wordt uitgewerkt hoe de weginrichting voor een Nx op bestaande wegenis eruit zal zien. Hoe de ontsluiting van de aangrenzende percelen wordt vormgegeven zal verder tijdens het geïntegreerd onderzoek bepaald worden. Mogelijk blijven rechtstreekse aansluitingen mogelijk, of zou dit kunnen met behulp van ventwegen.

Verder is het onderzoek volop lopende om tot een voorkeursbesluit te komen. Op de website van DNR (onder de sectie 'Project') kan de huidige fase van het project en de procesflow geraadpleegd worden.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.4 Mobiliteit

Categorie 5.4.1 Modal shift

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
[als onderdeel van een lijst van aandachtspunten vanuit de modal shift] Pendelverkeer Stabroek en hinterland van en naar haven. <ul style="list-style-type: none"> - Fietsostrade naast of op de Nx De fietsostrade dient vlot de A12 te kruisen op de fietspaden in de haven - Versterking van openbaar vervoer vanuit de gemeenten Kapellen, Kalmthout, Essen, Wuustwezel, naar de haven met de bedoeling doorgaand autoverkeer af te bouwen. 	A22, A25
[als onderdeel van een lijst van aandachtspunten vanuit de modal shift] Pendelverkeer van en naar Antwerpen <ul style="list-style-type: none"> - De verdere uitbouw van een net van waterbussen en een vlotte aansluiting aan de fietsostrade - Aanleg van vrije busbaan op de A12 (is men ondertussen sinds enkele weken mee gestart om dit te verwezenlijken) - Aanleg van een sneltram A12 - Versterking van openbaar vervoer vanuit de gemeenten Kapellen, Kalmthout, Essen, Wuustwezel naar Antwerpen met de bedoeling het doorgaand autoverkeer af te bouwen. 	A22, A25
Bijkomend de realisatie van de Nx en de verbreding van de A12 zijn er de aandachtspunten vanuit de modal shift waar in het onderzoek mee rekening dient gehouden te worden; met een potentieel aan fietsverbindingen die de oost-west verbindingen versterken.	A22, A25

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen verschillende voorstellen voor om de modal shift te versterken. Hierbij worden voorstellen gedaan om fietsverbindingen aan te leggen en het openbaar vervoer (sneltram, bus-strook) te versterken.

Reactie op de opmerkingen

In kader van **fietsinfrastructuur** voorzien we geen fietspaden of fiets-o-strade langsheen de Nx. Wel worden er verschillende parallelle oost-west fietsverbindingen onderzocht in het niet-Nx-scenario (WVB1), waarvan verschillende de A12 kruisen en verknopen met het fietsnetwerk in de haven.

In het algemeen wordt voor **openbaar vervoer** de basis gelegd door het Routeplan 2030, wat reeds een versterking van het openbaar vervoer inhoudt. Uit het onderzoek kunnen bijkomende kansen naar boven komen dewelke zullen worden benoemd in het onderzoeksrapport. Echter, deze kansen voor openbaar vervoer zullen niet worden doorvertaald naar het voorkeursbesluit van DNR. Wat wél mogelijk is, is dat deze kansen worden ingebracht in het Vervoerregio-overleg. We nemen echter niet alle niet-weerhouden kansen uit het Routeplan 2030 hier opnieuw mee op (zie ook uitleg Categorie 4.1.5). Dit zal worden verduidelijkt in de tussennota v.02.

Qua **openbaar vervoerbediening van de haven** zien we door de specifieke context (lage dichtheid, specifieke werkregimes) meer potentieel in het collectief vervoer dat zich toespitst op de specifieke noden van de werknemers in de haven dan in vaste, gecadanseerde OV-verbindingen. We faciliteren dit collectief vervoer door ondersteunende maatregelen die de doorstroming verbeteren van het OV en collectief vervoer verbeteren in het projectgebied.

De uitbouw van de **Waterbus op het Kanaaldok** werd reeds onderzocht binnen de Vervoerregio Antwerpen en werd weinig kansrijk geacht door het ontbreken van steigers, het vaak grote en zeer drukke scheepvaartverkeer, snelheidsbeperkingen, lange vaartijden, beperkt woon-werkpotentieel en daluren waarin geen (toeristisch) gebruik van De Waterbus zal zijn (Nota Personenvervoer over water, 2022).

Vrije busbanen op de A12 zijn nog steeds een belangrijk onderdeel van het onderzoek. Deze waren reeds opgenomen in de werkvoorbeelden van het Haven tracé en worden nu ook opgenomen in de kansrijke programma's. De keuze voor vrije busbanen in combinatie met snelbussen betekent echter ook dat een sneltram niet verder wordt onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

- Opname verduidelijking omtrent de kansen m.b.t. openbaar vervoer en de vervoerregio.

Categorie 5.4.2 Verkeersproblematiek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De N111 en de N114 doorkruisen onze dorpskernen waar al het doorgaand verkeer vanuit Kalmthout, Essen, Kapellen, Wuustwezel,... richting haven en A12 door wordt geloodst. De twee assen zijn volledig oververzadigd met wagens en vrachtverkeer . Het aanschuiven beperkt zich niet meer tot de spitsuren. Bovendien is de combinatie van de 5 grote scholen, op grondgebied van Stabroek, met in totaal 3500 leerlingen niet compatibel met het doorgaand verkeer (inclusief vrachtwagens).	A22, A25
<i>Samenvatting van de reactie</i> Door de ingrepen in de mobiliteit in het noorden van Antwerpen zal het verkeer om de N111 en N114 alleen maar toenemen . Het is te verwachten dat de versterking van A12 en de Ring R2 een belangrijke impact gaan hebben op het onderliggende wegennet . Naast de A12 wordt het nieuw Logistiek Park Schijns aangelegd. Onderdeel van deze aanleg is een nieuw verkeersknooppunt op de A12, ter hoogte van deelgemeente Hoeven, zoekzone Smalle Weg en Dijkstraat. Dit nieuwe op- en afrittencomplex zal een aanzuigefect hebben op verkeer naar de A12 en de haven .	A22, A25
Als er een Nx komt, verplaatst het fileprobleem zich naar een volgende bottleneck, zijnde de woonkern van Putte. Meer bepaald het kruispunt N111 x N11 gaat voor veel verkeershinder zorgen. En dan zeker voor de zwakke weggebruiker zal dit voor extra conflicten zorgen.	10
De afgelopen 2 jaren werd er zelden/nooit een analyse verricht van de zogenaamde problemen in lokale verkeersafwikkeling Noord-Oost Antwerpen, met name van de oorzaken ervan (uitvoerige/duidelijke omschrijving en kwantificatie). Er werd integendeel vanaf start DNR meteen een set 'oplossingen' naar voren geschoven op de Murals, namelijk een Nx en varianten ervan. Dit op basis van enkel de symptomen i.p.v. het ontstaan van de problemen. Wij specificeerden het probleem bij aanvang, o.a. in de Studie NxPlus We vragen de probleemstelling genuanceerd te definiëren en gedetailleerde aspectenlijst te genereren (met o.m. specificeren hindernissen, flessenhalzen, capaciteit, sluipverkeer, ...)	18
<ul style="list-style-type: none"> - een Nx lost verkeersdrukke in kernen niet op, wel integendeel genereert hij daar méér autoverkeer - leggen van een centrale weg (Nx) met 1-punts aansluiting te midden N11 Kapelsestraat (DNR tracés 2,3,4) druist in tegen de algemene geijkte Routing Principes - Op de hoofdassen (N111, N122, N114) bevinden zich 2à3 kruispunten met ontoereikende lichtensturing of invoeging, die beide onnodig vertragingen induceren. 	18

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De cijfers die op p. 124 gebruikt worden om te stellen dat er geen sluipverkeer is, zijn al van 2019 , vijf jaar geleden! Sindsdien is het aantal vrachtwagens naar onze mening toegenomen in een poging om de kilometerheffing te ontlopen.	43
Het valt niet te ontkennen dat de Dorpsstraat in Stabroek een drukke verkeersader is die hinder veroorzaakt voor de bewoners. We stellen vast dat het idee om een Nx aan te leggen reeds meer dan 20 jaar oud is. Ondanks de toename van het verkeer in die periode, zoals overal in Vlaanderen, heeft dit nooit tot meer en ernstige verkeersongelukken geleid. In vergelijking met gelijkaardige gewestwegen, bv N1 Bredabaan in Merksem, is de rijtijd over dezelfde afstand in Stabroek korter. Tijdens de heraanleg van de N111, enkele jaren geleden, is de mobiliteit in heel de regio ook niet tot stilstand gekomen. Het woon-werkverkeer heeft enkel op bepaalde tijdstippen een impact op de doorstroming op deze gewestweg. Uit een eerste analyse blijkt eveneens dat het grootste aandeel in de verkeersstroom geen woon-werkverkeer van Kalmthout/Esen is, maar eerder lokaal verkeer.	49

Inhoud van de opmerkingen

De reacties schetsen de bestaande verkeersproblematiek in de omgeving en uiten hun bezorgdheden omtrent het bijkomend verkeer ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen zoals het Logistiek Park Schijns. Verder wordt geopperd dat de Nx geen oplossing zal bieden, maar eerder de verkeersproblematiek zal verschuiven. Eén reactie trekt de gebruikte cijfers m.b.t. tot sluipverkeer in twijfel wegens gedateerd.

Reactie op de opmerkingen

We nemen nota van de beschrijvingen van de bestaande verkeersproblematiek, deze situatie is gekend bij het onderzoeksteam. De beschrijving van bestaande mobiliteitstoestand en probleemstelling is eveneens opgenomen in de tussennota en toegelicht aan de burgerbewegingen op 23/03/2023.

Het onderzoek zal verder uitwijzen wat de impact van de Nx is op het herverdelen van de verkeersstromen, op de aansluitingen van de Nx en welke flankerende maatregelen nuttig zijn (in zowel scenario's met als zonder Nx). Het kruispunt N111xN11 vormt, zoals gesteld in de reactie, een aandachtspunt in het onderzoek omtrent de Nx. Het onderzoek zal uitwijzen hoe dit kruispunt best vormgegeven wordt en hoe de verkeersafwikkeling zal verlopen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de zwakke weggebruiker.

De gebruikte data m.b.t. sluipverkeer dateren van 2019. Viapass werd ingevoerd in 2016, waardoor als er sluipverkeer zou ontstaan zijn ten gevolge van de kilometerheffing, dit in 2019 al zichtbaar zou zijn. Viapass volgt elke vrachtwagen in België, in die gegevens zijn geen vrachtwagens te zien die vanaf ASC Stabroek naar de E19 rijden. Alle vrachtwagens die ASC Stabroek gebruiken hebben een oorsprong of bestemming tussen A12 en E19.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.5 Onderzoeksmethodiek

In onderstaande sectie worden reacties m.b.t. het onderzoek naar de verschillende onderzoeksaspecten i.f.v. Nx gevat. Hierbij wordt vnl. verwezen naar de beschreven onderzoeksmethodiek voor de Nx in Bijlage 2 van de Tussennota v.01.

Categorie 5.5.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De gemeente Stabroek en de gemeente Kapellen wensen bijkomend onderzoek naar de impact van de 5 verschillende varianten van de Nx (zonder Nx, Nx tracé 2 tot 5) op de dorpskernen van Stabroek, Kapellen en Hoevenen. Het bijkomend onderzoek aangaande de invloed op de dorpskernen van Stabroek, Kapellen en Hoevenen wordt gevraagd voor volgende items: <ul style="list-style-type: none"> - OA 1 Geluidshinder (pag. B1-1) - OA 2 luchtkwaliteit (pag. B1-3) - OA 5 Wandel-en fietsvriendelijkheid (pag. B1-11) 	A22, A25

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<ul style="list-style-type: none"> - OA 8 Beleving (pag. B1-23) - OA 13 Hoofdwegennet (pag. B1-43) - OA 15 onderliggend wegennetwerk (pag. B1-51) - OA 16 Verkeersveiligheid (pag. B1-55) - OA 17 Koolstofbalans (pag. B1-59) <p>De gemeente Stabroek en Kapellen zijn van mening dat de keuze van een bepaalde variante/tracé van de Nx een fundamentele wijziging van de leefbaarheid in de dorpskernen van Stabroek, Kapellen en Hoevenen met zich mee kan brengen. Het is dan ook van cruciaal belang dat dit mee onderzocht wordt in dit proces.</p>	

Inhoud van de opmerkingen

De reactie vraagt om bijkomend onderzoek voor verschillende onderzoeksaspecten.

Reactie op de opmerkingen

De vernoemde onderzoeken zullen allen deel uitmaken van het geïntegreerd onderzoek.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.5.2 Biodiversiteit, water en erfgoed

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie // Bijlage 2 – OA7 (Oppervlaktewater)</i> Reactie duidt dat dezelfde methodologische bedenkingen die gemaakt werden i.k.v. de onderzoeksmethodiek voor het Haventracé (Bijlage 1) hier ook gelden: de bemerkingen betreffen ontharding, impact op waterberging in overstromingsgevoelige zones... (zie Categorie 4.8.7 bij reactie A8 voor meer detail).</p>	A8
<p>Twee alternatieven voor de Nx (werkvoorbeelden 2 en 3) lopen naast SBZ-V. De impact hiervan (inname, verstoring, emissies) dient voldoende vroeg ingeschat te worden zodat minder schadelijke alternatieven gekozen worden.</p>	A23
<p>Werkvoorbeeld 4 verloopt via een tunnel onder SBZ-V. Aandachtspunt hierbij is de waterhuishouding van het gebied. De zone van de Kuifeend is een waterrijk gebied dat al sterk te lijden heeft onder verdroging.</p>	A23
<p>Werkvoorbeeld 5 zet bijkomende druk op de reeds beperkte mogelijkheden van de antitankgracht als ecohydrologische verbinding t.h.v. de N111 en N11. Deze verbinding dient maximaal gevrijwaard te worden en indien mogelijk zelfs versterkt d.m.v. functionele eco-passages. Voor eco-passages op de antitankgracht dient het SBP Otter maatgevend te zijn.</p>	A23
<p><i>Reactie bij tussennota v.01 § 4.4.2.3 (p. 143)</i> Nx het tracé langs de Waterstraat met aansluiting via het vogelrichtlijngebied is door de ligging geen redelijk tracé. Alle tracés door het beschermd cultuurhistorische landschap “Het Rood en omgeving” zijn met andere woorden niet te verkiezen.</p>	A23
<p><i>Reactie bij tussennota v.01 § 4.5.3.2 (p. 149) [WVB2]</i> Dit tracé verdeelt het beschermd cultuurhistorisch landschap “Het Rood en omgeving” de facto in twee.</p>	A23
<p><i>Reactie bij tussennota v.01 § 4.5.3.3 (p. 150) [WVB3]</i> Bij dit tracé wordt een wezenlijk deel van het beschermd cultuurhistorisch landschap “Het Rood en omgeving” afgesneden van de rest van het landschap. De visuele impact in dit open deel van het landschap is bovendien enorm.</p>	A23

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Reactie bij tussennota v.01 § 4.5.3.5 (p. 152) [WVB5]</i> Dit tracé loopt door het Vastgesteld landschapsatlasrelict “Militair erfgoed op de overgang van Scheldepolders naar Kempen” met een sterke concentratie aan bunkers van de Duitse bunkerlinie Nordabschnitt. Voor vastgesteld erfgoed is de zorg- en motiveringsplicht van toepassing.	A23
<i>Reactie bij Bijlage 2</i> Bij OA7 dient in de wisselwerking met andere onderzoeksaspecten (p.B2-33) de impact van vervuild water op natuur meegenomen te worden.	A23
<i>Reactie bij Bijlage 2</i> Bij OA8 dient in de methodiek en beoordelingskader (p. B2-37) ook het voorkomen van populatiedoelstellingen in SBZ-V nagegaan te worden, niet enkel in SBZ-H.	A23
<i>Reactie bij Bijlage 2</i> Bij OA8 en OA9 dient naast de huidig aanwezige natuurwaarde v.w.b. SBZ's ook rekening gehouden te worden met potentiële natuur .	A23

Inhoud van de opmerkingen

Een reactie vraagt om de verfijning van de voorgestelde methodiek i.k.v. het OA7, OA8 en OA9 m.b.t. de impact van vervuild water op natuur, het voorkomen van potentiële natuur i.k.v. SBZ, de impact op het waterbergend vermogen... Andere reacties vragen om een voldoende vroege inschatting van de mogelijke impact op het SBZ-V alsook op de waterhuishouding ter hoogte van het SBZ-V. Een aantal reacties duiden de impact van verschillende tracés op de natuur- en erfgoedwaarden (bv. het beschermd cultuurhistorisch landschap “Het Rood en omgeving”, het potentieel van de ATG als eco-passage...).

Reactie op de opmerkingen

De gevraagde wijzigingen en toevoegingen m.b.t. onderzoeksmethodiek voor **OA7 oppervlaktewater** werden ook i.k.v. het Haventracé voorgesteld door de inspreker. De wijze van verwerking en het standpunt van het projectteam op deze wijzigingen worden beschreven in Categorie 4.8.7.

De impact van de werkvoorbeelden ten aanzien van ecologische verbindingen (zowel bestaande als nieuwe) en inname van leefgebieden wordt in kaart gebracht in **OA8**. De impact t.a.v. het SBZ-V gebied maakt hier deel van uit en wordt in kaart gebracht in zowel OA's 8 als 9 (voor wat betreft verstoring ten aanzien van biodiversiteit). De wijziging van de waterhuishouding en indirecte effecten hiervan ten aanzien van onder andere biodiversiteit en landbouw worden eveneens in kaart gebracht in het onderzoek. Er wordt een passende beoordeling uitgevoerd op het alternatief dat weerhouden wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit. Bij deze Passende Beoordeling dient ook mogelijk impact op tot doel gestelde vegetaties en soorten beoordeeld te worden (zoekzones voor vegetaties, instandhoudingsdoelstellingen). In dit onderzoek wordt mogelijke impact op populaties aangemelde vogelsoorten wel reeds gescreend, waar dit mogelijk onderscheidend is tussen alternatieven).

Binnen het onderzoeksaspect rond **landschap & erfgoed** (OA11) zal rekening worden gehouden met de relevante beschermingen van het cultuurhistorisch landschap ‘Het Rood en omgeving’ en het landschapsatlasrelict ‘Militair erfgoed op de overgang van Scheldepolders naar Kempen’. Het onderzoek zal uitwijzen in welke mate deze tracés hierdoor een negatieve beoordeling krijgen. Deze beoordeling zal vervolgens meegenomen worden in de afweging.

Aanpassingen aan tussennota

- Wijzigingen in de onderzoeksmethodiek voor het OA7 m.b.t. impact op het waterbergend vermogen, huidige overstromingsgevoelige zones, ophogingen en ontharding (zie meer detail onder Categorie 4.8.7).

Categorie 5.5.3 Lucht, geluid, gezondheid en ruimtelijke relaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De A12 geeft aan Stabroek een bruuske gemeentegrens, die enorm contrasteert met het landelijke karakter van de woongemeente (deels erfgoedlandschap). De gemeente Stabroek vraagt dat de geluidsoverlast wordt ingeperkt met geluidswerende maatregelen. Ook visueel zijn hinderwerende maatregelen aangewezen.	A22, A25

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De reactie vraagt bijzondere aandacht voor milieu- en gezondheidsaspecten ten gevolge van constante files op de N111 en de N114. Het is o.a. verontrustend dat de VMM de N111 als een 'street canyon' aanduidt, wat een ongezien fenomeen is in een open poldergebied, en dwars in de dorpsstraat.	A22, A25
Voor de Nx wordt ook een tunnelalternatief beoordeeld. Ook daar dient in de beoordeling specifiek aandacht geschonken te worden aan de tunnelmonden, zeker de noordelijke gezien de nabijheid van wonen en landbouw.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om onderzoek naar hinderwerende maatregelen en aandacht voor milieu- en gezondheidsaspecten ten gevolge van de files op de gewestwegen. Een reactie vraagt om een specifieke beoordeling van de impact van de nabijheid van tunnelmonden van de Nx.

Reactie op de opmerkingen

Vanuit het onderzoek in de OA's lucht, geluid, gezondheid, ruimtelijke structuren en relaties worden maatregelen en kansen om de geluidsoverlast en visuele hinder te beperken onderzocht.

De locatiekeuze van de tunnelmonden i.f.v. de luchtkwaliteit wordt kwalitatief meegenomen in het huidig ontwerpend onderzoek. Hierbij zal tevens rekening gehouden worden met de toekomstige milieukwaliteitsnormen.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen in de tussennota.

Categorie 5.5.4 Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Een extra aandachtspunt vormt de toegang tot de landbouwgronden . De gronden aan de Nx worden gebruikt als weide voor koeien. Opdat de dieren vlot naar en van hun weides kunnen stappen, moet de Nx op meerdere plaatsen kunnen overgestoken worden. Dit kan bij een Nx in een sleuf opgelost worden door kleine overkappingen op de nodige plekken.	A22, A25
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon vraagt om onderzoek naar de ruimtelijk-functionele impact (o.a. afsplitsen zetel van de gronden, opsplitsen bestaande weides...) en impact op teelten en bestaande landbouw. Hierbij wordt aandacht gevestigd op de impact van het doorsnijden van huiskavels, die extra belangrijk zijn voor veeteeltbedrijven. De impact op landbouw dient te worden besproken en in het kader van het MER onder het aspect 'mens-socio-organisatorische aspecten' (discipline mens en ruimte) mee te worden besproken.	59
Gezien de enorme impact op de landbouwsector is ook een landbouweffectenrapport over al de verschillende tracés des te meer noodzakelijk .	59
Op dit moment worden reeds alternatieven uitgesloten, zonder dat de impact op landbouw gekend is . Hierbij moet vastgesteld worden dat quasi alle overgebleven alternatieven een ernstige impact hebben op de aanwezige landbouw.	59
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver vraagt (zoals eerder aangegeven op werkbanken en in eerder schrijven) om een LER om de impact voor alle tracé-alternatieven alsook de klimaatgordel in beeld te brengen. De schrijver stelt dat de gebruikte gegevens vanuit het LIS de effecten onvoldoende in kaart brengt en zo geen goede afweging gemaakt kan worden van de doelstellingen van goede ruimtelijke ordening worden uitgevoerd (art. 1.1.4 VCRO).	59
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat alle tracés door Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG) lopen en dat de compensatie niet besproken wordt. Hierbij	59

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>verwijst de schrijver naar de omzetbrief RO2010/01 en vraagt om maximale bescherming van het HAG (onderbouwde motivering, compensatie, bewarende maatregelen inzake landbouw, natuur en bos binnen deze gebieden). Er wordt op gedrukt dat hierbij steeds het uitgangspunt van het herstel van het planologisch evenwicht en van een degelijk onderbouwde motivering geldt. Indien voor een planningsinitiatief verschillende locatiealternatieven opgenomen zijn en de Vlaamse Regering voor één of meerdere van deze locaties de agrarische bestemming heeft herbevestigd, moet de beslissing van de Vlaamse Regering gevolgd worden en komen deze locatiealternatieven niet meer in aanmerking voor het betrokken planningsinitiatief. Bijgevolg komen tracés binnen het HAG niet in aanmerking gelet op het herbevestigde karakter.</p> <p>Schrijver herhaalt eveneens de elementen uit de omzetbrief RO2010/01 met betrekking tot een 'onderbouwde motivering' (onderzoek naar alternatieve locaties, impact op ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur, onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen).</p>	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Schrijver motiveert het belang van een LER, nl. het geeft een duidelijke indicatie van verlies aan areaal en rendabiliteit op basis van de individuele bedrijfsdata. Schrijver duidt het belang van de ligging van het gebied (gebied met hoge druk op de beschikbare gronden, nabijheid van de stad landbouwverbreding (commercialisering eigen producten...)). Er is dan ook uitdrukkelijk de vraag daar de opbrengsten van dergelijke activiteiten niet voldoende wordt doorgerekend in een standaard LER om de economische impact op de bedrijven volledig op individueel bedrijfsniveau na te gaan en ook te becijferen vooraleer een scenario wordt gekozen. Dit is een belangrijke en noodzakelijke doorrekening voor alle betrokken bedrijven op bedrijfsniveau vooraleer een te verdedigen afweging van enig scenario kan gebeuren.</p>	59
<p>Impact op landbouw wordt ten onrechte niet in kaart gebracht of nader onderzocht. In de tussennota is er zo goed als geen aandacht voor landbouw wat opmerkelijk is gezien de enorme impact. Tracés worden uitgesloten op afweging van de disciplines mobiliteit en natuur, maar de effecten en de gevolgen voor de landbouwsector zowel op macroniveau voor de ganse regio als op individueel bedrijfsniveau worden niet of onvoldoende in rekening gebracht.</p>	59
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Schrijver duidt dat het scenario zonder Nx de basis moet blijven. De schrijver vindt het uitermate belangrijk dat ook hier voldoende tijd en aandacht wordt besteed aan een grondig onderzoek en ook de eventuele impact op landbouw (samen met alle andere aspecten in het complex project) duidelijk in beeld moeten komen. Een Vereenvoudiging mag hier gaan afbreuk aan doen.</p>	77, 93

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen bijkomende vragen met betrekking tot het onderzoek naar landbouw met betrekking tot de Nx. We nemen aan dat bovenstaande reacties over de zone van de Nx gaan, aangezien ze verwijzen naar 'tracés' en 'tracé-alternatieven', en deze terminologie voornamelijk in kader van de Nx gehanteerd wordt. Verschillende reacties duiden het belang van een LER voor zowel de Nx alsook voor de Klimaatgordel, die rekening houdt met de bedrijfsverbreding, om tot een weloverwogen beslissing te komen. Een aantal reacties kaarten de rol van het HAG en het ontbreken van de motivatie en compensatie van het HAG in het onderzoek aan. Verder uiten een aantal reacties hun bezorgdheid omtrent het uitsluiten van alternatieven (of vereenvoudigingen) zonder dat alle effecten op landbouw reeds gekend zijn. Enkele reacties vragen eveneens om onderzoek naar de toegankelijkheid van de landbouwgronden alsook een onderzoek naar de ruimtelijk-functionele impact van de voorliggende tracé-alternatieven.

Reactie op de opmerkingen

Binnen het voorliggend strategisch **milieuonderzoek naar landbouw voor zone Nx** voorzien we een **onderzoek gebaseerd op de LIS** van het Departement Landbouw en Zeevisserij. Het strategisch milieuonderzoek voor de Nx vertrekt vanuit de bestaande toestand (gebaseerd op de LER uitgevoerd in 2014 en een LIS daterend uit 2021), maar houdt geen rekening met de individuele bedrijven. Dit aangezien, rekening houdend met enerzijds de uitvoeringstermijn van het project en anderzijds de inwisselbaarheid van percelen (o.a. door pacht), de toestand qua bedrijven nog sterk kan veranderen alvorens de definitieve plannen ontworpen worden (in een latere fase). We kiezen ervoor de bestaande situatie als (indicatieve) referentietoestand te beschouwen om een inschatting van de impact van het project op landbouw op strategisch niveau te onderzoeken. Het milieueffectonderzoek zal zich daarbij voornamelijk toespitsen op de effecten van de alternatieven op de samenhang van de landbouw en de bereikbaarheid ervan (zie verder).

In het voorkeursbesluit kan een **tracé voor de Nx** aangeduid worden. Het tracé dat verankerd wordt in het voorkeursbesluit is echter **indicatief** en kan nog wijzigen bij de effectieve uitwerking ervan. Hierdoor is de impact op individuele bedrijven op heden nog niet te bepalen en vormt een LER geen meerwaarde in de strategische afweging over wel of geen Nx. LER kan in de uitwerkingsfase, wanneer het tracé tot op perceelsniveau uitgewerkt wordt, opgemaakt worden en kan het tracé indien nodig bijsturen. Het is correct om bij de uiteindelijke realisatie (vergunning) van een project als overheid rekening te houden met de individuele impact op individuele landbouwbedrijven en daar gepaste maatregelen (vergoedingen, of andere) voor te voorzien. Op dit strategisch onderzoeksniveau wordt geduid dat de aanleg van de verschillende tracés aanzienlijke impact (ook financieel) zal hebben op de getroffen (aangesneden) landbouwbedrijven. Het is in deze fase van het onderzoek echter geen meerwaarde om die aanzienlijke impact ook tot op detailniveau (per individu) uit te rekenen en die individuele bedragen als een criterium van afweging mee te nemen.

Aanvullend aan het LIS worden bijkomende elementen in beeld gebracht, waardoor het onderzoek naar landbouw **toelaat op strategisch niveau** tot een voorkeursalternatief voor de Nx te komen. Het **onderzoek in de zone Nx wordt verbreed** door (1) een bijkomende analyse naar de ontsluiting van de landbouwgebruikspcelen (gebaseerd op LER van 2014) ten gevolge van de Nx. Zo wordt de impact van fietsverbindingen en het doorknippen van landbouwwegen mee in beeld gebracht; (2) Er wordt onderzoek gevoerd naar de impact van de wegenis en ondertunnelingen op de waterhuishouding van de landbouwpercelen. (3) Verder wordt de impact van elk tracé-alternatief op de huiskavels in beeld gebracht. Eén inspraakreactie bij het Haventracé maakt ook melding van de nood aan het onderzoek naar waterhuishouding, ook dit zal worden opgenomen in kader van de zone Nx. In kader van de **klimaatgordel zal de impact op landbouw onderzocht worden, echter zal hiervoor geen LIS opgemaakt worden** (zie eveneens antwoord reactie in Categorie 4.8.9 OA23 Landbouw).

Een aantal reacties vermelden dat het onderzoek en de motivatie voor de **inname van HAG** ontbreekt in het onderzoek. In voorliggend effectonderzoek wordt de impact op het volledige landbouwgebied in beeld gebracht en wordt hierbij rekening gehouden met de voorwaarden die in de omzetbrief RO2010/01 vermeld staan. In het effectonderzoek wordt de impact op ruimte-inname en bedrijfszetels, samenhang van het gebied onderzocht. De landbouwimpactwaarde, die de basis voor het onderzoek vormt houdt rekening met o.a. fysische kenmerken van de bodem, de teelt en de economische waarde van de landbouwpercelen, waardoor deze elementen impliciet (op strategisch niveau) gevat werden in het onderzoek. Eerder werd in het onderzoek ook een alternatief buiten HAG overwogen, nl. de tunnel onder Stabroek. Dit alternatief werd echter niet weerhouden wegens de grote ruimtelijke impact (zie Tussennota). Ook werd het alternatief dat aansluit op het ASC Berendrecht meegenomen in het onderzoek, het tracé zoals nu ingetekend loopt weliswaar door HAG. Toch zouden de conclusies voor een tracé dat aansluit op Berendrecht en rond het HAG zou lopen gelijkaardige resultaten opleveren, waardoor ook een noordelijk tracé buiten HAG eveneens geen kansrijke oplossing vormt. Deze onderbouwing wordt verder opgenomen in de effectbeoordeling van OA10.

Allerlaatst duiden we graag dat ook een alternatief zonder Nx opgenomen wordt in werkvoorbeeld 1, waardoor ook het gevraagde scenario deel uitmaakt van het voorliggend onderzoek. De impact van de redelijke tracés op landbouw zal eveneens volwaardig in beeld worden gebracht in het geïntegreerd onderzoek en zal deel uitmaken van de uiteindelijke afweging.

Aanpassingen aan tussennota

- Een verduidelijking van de methodiek gehanteerd voor de beoordeling wordt toegevoegd in het onderzoeksfile van de Nx.

Categorie 5.5.5 Mobiliteit en telramen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het is niet logisch dat op voorhand niet bepaald is waar er tellingen met “telramen” wenselijk en nodig geacht werden . Hopelijk worden de tellingen nog aangevuld. (bv De Abtsdreef, de slafabriek in Ossendrecht, ...)	4
Tracé 6 naar Berendrecht zou tijdens de spitsuren wel wat verkeer wegnemen dat nu via de Grensstraat in Putte en via het dorp van Putte Nederland richting A12 rijdt. Om de omvang te kennen zouden vooraan in de Grensstraat, in het dorp van Putte Nederland, aan de slafabriek in Nederland en aan Café De Leeuw Van Vlaanderen in Zandvliet tellingen moeten gebeuren .	4
Er is tot op heden nog geen Analyse-Synthese van de DNR tellingen gemaakt en gedocumenteerd. De totaliteit van diverse (hoofd- en bijstromen) is door DNR niet in beeld gebracht. Evenmin werd het aandeel van doorgaand/lokaal verkeer gekwantificeerd en bestudeerd m.b.t. de mogelijke oplossingen. Hierdoor is/was het in essentie niet mogelijk om de à-priori trechtering uit te voeren. Ons inziens is de analyse/synthese van tellingen nochtans essentieel (hoogst noodzakelijk) om de beste oplossing(en) -mét resultaatgarantie- te selecteren . Resultaten van de Telramen grondig analyseren, bvb. welke aantallen zijn doorgaand/lokaal op welke piek- en daluren, etc.	18
Naast het proces van analyse tot synthese van de telresultaten, is het cruciaal dat de cijfers worden ingebracht in een model dat toelaat om het effect van wijzigingen te simuleren. Deze praktijk was vanaf start Complex Project vooropgesteld. Zorgen voor een doeltreffend model dat o.a. oorsprong-bestemmingsverkeer kan verrekenen en de impact van alle voorgestelde alternatieven (met of zonder nieuwe infrastructuur) en de impact ervan kan weergeven (dmv simulatie).	18

Inhoud van de opmerkingen

De reacties vragen om verduidelijking m.b.t. de telramen, analyses van de verkeersstromen en de verkeersmodellering.

Reactie op de opmerkingen

De onderzoekers die met het verkeersmodel aan de slag gaan hebben de kandidaten voor **telramen** beoordeeld op 'wenselijkheid' voor het voeden van het verkeersmodel. Dit is bijgestuurd waar nodig. Zo was er bvb geen kandidaat in Klein Heiken, daar zijn brieven bedeed om extra kandidaten te bereiken. Voor de Abtsdreef was reeds een kruispunttelling beschikbaar, hier is bijkomende info vanuit Telraam minder noodzakelijk. Op basis van bestaande gegevens die gebruikt werden, is er voldoende geweten om dit tracé 6 als onredelijk te beschouwen, waardoor extra tellingen niet noodzakelijk zijn.

De analyse van de tellingen werd reeds gemaakt voor bestaande toestand (en als dusdanig beschreven in de tussennota), zal o.b.v. Telramen aangevuld worden in OA mobiliteit.

De herkomst-bestemmingsmatrix wordt overgenomen uit het **strategisch verkeersmodel** (RVM). Dit model is gebiedsdekkend en goed in het bepalen van de oorsprong-bestemming matrices. Het RVM heeft niet de fijnmazigheid van het netwerk die we nodig hebben om de impact van een Nx op de omliggende wegen goed te berekenen. Daarom doen we de toedeling met het fijnmazigere Traffic Scout. De oorsprong-bestemmingsmatrix uit het RVM vullen we aan met andere informatie (Telraam, verkeersindicatoren, kruispunttellingen,...) om een zo goed mogelijk beeld van de huidige situatie te modelleren.

Aanpassingen aan tussennota

De analyse van de bestaande toestand voor mobiliteit wordt aangevuld op basis van de telramen binnen het onderzoeksaspect Mobiliteit.

Categorie 5.6 Trechtering

Categorie 5.6.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Wat betreft de Nx verduidelijkt de tussennota (pag. 136) dat mobiliteitsonderzoek, technisch-ontwerpend onderzoek en (tunnel)veiligheidsonderzoek geleid hebben tot een trechtering van de 8 redelijke alternatieven (na AON V2) naar 4 redelijke alternatieven, en één extra alternatief met een Nx-tracé op niveau -1 n.a.v. inspraakreacties op de AON. Verder wordt voor de Nx een vereenvoudigde, meer gerichte onderzoeksmethodiek voorgesteld omwille van het verschillende schaalniveau van de problematiek, een andersoortig vraagstuk in de omgeving, en de (eerste) inzichten van het lopende onderzoek voor het Haventracé. De raad neemt akte van deze vereenvoudigingen. SARO benadrukt het belang om ook alle alternatieven voor de Nx op alle aspecten, doch wel strategisch te onderzoeken.</p>	A27
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon verwijst naar een alternatief voorstel (combi-oplossing; zie beschrijving onder "Categorie 5.2 Alternatieven"). Persoon stelt dat de som van alle voorstellen haalbaar, wenselijk en probleemoplossend is. De (helaas à-priori weggetrechterde) ingrepen zijn cruciaal voor deze oplossing. Ze dienen alle terug opgenomen te worden in verder grondig onderzoek, evt. mits nuancering en aanpassing</p>	18
<p>Niet van alle alternatieve oplossingswijzen werd de potentie/kansenplaatje bestudeerd en in kaart gebracht. Integendeel, bepaalde voorgestelde ingrepen werden à-priori weggefilterd ('getrechterd') op basis van niet-onderzochte argumenten. Burgergroepen hebben de belangrijke ingrepen op lokale weginfrastructuur uitvoerig bestudeerd, getabelleerd en ingediend/gepresenteerd aan DNR. Men vraagt samen met de burgergroepen een evaluatie én selectie maken van de door ons voorgestelde essentiële ingrepen, zie ref R7/R8. Deze dan weerhouden en verder bestuderen + mee simuleren.</p>	18
<p>Momenteel worden zes scenario's in acht genomen. Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland denkt dat twee van die scenario's niet levensvatbaar zijn en het niet opportuun is om tijdrovend onderzoek aan te blijven besteden.</p>	69
<p>Eveneens vang ik op dat het studie bureau reeds enkele van de voorgestelde trajecten voorziet te schrappen (wegens financieel niet haalbaar?), dit is niet de taak van het studie bureau!</p>	91

Inhoud van de opmerkingen

De reacties betreffen de vaststelling dat er reeds een aantal alternatieven geschrapt werden, waarbij gesteld wordt dat een aantal zaken onvoldoende onderzocht werden of wel levensvatbaar worden geacht door de inspreker.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de geformuleerde standpunten. Op basis van het eerste onderzoek werden 6 werkvoorbeelden weerhouden. De tussennota geeft op een onderbouwde wijze aan op basis van het geleverde onderzoek welke alternatieven en maatregelen kansrijk zijn voor verder onderzoek. De voorstellen, nl. de **combi-oplossing en ingesproken voorstellen van de burgerbewegingen** waarnaar wordt verwezen zijn bestudeerd en niet probleemoplossend bevonden. De ingrepen voorgesteld door de burgerbewegingen werden tijdens een workshop (31/05/2023) behandeld, waarbij eveneens werd toegelicht welke onderdelen wel en niet werden meegenomen. De weerhouden ingrepen zijn voornamelijk opgenomen in het alternatief zonder Nx. DNR engageert zich om ook in het verdere verloop van het proces het scenario's verder te verfijnen samen met de stakeholders. De inspraak bevat geen inhoudelijke argumenten die de motivatie van de tussennota inzake onredelijke alternatieven onderuit haalt.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.6.2 Tunnel onder Stabroek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt vast dat een aantal opties, waaronder de tunnel onder Stabroek, al getrechterd werden. Persoon stelt dat deze uitsluiting enkel gebeurde omwille van de financiële impact of de impact van de werken door het vereiste tunnelontwerp, zonder dat alle effecten van de verschillende alternatieven gekend zijn. Door deze vroegtijdige uitsluiting kan niet meer op dit scenario teruggevallen worden, terwijl niet uit te sluiten dat bij doorrekening van andere schade ingevolge de impact op landbouw of milieueffecten, de loutere financiële kost van een tunneltracé beperkter kan uitkomen dan de maatschappelijke kost van andere tracés. Evenmin valt in huidige fase niet uit te sluiten dat ondanks de kost, een tunneltracé naar impact en gedragenheid misschien wel het enige alternatief kan zijn. Persoon stelt dat een afweging tegenover meerdere belangen aangewezen en noodzakelijk lijkt. Als alle effecten en gevolgen correct in rekening worden gebracht dan is de kost van een tunnel misschien relatief en behoort dit opnieuw tot één van de opties. De te voeren alternatievenafweging en bespreking n.a.v. het op te maken MER wordt bijgevolg ten onrechte en voorbarig reeds uitgehold.</p>	59
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt dat de niet weerhouden tunneltracés verder van het Vogelrichtlijngebied gelegen zijn. Nu er nog geen passende beoordeling werd opgemaakt, is de impact op de verschillende tracés nog niet gekend. Echter valt niet uit te sluiten dat de weerhouden andere tracés, wel degelijk significante effecten kunnen hebben. Wat des te meer het geval kan zijn voor de tracés die dichterbij of zelfs tegen het Vogelrichtlijngebied zijn gelegen. Bovendien stelt de schrijver dat de omliggende landbouwgebieden een ondersteunende rol hebben t.a.v. het SBZ, waardoor het plaatsen van tracés in aanpalende poldergebieden eveneens significante effecten kan hebben. Dit is evenzeer het geval, nu evenmin de impact op landbouw, bestaande landbouwstructuren of open ruimte in kaart werd gebracht (zie eveneens hieronder). Het is bijgevolg voorbarig om nu reeds louter op basis van criteria financiële kosten en duurtijd van de werken alternatieven uit te sluiten, zonder dat andere relevante (milieu-)effecten gekend zijn en gelijktijdig werden afgewogen.</p>	59

Inhoud van de opmerkingen

De reacties stellen dat het alternatief 'de tunnel onder Stabroek' te vroeg in het proces werd weggetrechterd, zonder dat alle mogelijke effecten (bv. op landbouw, SBZ, en gedragenheid) in beeld werden gebracht. Hierdoor zou dit (eventueel wel wenselijk) alternatief voorbarig uitgesloten worden.

Reactie op de opmerkingen

De tussennota beschrijft enkele tracé-alternatieven voor de Nx als onredelijk op basis van verschillende argumenten. Een tunnel onder Stabroek vormt een alternatief met een grote ruimtelijke impact, grote hinder en een grote kostprijs, zonder noemenswaardige voordelen ten opzichte van een tunnel doorheen open ruimte gebied ten zuiden van Stabroek. Op basis van deze (meerdere) argumenten wordt de tunnel als onredelijk beschouwd en niet langer meegenomen. Het alternatief werd dus niet – zoals gesteld in de reacties – alleen omwille van kostprijs weggetrechterd.

De in de reacties aangehaalde argumenten zijn onvoldoende om de tunnel onder Stabroek te beschouwen als redelijk alternatief. Als de maatschappelijke kost van andere tracés te hoog uitvalt, dan maakt dat deel uit van de onderzoeksresultaten en het daarop volgende besluitvormingsproces. In dat geval zal eerder een niet Nx scenario naar voren komen, dan dat een alternatief met zoveel onredelijke elementen toch opportuun wordt.

De impact van de werkvoorbeelden ten aanzien van VEN, SBZ en habitatrictlijngebieden zal worden nagegaan in een Passende beoordeling/verscherpte natuurtoets. **Deze instrumenten worden pas opgemaakt in kader van het voorontwerp voorkeursbesluit.** Uiteraard wordt in de OA's 8 en 9 mogelijke effecten inzake inname versnippering en verstoring ten aanzien van het Vogelrichtlijngebied wel al gescreend en onderzocht. Op deze manier worden de inzichten in kaart gebracht en maken deze

inzichten (en consequenties naar mogelijke betekenisvolle aantasting van beschermde natuur) onderdeel uit van de afweging omtrent een voorkeur. Dit zal tekstueel verduidelijkt worden in de tussennota v.02. Het wegtrechteren van alternatieven in de tussennota omdat deze niet redelijk zijn, staat hier los van. Het is dus niet zo dat een denkbaar alternatief uit het verleden dat als niet redelijk werd beschouwd, opnieuw in overweging kan worden genomen enkel en alleen omdat er minder risico op aantasting van SBZ-V zou zijn.

Aanpassingen aan tussennota

In de tussennota v.02 wordt een tekstuele verduidelijking m.b.t. de aanpak voor de 'passende beoordeling en verscherpte natuurtoets' opgenomen.

Categorie 5.6.3 Vogelrichtlijngebied

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het is op basis van het kaartmateriaal niet duidelijk of werkvoorbeeld 6 een inname betekent van SBZ. Indien dit het geval is, dan dient deze via de trechtering ook uitgesloten te worden. Dat geldt overigens voor alle werkvoorbeelden die een inname van SBZ betekenen.	A23

Inhoud van de opmerkingen

Reactie vraagt om duiding rond de inname van het vogelrichtlijngebied bij werkvoorbeeld 6.

Reactie op de opmerkingen

Werkvoorbeeld 6 betekent een inname van de rand van het SBZ-gebied. Dit Vogelrichtlijngebied formuleert populatiedoelstellingen voor vogelsoorten en geen oppervlaktedoelstellingen. Een passende beoordeling moet dus nagaan of dit tracé betekenisvolle effecten kan hebben op de bestaande vogelpopulaties in het betrokken vogelrichtlijngebied, en moet nagaan of de aanleg van dit tracé een hypotheek kan vormen op het behalen van de tot doel gestelde populaties. De doelstellingen voor dit SBZ-gebied zijn beperkt: 5 broedparen blauwborst, een kleine zangvogel van rietkragen en structuurrijke perceelsranden. De blauwborst broedt in directe nabijheid van autosnelwegen, wat betekent dat een weg in de randzone van dit SBZ-gebied geen hypotheek hoeft te zijn op deze doelstellingen. Dat betekent dat ruimtelijke overlap met het SBZ-V niet automatisch een betekenisvolle aantasting en dus negatieve passende beoordeling hoeft te betekenen.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.7 Voorkeur

Categorie 5.7.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver verwijst naar het onderzoek uitgevoerd binnen de PLANMER Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Nx tussen N11 en A12 door studie bureau Grontmij gedaan in november 2011, waarin het traject Nx weerhouden werd maar er geen finale beslissing genomen is door de Vlaamse Regering. Er was destijds een voorkeurstracé bepaald dat de grondinname beperkt en de aanwezigheid van bestaande N-wegen respecteert zodoende ook een minimale impact voor het polderlandschap te garanderen. Dit voorkeurstracé vertrekt aan de N11 – Kapelsestraat (in het midden van de aantakkingen Van N111 Klinkaardstraat en N122 Kalmthoutsesteenweg op deze gewestweg) en verloopt parallel met de Waterstraat, 's Hertogendijk, via de wegbedding van de Ettenhoven aansluitend op de A12 ergens ter hoogte van de Dijkstraat (aan het vliegveldje) om alzo aansluiting te krijgen op het open afrittencomplex van het LPS (logistiek Park Schijns).	A22, A25
De gemeente bevestigt met dit schrijven haar eerdere standpunten uit de bevraging van de Provincie inzake het Haventracé waarin de Nx, in een eigen bedding of ondergronds, een cruciale factor is naar (verkeers)leefbaarheid van de gemeente en de nood aan een extra baanvak op de A12 aan de kant van de haven om de verkeersdoorstroom te verbeteren.	A22, A25
Wij zijn tegen een Nx die het landschap tussen Hoevenen en Stabroek in twee snijdt en nogmaals beslag legt op landbouwgronden.	49

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het zou de leefomgeving van onze streek sterk beïnvloeden en de lucht- en geluidskwaliteit verminderen. Voor wie is deze mega-investering van een nieuwe autoweg dan wel zinvol? Laten we een kat een kat noemen: de Nx moet de kmo-zone in Kapellen aan de Starrenhoflaan een betere aansluiting geven op de A12 zodat de kmo-zone uitgebreid kan worden. Volgens ons is dit de hoofdreden waarom er zo halsstarrig aan deze plannen wordt vastgehouden.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Door de resultaten die het onderzoek van DNR tot dusver heeft aangeleverd, zijn wij van oordeel dat [...] de aanleg van een NX in Stabroek overbodig is . Schrijver stelt dat de aanleg van bijkomende wegen enkel maar meer verkeer zal aantrekken en de modal shift niet zal bevorderen.	49

Inhoud van de opmerkingen

De reacties uiten hun algemeen bezwaar of voorkeur voor de Nx.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van het standpunt van de verschillende insprekers. Het geïntegreerd onderzoek zal de voor- en nadelen van elk alternatief duidelijk in beeld brengen, om zo tot een weloverwogen voorkeursbesluit te komen.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.7.2 Werkvoorbeeld 1

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Als polderbestuur verkiezen wij nog steeds een oplossing zonder Nx .	A16
Er mogen geen bijkomende wegen bijkomen want dat moet gecompenseerd worden. Dus ook geen Nx . Geen bijkomend tracé voor een Nx.	A18
De voorziene ingrepen maken de aanleg van de Nx extra urgent . De aanleg van het op- en afrittencomplex aan Logistiek Park Schijns (LPS) kan maar mits de simultane aanleg van de Nx.	A22, A25
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon is van mening dat voor de Nx traject 1 het meest geschikt is , ziet aanleg van bruggen of tunnels als onnodig, vindt tracé 3 (ondergrondse) mooi op papier maar te duur, en vindt de N114 niet geschikt voor veel vrachtverkeer.	7
Met de aanleg van de Nx zal opnieuw veel open ruimte verdwijnen. Wij kunnen hiermee niet akkoord gaan. In alle scenario's wordt de Nx ook steeds (deels) aangelegd dicht bij de bewoning, waardoor die bewoners geen verlichting van de hinder hoeven te verwachten. Wat ons betreft kan enkel een scenario zonder Nx met invoering van andere maatregelen op bestaande wegen een mogelijkheid zijn en moet ook enkel die versie onderzocht worden.	43
Wij willen in eerste instantie benadrukken dat wij nog steeds voorstander blijven van de oplossing zonder Nx waarop maximaal moet ingezet worden.	59
Ook het scenario zonder Nx blijft in de tussennota overeind, waarbij enkel aanpassingen voorzien zijn aan de bestaande infrastructuur, vooral door verbeteren en aanleggen van fietsinfrastructuur en door doorgaand autoverkeer te weren uit de dorpskernen. Hoewel betere fietsverbindingen en verkeersluwe kernen belangrijk zijn, is dit scenario voor Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland geen optie. Deze oplossing voldoet niet aan de nood om de lokale verkeerscongestie weg te nemen (die heel wat economische schade veroorzaakt) en het lokaal (woon-werk)verkeer te faciliteren vanuit de omliggende gemeenten en het havengebied.	69

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon haalt een aantal argumenten aan als bezwaar tegen de aanleg van de Nx, waaronder de impact op landbouwgebied, de impact van een drukke weg op schoolgaande fietsers, de impact op wandelaars en de beleving en een persoonlijke waardevermindering van de schrijver zijn woonst.</p>	91

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties uiten hun voorkeur of bezwaar voor het werkvoorbeeld 1.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van het standpunt van de verschillende insprekers. Het geïntegreerd onderzoek zal de voor- en nadelen van elk alternatief duidelijk in beeld brengen, om zo tot een weloverwogen voorkeursbesluit te komen.

Het ASC LPS is opgenomen in het GRUP Zeehaven Antwerpen, dat deel vormt van de referentiesituatie van DNR (beslist beleid). Het realisatie van een ASC voor LPS is niet afhankelijk aan de (al dan niet) realisatie van een Nx, de vormgeving van dit ASC daarentegen wel.

Het verdere onderzoek zal uitwijzen wat de impact van het ASC LPS op de verkeersafwikkeling in de omgeving precies zal zijn en of de aanleg van de Nx al dan niet noodzakelijk is.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.7.3 Werkvoorbeeld 4

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Werkvoorbeeld 4 stelt een Nx in een tunnel voor. Dit is voor het polderbestuur niet wenselijk omdat wij een negatieve impact op de waterhuishouding verwachten.</p>	A16
<p>Alternatief 4 (= tunnel van N11 in Kapellen naar ASC Hoevenen) is volgens persoon het te verkiezen alternatief maar er is een zorg of de lange tunnel haalbaar is.</p>	4
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon is van mening dat er een Nx moet komen en geeft mening over de 5 tracés. Tracé 1 is volgens persoon niet toegelaten doordat het natuurgebied is en de broedplaats van diverse vogels. Tracé 5 is volgens persoon geen goede optie omdat het onteigening zal meebrengen en is de aansluiting op Rode Weg slecht. Tracé 2 is volgens persoon niet effectief omdat de het omrijden omvat en niet gevolgd zal worden. Het knelpunt in Stabroek zal blijven. Tracé 3 is volgens persoon te duur door ondergronding en zal daardoor uitstel betekenen. Tracé 4 is volgens persoon praktisch, haalbaar en snel te realiseren.</p>	14
<p>Het scenario waarbij de Nx voor het grootste deel in een tunnel onder het maaiveld zal worden aangelegd en vervolgens in een haakse bocht wordt aangesloten op de A12 via een nieuw complex Logistiek Park Schijns, lijkt ons louter theoretisch en niet realistisch. Op vlak van budget wordt dit in verhouding een zeer zware investering ten opzichte van de andere scenario's. Ook technisch (boortunnel) wordt dit een project van een totaal andere orde dan de overige scenario's. De ondergrondse inrichting zet bovendien beperkingen op het type transport en kan op budgettair vlak het draagvlak voor realisatie ondermijnen.</p>	69

Inhoud van de opmerkingen

De reacties uiten hun voorkeur of bezwaar voor het werkvoorbeeld 4, waarbij eveneens de haalbaarheid van het werkvoorbeeld in twijfel wordt getrokken.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van het standpunt van de verschillende insprekers. Het geïntegreerd onderzoek zal de voor- en nadelen van elk alternatief duidelijk in beeld brengen, om zo tot een weloverwogen voorkeursbesluit te komen. Binnen het geïntegreerd onderzoek worden verschillende aspecten onderzocht, waaronder effecten ten aanzien van waterhuishouding en afgeleide effecten op landbouw,

alsook de kosten van de verschillende alternatieven, alsook de bouwriscico's eigen aan de uitvoeringstechniek zullen in beeld worden gebracht in het onderzoek. Beide aspecten vormen deel van de afweging richting het voorkeursbesluit.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

Categorie 5.7.4 Werkvoorbeeld 5

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Voor wat betreft het onderdeel Nx binnen het complex project De Nieuwe Rand adviseert de districtsraad Berendrecht-Zandvliet-Lillo uitdrukkelijk negatief voor het 'Noordelijk tracé' en voor de 'Aansluiting naar Berendrecht' . Deze potentiële tracéalternatieven zoals opgenomen in de AON versie 2, zullen onvoldoende de doelstellingen van het realiseren van de Nx kunnen waarmaken. Deze tracés verleggen de verkeersstromen onvoldoende om de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Stabroek op te lossen en hebben een mogelijks negatieve impact op verkeer en leefbaarheid in Berendrecht-Zandvliet.	A4
Persoon dient bezwaar in tegen het noordelijk tracé in Stabroek.	68, 70, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 89
Ik wil bezwaar indienen tegen de noordelijke tracé. Wij hebben hier een bedrijf met paarden aangrenzend waar dit tracé zou komen. Dit is schadelijk voor ons bedrijf .	71
<i>Samenvatting van de reactie</i> Uit de tussennota blijkt dat werkvoorbeeld 5 m.b.t. de Nx gesitueerd is in het landbouwgebied waarin de bedrijfszetel van bezwaarindiener gevestigd is. De realisatie van dit werkvoorbeeld zal echter leiden tot onnodige versnippering van open landbouwruimte (verminderde bewerkbaarheid, verlies aan gebruiksvorm van de kavels), en hinder voor de aangrenzende verkaveling en gemeenschapsfuncties (weg is niet functioneel inpasbaar met dichte woongebied), zonder dat dit alternatief afdoende garanties biedt dat het een oplossing zou bieden voor verkeer afkomstig uit Kapellen en/of Hoevenen. Is ook herbevestigd agrarisch gebied.	74
<i>Samenvatting van de reactie</i> Tracé 5 vertoont gelijkaardige nadelen aan het in de tussennota vooropgestelde alternatief met aansluiting in Berendrecht. Dit alternatief werd ingesproken naar aanleiding van de publieke raadpleging over de AON. Er werd gevraagd of er geen mogelijkheid is om een verbinding te realiseren via de Danckerse weg – Konijnendreef – Steenhovenstraat en aan te sluiten op het aansluitingscomplex te Berendrecht. Dit alternatief wordt in de tussennota terecht aangemerkt als een onredelijk alternatief, aangezien dit geen alternatief vormt voor de verkeersdrukte in de kernen van Hoevenen en Kapellen, en het enkel voor een beperkt aandeel van het verkeer in Stabroek een alternatief vormt. Ook werkvoorbeeld 5 is in hetzelfde bedje ziek, en verschuift hoogstens de verkeersdrukte in de kern van Stabroek naar de achterzijde van de woonwijken en lintbebouwing , (evenwel met bijkomende versnippering van open landbouwruimte tot gevolg). Dit alternatief is voor de inwoners van Stabroek geen redelijk alternatief . Anderzijds biedt dit werkvoorbeeld evenmin een oplossing voor verkeer uit Kapellen.	74
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon wonende te Hoogeind laat weten dat ze 'vierkant tegen' zijn. Persoon is hier komen wonen voor de natuur, rust en het landschap.	76
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon woont op korte afstand van het noordelijk tracé, persoon is destijds hier komen wonen vanwege de rust en kalmte ; wat hem door de aanleg van de weg ontnomen zou worden. Persoon tekent bezwaar aan tegen het noordelijk tracé.	78
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon formuleert enkele bezwaren tegen het noordelijk tracé. Persoon verwijst naar het duwvaartkanaal dat destijds werd afgevoerd wegens	82

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
inname van te veel open ruimte, en het contrast met het feit dat deze ruimte nu opnieuw voor grotere autoweg aangesneden zou worden. Het voornaamste bezwaar is dat het gebied ten noorden van Stabroek de nog echte, praktisch ongeschonden open ruimte ten noorden van Antwerpen, die ook verbinding maakt met de achterliggende natuurdomeinen en bossen. Inname hiervan is volgens de schrijver nefast.	
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon tekent bezwaar aan tegen het noordelijk tracé, dit aangezien de woning van de persoon tussen de twee grote wegen geprangd zou worden.	92, 98
Bezwaar tegen het Noordelijk tracé nr. 1 omdat het uitzicht hier mooi is en wij willen dit zo houden	94
Het Noordelijk tracé zou ook nog het laatste stuk grensoverschrijdend natuurgebied Moretusbos van Stabroek afsnijden. Absoluut een no go!	98
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon tekent als mede-eigenaar van percelen ter hoogte van Hoogeind en de achterliggende landbouwpercelen bezwaar aan. Op deze percelen worden landbouwactiviteiten uitgevoerd waardoor een groot verlies van inkomen te wachten staat mocht de NX hier aangelegd worden.	99

Inhoud van de opmerkingen

De verschillende reacties tekenen bezwaar aan tegen het Noordelijk tracé omwille van het verlies aan rust, kalmte, doorsnijding van landbouwgebied en de impact op woningen langsheen het tracé.

Reactie op de opmerkingen

We nemen akte van de gegeven standpunten. Op heden kan echter niet voldoende onderbouwd worden dat een noordelijk tracé te weinig oplossend vermogen zal hebben voor de verkeersdruk in Hoevenen en Kapellen. De aansluiting naar Berendrecht daarentegen werd al wel weggetrechterd in het onderzoek. Deze effecten van het noordelijk tracé zullen, naast de andere tracés, onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Het geïntegreerd onderzoek zal verschillende aspecten, waaronder ook de impact op biodiversiteit, landbouw, beleving... in beeld brengen, waarna de voor- en nadelen mee worden genomen om tot een voorkeur te komen.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassing van de tussennota.

6. ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN – BOEKDEEL KLIMAATGORDEL

In dit deel worden de inspraakreacties met betrekking tot het boekdeel Klimaatgordel per categorie besproken en wordt door het antwoord hierbij geformuleerd.

Categorie 6.1 Algemeen

Categorie 6.1.1 Afstemming lopende planprocessen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon kaart aan dat DNR het compenseren van de CO₂-uitstoot van wegverkeer en nieuwe DNR-infrastructuur onderzoekt en dat de geplande Klimaatgordel klimaatproblemen mee moet opvangen (resulterende in een gezondere en klimaatrobuste leefomgeving). Hierbij kaart de schrijver aan dat het onverantwoord is het dan om IN het DNR-gebied één gebied te creëren waar radicaal het omgekeerde gepland wordt (cfr. De Lage Keer): 140 of 200 ha ruimte voor industrie... op een momenteel ZACHTE bestemming (landbouw), dit terwijl volgens de bouwshift de betonstop tegen 2050 in voegen is en er nog onthard moet worden (cfr. Betonrapport van Natuurpunt en Breekijzer en BRV). Schrijver kaart aan dat de koolstofbalans reeds aangaf dat er duizenden hectaren zouden nodig zijn om de impact van DNR te compenseren dat daarbovenop de 200 ha van de Lage Keer de balans zeer sterk zou doen overhellen. Schrijver vraagt om vanuit het onderzoek de onverantwoordelijke tegenstelling tussen de klimaatgordel en de Lage Keer aankaarten en aanklagen. En die boodschap aan het beleid overbrengen vanuit de wetenschappelijk vastgestelde en steeds weer in de media vertolkte ongerustheid over de klimaatwijziging.</p>	26
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Verbinding van Klein en Groot Schietveld wordt aangehaald als actie om snel te realiseren. DNR heeft samen met ANB een plan van aanpak opgemaakt om de conclusies van het rapport (studie van de bureau Hesselteer) verder in uitvoering te brengen. Via deelruimte Antitankgracht worden deze waardevolle natuurkernen verbonden met de Kalmthoutse Heide tot een samenhangend geheel. Dit deelgebied heeft het potentieel om uit te groeien tot een onthaalpoort voor Antwerpenaren en Kempenaars. Binnen het project 'De Nieuwe Rand' werd de verbinding van de Schietvelden opgenomen als aparte onderzoeksstudie en werd kracht bij gezet door een studie van de bureaus Hesselteer. De Nieuwe Rand heeft samen met ANB een plan van aanpak opgemaakt om de conclusies van dit rapport verder in uitvoering te brengen. Hier kunnen we echter niets van terugvinden in het Tussenrapport.</p>	28
Is de geplande klimaatgordel in Stabroek compatibel met het project onthaalpoort fort van Stabroek/Ravenhof ?	33
De projectverantwoordelijken van De Nieuwe Rand zijn vertrouwd met het Groen Kruis. Op p. 182 wensen we inzake het Groen Kruis het volgende op te merken: de ecologische verbinding tussen Park van Schoten en Wytschot over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd al meerdere keer doorgegeven vanuit de Groen Kruis-werking (via werkbanken, werkateliers, werkgroepen, ...), maar komt opnieuw niet terug in de gebiedsvisie. Is er een reden dat deze niet wordt meegenomen? Zo ja, graag verduidelijking. Zo neen, graag toevoegen aan de gebiedsvisie.	A8
Concreet adviseerde de districtsraad eerder om: de ecologische waarde van het Antitankkanaal en de uitvoeringsplannen van het Opstalvallei (zoals bepaald in het GRUP Afbakening Zeehavengebied) mee te nemen	A4
Ringpark Het Schijn (p. 87): onze volledige spoorwegzone op Schijnpoort is als groen ingekleurd. Onze site te TOP Schijnpoort is de	A20

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
belangrijkste uitvalsbasis voor parking, schouwing van treinen + werkhal met onderhoudspost: onderhoud, reiniging, carwash... Gezien de operationele nood voor het treinverkeer én het reeds heersende plaatstekort voor spoorwegactiviteiten kan NMBS hier niet mee akkoord gaan.	

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen verwijzen naar andere lopende planprocessen en vragen om afstemming van de visies of om duiding bij mogelijke interferentie met de planprocessen.

Reactie op de opmerkingen

De realisatie van de **Lage Keer** vormt geen doelstelling van DNR. Hoe we rekening houden met dit beleidsvoornemen wordt verder geduid in Categorie 4.1.4 van het voorliggend overwegingsdocument.

De **verbinding tussen het Klein en Groot Schietveld** maakt deel uit van de visie op de klimaatgordel en is ook zo aangegeven op de visiekaart. We bemerken hier dat de benaming als "bosverbinding" op de kaart misleidend is en niet noodzakelijk passend op deze locatie, dit wordt aangepast. De verbinding van de Schietvelden maakt tevens deel uit van het kansenoeverzicht (kans 247) dat de basis vormt voor het samenstellen van het gebiedsprogramma. Het zal ook zeker deel uitmaken van de studie rond het projectenportfolio voor de klimaatgordel. Het plan waarnaar verwezen wordt is opgemaakt vanuit een initiatief van Departement Omgeving, en staat los van het planningsproces van DNR.

De visie zal geen afbraak doen aan het project **onthaalpoort fort van Stabroek**. In geval er in de omgeving van het fort concretere projecten binnen het programma van de klimaatgordel worden voorzien kan er verder met dit proces afgestemd worden. Door in te zetten op het herstellen en herverbinden van de antitankgracht, de omliggende natuur en landbouw en het omliggend militair erfgoed kan ook de recreatieve waarde van de forten verbeterd worden (hoewel recreatie op zich geen onderdeel uitmaakt van het onderzoek in de klimaatgordel). Dit kan het vermelde project mogelijk juist versterken.

De gesuggereerde groenverbinding m.b.t. het **Groen Kruis** kan nog worden toegevoegd aan de visie en de visiekaart.

De plannen voor de **Opstalvallei** zijn meegenomen in de referentietoestand voor de onderzoeksaspecten ecotooppinname en -creatie, landbouw en oppervlaktewater. De ecologische waarde van de ATG als habitat en verbindend element wordt door de visie onderschreven. De visie zet in op het versterken en verbinden van de bossen en natuur rond de ATG. Hiertoe worden ook heel wat kansen gedefinieerd en opgenomen in het kansenoeverzicht in bijlage.

We herbekijken de aanduiding van de **Spoorwegzone Schijnpoort** op de visiekaart.

Aanpassingen aan tussennota

Er worden aanpassingen voorzien aan de visiekaart om deze beter te aligneren met de plannen voor de spoorwegzone Schijnpoort en de visie van het Groen Kruis.

Categorie 6.1.2 Onduidelijkheden, tekstuele aanpassingen en bijwerking kaartmateriaal

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het fort van Stabroek heeft een waterwal en is zoals eerder gemeld een privaat viswater . Het staat in verbinding met de ATG, maar is er GEEN onderdeel van. Graag zou ik dit in ontwerpen en plannen vermeld zien.	33
Er is in de gebiedsvisie sprake van 8 klimaatlandschappen, maar we tellen er maar 7 aangezien de Vallei van Het Klein Schijn en de Vallei van de Zwanebeek als 1 klimaatlandschap wordt gezien: 4 valleien, de Antitankgracht en bosstructuur, polderlandschap en infrastructuurlandschap. Welke missen we?	38
We begrijpen niet waarom 'De kansen voor de klimaatgordel ingrepen zijn die geen deel uitmaken van het infrastructuurproject' . De infrastructuurstrook valt immers binnen de klimaatgordel en sommige onderdelen van het infrastructuurproject kunnen wel degelijk samenvallen met kansen voor het realiseren van doelstellingen van de klimaatgordel (zeker wat ecologische verbindingen betreft).	38

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
We begrijpen niet waarom leefkwaliteit opeens een afweging is bij de keuze van de bouwstenen en projecten voor het gebiedsprogramma, terwijl voor de vormgeving van de gebiedsvisie expliciet werd gesteld dat die enkel zou gebeuren in functie van de 3 doelstellingen van de klimaatrobuuste rand (adaptatie, mitigatie en openruimte netwerk).	38
<i>Omtrent bijlage 4, deel 3.2 Visie de nieuwe rand: ringpark Ekeren</i> In onderstaande kaart is het Ringpark weergegeven dat zich uitstrekt van Leugenberg tot de Oude Landen. Hierop is te zien dat rond de Kaartse Beek (Opgelet foute benaming op de kaart Laarse Beek is Kaartse Beek) en de helft van de zone tussen Kaartse Beek en spoorweg is ingetekend als Parkstructuur.	73
<i>Tussennota v.01 p.182 - Visiekaart voor de klimaatgordel</i> Het is opvallend dat de te ontwikkelen zone van Lage Keer als een groenblauwe zone staat aangeduid. Dit lijkt te conflicteren met het referentiescenario waarin de ontwikkeling naar een 'harde' bestemming van deze zone vooropstaat.	A8
In de visie op het polderlandschap ontbreekt elke vermelding van het aanwezige SBZ-V of van de geplande inrichting van het deel Opstalvallei fase 2, wat een belangrijke juridische randvoorwaarde is om rekening mee te houden.	A23
Fig 5-15 de Erfgoedlandschappen ontbreken op de kaart	A23

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande opmerkingen bevatten uiteenlopende vragen met betrekking tot onduidelijkheden en fouten in de tekst en het kaartmateriaal.

Reactie op de opmerkingen

We bespreken achtereenvolgens de reacties op de verschillende opmerkingen, omdat het om erg uiteenlopende zaken gaat:

- Op strategisch niveau van het onderzoek is deze mate van detail m.b.t. het **Fort van Stabroek** niet essentieel om tot conclusies te komen.
- **8 klimaatlandschappen:** Het infrastructuurlandschap valt uiteen in het landschap rond de (bovengrondse) infrastructuur en het Nieuwe Randpark, dat het landschap bovenop de A102 tunnel beslaat. Het klopt dat dit onduidelijk is in de tekst. Een verduidelijking wordt toegevoegd.
- **Relatie met de infrastructuurstrook:** Onder het infrastructuurproject verstaan we alle "harde" maatregelen die te maken hebben met de aanleg van de infrastructuur voor het Haventracé. Het klopt dat het de infrastructuurstrook deel uitmaakt van de klimaatgordel. Deze is ook als dusdanig opgenomen in de visie op de klimaatgordel. De kansen die in het kansenoverzicht geformuleerd worden op vlak van ecologie, water en landschap betreffen zowel kansen in de infrastructuurstrook als ingrepen in de rest van de klimaatgordel. Hierin zijn ook meer infrastructuurgerelateerde ingrepen (zoals ontsnipperingsacties ter hoogte van drukke wegen, ecodeucten en ecodeikers etc.) opgenomen.
- **Leefkwaliteit** behoort inderdaad niet tot de doelstellingen van de klimaatgordel. We verwijderen de verwijzing hiernaar.
- Typfout m.b.t. de **Kaartse beek** wordt aangepast in het kaartmateriaal in het verdere onderzoek.
- Hoe het beleidsvoornemen van de **Lage Keer** wordt meegenomen binnen DNR wordt verder uitgelegd in Categorie 4.1.4 van het voorliggend overwegingsdocument.
- We nemen nota van de bemerking m.b.t. de **Opstalvallei**
- **Met betrekking tot de erfgoedlandschappen:** De kaartlagen ondergingen een bewerking om meer te differentiëren naar type erfgoed en het duiden van structuren. De aanwezige erfgoedlandschappen: Park van Brasschaat, Oude Gracht en Polder zijn alle drie op een manier aangeduid op de kaart. Gezien de doelstelling van de kaart is een extra arcering overbodig.

Aanpassingen aan tussennota

De fouten op het kaartmateriaal worden rechtgezet in verdere onderzoeksfases (m.u.v. visiekaart klimaatgordel). Daarnaast wordt de verwijzing naar leefkwaliteit bij de criteria voor de klimaatgordelprojecten weggehaald en worden de 8 klimaatlandschappen beter geaduid in de tekst.

Categorie 6.2 Proces

Categorie 6.2.1 Procesaanpak

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Voor het ontwerpend onderzoek werd er vertrokken van 13 concrete strategieën die verband houden met de doelstellingen mitigatie, adaptatie en open ruimte die ruimtelijk uitgewerkt werden en werden besproken op lokale werkateliers. Deze 13 strategieën komen op verschillende plaatsen terug in de visie maar maken geen deel meer uit van het overkoepelende kader voor de visie omdat ze vaak erg concreet en lokaal toegepast moeten worden. De resultaten of procesinfo m.b.t. deze werkateliers, die gebaseerd zijn op 13 concrete strategieën, waar kunnen we deze terugvinden?</p>	28
<p>Indien er toch gekozen wordt om de zogenaamde klimaatgordel blijvend te integreren in het proces van het complex project de nieuwe rand, hebben wij altijd gesteld dat deze niet ten koste mag gaan van de aanwezige landbouw. Er werd ons steeds verzekerd dat dit niet het geval zou zijn. Wij moeten echter stelselmatig vaststellen dat deze wel degelijk een verregaande impact kan en zal hebben naarmate de uitwerking concreter wordt. Ondertussen zien we ook projecten passeren via verschillende subsidiekanalen die uitvoering wensen te geven aan de visie van de klimaatgordel. Een visie die nog in onderzoek ligt en waar nog grote onzekerheden en bezorgdheden omtrent leven. Dit is wat ons betreft geen correcte manier van werken.</p>	72, 77, 80, 93
<p>Daarnaast wordt er ook gesteld dat de klimaatgordel zijn uitwerking zal moeten krijgen ongeacht of er nieuwe infrastructuur gerealiseerd zal worden of niet. Dit lijkt ons geen goede manier van werken. Indien men een integrale gebiedsvisie wil realiseren, is wat ons betreft een complex project hiervoor niet het juiste instrument.</p>	72, 77, 80, 93
<p>Deze omzetting naar uitvoering zien we op het terrein al verschijnen via projectaanvragen. We moeten bijvoorbeeld vaststellen dat men het zij-onderzoek rond een mogelijke ecologische verbinding tussen de schietvelden op die manier tot uitvoering wil krijgen. Daarnaast zien we ook projecten passeren via verschillende subsidiekanalen die uitvoering wensen te geven aan de visie van de klimaatgordel. Hierbij waren echter duidelijke bezorgdheden vanuit de landbouwsector. Bovendien werd hier gesteld dat deze in de werkbanken zou worden ingebracht om verder te beoordelen of deze richting voorkeursbesluit al dan niet zou worden opgenomen. We moeten vaststellen dat deze binnen de werkbanken niet transparant gedeeld zijn en dat men deze nu al tot uitvoering wil brengen, onder het mom "gedragen visie". Deze manier van werken is niet correct.</p>	77, 93
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Het lokaal bestuur Wuustwezel heeft geen voorkeur wat betreft de scenario's voor het Oostelijk haventracé of de Nx. Voor Wuustwezel is vooral de opbouw van de Klimaatgordel belangrijk en dus de verbinding tussen de twee Schietvelden via de Essensesteenweg en de Bredabaan. Het bestuur stelt dat het proces weinig transparant verloopt terwijl De Nieuwe Rand participatief en co-creatief te werk wil gaan en samen tot gedeelde oplossingen komen en zo een draagvlak creëren. Echter wordt er in de realiteit al een visie opgelegd door visiekaarten te maken waar al meteen strategieën en doelstellingen aan zijn gekoppeld. We mochten in de week van 4 maart de subsidieaanvraag voor het strategisch project 'De Antwerpse Rand Verbindt' ontvangen en kregen slechts 5 dagen om feedback te geven. Zulke last-minute communicatie maakt onderbouwde terugkoppeling niet mogelijk, zeker omdat het dossier dusdanig summier is opgesteld. Dit is niet bevorderlijk voor het draagvlak.</p>	A13
<p>DNR wordt ervaren als iets vaags. Waarom mocht de Klimaatgordel niet eerder als agendapunt behandeld worden?</p>	A18
<p>Dit project heeft betrekking op landbouwers maar ook op eigenaars en gebruikers van de open ruimte. Zij delen samen de geopperde bezorgdheden.</p>	A18

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Gebiedsvisie. De tussennota (pag. 161) vermeldt dat de aanzet van gebiedsvisie uit de AON is verfijnd en verder uitgewerkt op basis van de eerste inzichten van het geïntegreerd onderzoek. De raad stelt vast dat daarbij is uitgegaan van de doelstellingen voor de klimaatgordel op vlak van adaptatie, mitigatie en open ruimte, zoals opgenomen in de AON en verwijst naar zijn bemerkingen dienaangaande in het advies van 26 oktober 2022.	A27

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties houden verband met het proces zoals dat tot nu toe is doorlopen samen met de actoren. Een eerste reactie vraagt om meer inzicht in eerdere onderzoekstappen en participatie die in de tussennota v.01 niet zijn vermeld.

Een aantal insprekers kaarten aan dat ze bezorgd zijn over de impact die de gebiedsvisie voor de klimaatgordel vandaag al heeft. De insprekers zien dat er op basis van de visie al nieuwe projecten worden opgestart en subsidies worden aangevraagd, bijvoorbeeld voor de verbinding van de twee Schietvelden en de subsidieaanvraag voor het strategisch project 'De Antwerpse Rand Verbindt'. Dit terwijl de visie nooit formeel is goedgekeurd en zij hierbij nog bezwaren hebben. Ze hebben het gevoel dat de visie aan hun wordt opgedrongen. Dit baart het zorgen en vinden ze geen correcte manier van werken. Ze vragen om een sterkere betrokkenheid en meer transparantie binnen de werkbanken.

Enkele adviesinstanties ervaren het planningsproces als iets vaag, en zijn bezorgd dat er onvoldoende rekening is gehouden met hun adviezen bij de AON uit oktober 2022.

Reactie op de opmerkingen

De **aanpak via de 13 strategieën**, die in de eerste werkgroep en werkatelier is gebruikt, is in de loop van het proces geëvolueerd naar een aangepast kader, zoals opgenomen in de tussennota v.01 (zie p. 163).

De klimaatgordel is geen opzichzelfstaand planproces. Er lopen meerdere processen zoals het Groen Kruis, projecten van regionale landschappen, het adaptatieplan van provincie Antwerpen en Vlaanderen, bouwshift, ... met gelijkaardige doelstellingen. Er bestaat weliswaar een wisselwerking tussen de visie en deze andere plannen, maar deze andere planprocessen zijn niet zo opgezet om uitvoering te geven aan de visie op de klimaatgordel. Ingediende projecten maken een koppeling met DNR maar ook met alle andere processen.

Projecten die **op terrein in uitvoering** zijn, zijn planinitiatieven die losstaan van DNR. Vanzelfsprekend wordt er gezocht naar wisselwerking tussen gerelateerde trajecten in hetzelfde gebied. Ook het proces rond de verbinding van de Schietvelden, op initiatief van departement Omgeving staat los van het DNR. Visies omtrent de realisatie van een dergelijke natuurverbinding bestonden bovendien al voor de opstart van de onderzoeksfase van DNR. Dit zien als een uitvoering van de gebiedsvisie van de klimaatgordel is dus onterecht. Voor meer informatie met betrekking tot het statuut van de visiekaart verwijzen we naar categorie 6.4.1.

De **doelstellingen voor de klimaatgordel** zijn reeds opgenomen in de startbeslissing, de AON en worden nu opnieuw, in meer detail beschreven in de tussennota. Er werden verschillende werkgroepen en werkbankmomenten besteed aan het bespreken van de visie op de klimaatgordel, die tot doel hadden helderheid te scheppen en de klimaatgordel concreter te maken. De lokale besturen en andere werkbankleden zullen ook verder betrokken worden als stakeholder bij de uitwerking van het gebiedsprogramma voor de klimaatgordel. Het beschreven project zal worden opgenomen in het portfolio van projecten voor de klimaatgordel.

Aanpassingen aan tussennota

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de tussennota. We nemen de bezorgdheden omtrent transparantie mee bij de verdere uitwerking van het gebiedsprogramma.

Categorie 6.2.2 Vervolgstappen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De elementen die deel uitmaken van het programma voor de klimaatgordel zullen ook deel uitmaken van het voorkeursbesluit en gefinancierd en uitgevoerd worden via het complex project, maar dan zal	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
het belangrijk zijn dat een aantal algemeenheden geconcretiseerd en beter uitgewerkt worden.	
We vragen het nodige onderzoek en overleg in de onderzoeksmethodiek op te nemen, met als doel te bepalen welke maatregelen voor de Klimaatgordel best al opgenomen worden in het voorkeursbesluit, in functie van een borging van de kansen voor deze Klimaatgordel.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt vast dat er al veel becijferd is voor de infrastructuurprojecten, maar dat dit nog niet het geval is voor de LN-projecten. Schrijver vindt dat in het Voorkeursbesluit ook aandacht en een financiële doorrekening moet zijn voor de Klimaatgordel , en voor de compenserende maatregelen in de potentiële werfzone. Deze, en andere – indirecte- kosten (te berekenen met de Natuurwaardeverkenner) moeten duidelijk opgenomen worden in het Voorkeursbesluit, zodat onze politici een eerlijke keuze kunnen maken. De Klimaatgordel moet ook werk maken van de ‘toekomst van het tracé’. In de twee resterende varianten met een ondergrondse A102, en in de variant, dat er géén A102 komt, moeten een aantal zaken in de beslissing worden opgenomen, nl. het tracé moet geschrapt worden en in de plaats moet een RUP komen, dat de huidige toestand (groene open ruimte) vastlegt.	29
De elementen uit de gebiedsvisie die niet binnen het gebiedsprogramma worden opgenomen moeten dienen ‘als inspiratiebron voor lopende trajecten , om nieuwe trajecten op te starten en te experimenteren met klimaatrobuust ruimtegebruik’. Dit biedt echter geen enkele garantie dat ze ook daadwerkelijk zullen gerealiseerd worden.	38

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen geven aan dat er een aantal zaken nog te onduidelijk zijn. Zo wordt de visie zoals gepresenteerd in de tussennota te weinig concreet gevonden, is er een nood aan het verduidelijken van de onderzoeksmethodiek en is er een nood aan de doorrekening van de kosten van de klimaatgordel. Een laatste reactie peilt naar de mate waarin de gebiedsvisie voor de klimaatgordel ook daadwerkelijk gerealiseerd zal worden.

Reactie op de opmerkingen

De bezorgdheden en onduidelijkheden waarop wordt gewezen in de inspraakreacties zullen deel uitmaken van het vervolg van het onderzoek.

De **visiekaart voor de Klimaatgordel**, zoals opgenomen in de tussennota, is een eerste visiekaart. Er worden nog stappen gezet om deze verder te verfijnen en concretere doelstellingen worden opgemaakt. In de tussennota v.02 zullen de **vervolgstappen verduidelijkt** worden: in een eerste stap worden de ambities voor de klimaatgordel verfijnd naar concrete doelstellingen. In een tweede stap wordt via een parallelle opdracht vanuit het Departement Omgeving een projectenportfolio uitgewerkt. In een derde stap wordt in functie van het voorkeursbesluit toegewerkt naar engagementen voor verdere samenwerking en de selectie van concrete projecten voor de opmaak van een gebiedsprogramma.

Van de geselecteerde projecten zal de impact en het kostenplaatje doorgerekend worden, zodat er ook zicht is op de financiële toewijding die nodig is om het voorkeusbesluit te realiseren. **Alle ingrepen die vervat worden in het voorkeursbesluit zullen geraamd worden, ook deze in de klimaatgordel.** Met behulp van een MKBA zullen niet alleen de directe, financiële kosten geraamd worden. Verder klopt het dat de omgeving van het tracé zelf ook deel uitmaakt van de klimaatgordel. De reservatiestrook is op de visiekaart ingetekend als parkgordel. In het kansenoverzicht dat opgenomen is in bijlage, worden vanuit de verschillende onderzoeksaspecten kansen gesuggereerd voor de toekomstige inrichting van de reservatiestrook.

De vaststelling dat binnen DNR niet alle projecten uit het kansenoverzicht en het portfolio, noch alle aspecten van de visie op de klimaatgordel gerealiseerd kunnen worden klopt. We maken een realistische afweging van wat er binnen het kader van dit project mogelijk is.

Aanpassingen aan tussennota

Er wordt gewerkt aan de beschrijving van de vervolgstappen voor de klimaatgordel. In de tussennota v.02 wordt een uitgebreidere aanpak voorgesteld die rekening houdt met deze bezorgdheden.

Categorie 6.2.3 Financiering Klimaatgordel

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon verwijst naar de link tussen de elementen die deel zullen uitmaken van het gebiedsprogramma ook deel zullen uitmaken van het voorkeursbesluit (en de uitvoering en financiering ervan). Persoon stelt dat de keuze van die elementen sterk zal afhangen van het budget dat voor de klimaatrobuuste rand wordt voorzien. In hoeverre kan voor de doelstelling klimaatrobuuste rand gerekend worden op evenwaardige budgetten als de andere doelstellingen (bereikbare rand en levendige rand)?</p>	38
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver onderschrijft de onderwerpen die in de Klimaatgordel onderzocht zullen worden en vindt het belangrijk dat plannen die gemaakt worden om de natuur veerkrachtiger te maken gerealiseerd worden. Schrijver verwijst naar de Opstalvallei fase II die in de Tussennota als beslist beleid opgenomen wordt, terwijl de uitvoering hiervan op zich laat wachten en andere, minder efficiënte quick wins wel worden gefinancierd met schaarse overheidsmiddelen. Welke garantie hebben we dat de plannen die hier onderzocht worden niet dezelfde weg opgaan?</p> <p>We maken ons dus zorgen over hoe deze projecten in de Klimaatgordel gefinancierd zullen worden. We vrezen dat enkel de noodzakelijke compensaties zullen gerealiseerd worden en er geen financiële ruimte meer zal zijn om o.a. de noodzakelijke verbinding tussen natuurgebieden tot stand te brengen.</p>	43
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver verwijst naar een paragraaf op p. 183 in de Tussennota: "De elementen die deel uitmaken van het programma voor de klimaatgordel zullen dus ook deel uitmaken van het voorkeursbesluit en gefinancierd en uitgevoerd worden via het complex project" en vraagt om verdere verduidelijking (bv. wordt de financiering en realisatie vanuit Agentschap Wegen & Verkeer en Departement Omgeving opgenomen, los van enige bestaande coalities en financieringsafspraken die zich heden binnen het gebied bevinden?)</p>	A8, A27

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande reacties hebben betrekking tot de financiering van de klimaatgordelprojecten. Enerzijds geven een aantal reacties en adviezen aan dat de omschrijving van hoe de financiering zal verlopen "via het complex project" onduidelijk is. Hierbij stelt een inspreker ook de vraag of dit, wanneer de overheid financiert zal gebeuren los van bestaande financieringsafspraken en coalities.

Daarnaast zijn er twee reacties die hun bezorgdheid uiten over hoeveel financiële middelen daadwerkelijk voor de klimaatgordel uitgetrokken zullen worden en wat er dan effectief verwezenlijkt zal kunnen worden op terrein. Er wordt verwezen naar het project Opstalvallei fase II, waar financiële middelen op zich laten wachten. De insprekers vragen om duidelijkheid over hoeveel middelen er voor de projecten zullen worden voorzien en hopen dat dit voldoende is om meer te realiseren dan enkel de wettelijk verplichte compensaties.

Reactie op de opmerkingen

Projecten die deel uitmaken van het gebiedsprogramma voor de klimaatgordel zullen op gelijkaardige manier verder uitgewerkt en gefinancierd worden als de infrastructuurprojecten en dus gefinancierd worden door de Vlaamse Overheid. Gezien lokale verankering en gedragenheid van dergelijke projecten een noodzaak is, zal coalitievorming allicht een belangrijk onderdeel van het programma voor de klimaatgordel zijn (zie ook Categorie 6.2.5).

Vandaag is de focus van het onderzoek het **vastleggen van de visie en het uitzetten van de krijtlijnen** en mogelijke elementen van het gebiedsprogramma. Bij die samenstelling gaan we steeds op zoek naar projecten die bijdragen aan, bij voorkeur meerdere, doelstellingen van de klimaatgordel. De voorkeur zal

dit uitgaan naar projecten die zowel compenseren op vlak van koolstof of bos, en tevens relevant zijn op vlak van klimaatadaptatie en/of het realiseren van natuurverbindingen. In een volgende fase wordt het programma samengesteld en de nodige investeringskosten becijferd. Zoals beschreven in de tussennota zal de Klimaatgordel hierbij gelijkwaardig aan het Haventracé behandeld worden. De beslissing in verband met toekenning van budgetten ligt uiteindelijk echter bij de Vlaamse Regering. Hierover kunnen wij dus vooralsnog geen uitspraak doen.

Het project van de **Opstalvallei** maakt geen deel uit van dit onderzoek. De referentietoestand is opgemaakt op basis van beleidsbeslissingen, niet op basis van de beschikbare financiële middelen.

Aanpassingen aan tussennota

Samen met een betere duiding over de vervolgstappen zal ook de financieringscontext van de klimaatgordel beter geduid worden in de tussennota v.02.

Categorie 6.2.4 Planningscontext en juridisch kader

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Ik ga er van uit dat bij dit planningsproces de rechtszekerheid van gebruikers/eigenaars gerespecteerd wordt. Stel dat een gebruiker /eigenaar proactief de natuurwaarden versterkt op zijn grond, dan mag hij hier zelf niet het slachtoffer van worden. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn het planten van wilgen of aanleggen van een houtkant, waardoor de grond op de biologische waarderingskaart wordt aangeduid als waardevol, waardoor een gebruiker/eigenaar beperkingen worden opgelegd bij aanvraag van een vergunning. Dit kan niet de bedoeling zijn lijkt me.	33, A18, A22
Louter planmatig vastleggen dat de landbouw koolstofcaptatie moet realiseren , zonder enige vorm van vergoeding is strijdig met het eigendomsrecht, en bedreigt de exploitatievrijheid van de landbouwer . Dergelijke handelswijze zou strijdig zijn met het rechtszekerheidsbeginsel en het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor openbare lasten (GBOL). <i>Reactie haalt daarnaast nog enkele voorbeelden aan qua rechtspraak.</i>	74
Er mag in casu evenwel van de overheid (als voorzichtig en zorgvuldig handelend bestuur) worden verwacht dat deze overheid reeds bij het uitstippelen van haar beleid voor koolstofcaptatie in de landbouw en met name bij het uitstippelen van het instrumentarium daarvoor aandacht besteedt aan bovenvermelde principes. Meer bepaald mag er van de overheid worden verwacht dat zij in het kader van het door haar te voeren beleid zelf reeds nagaat, in het kader van het onderzoek naar mogelijke toepasselijke instrumenten, of 1) de met de concrete instrumenten beoogde inmenging in het eigendomsrecht een billijk evenwicht vertoont tussen de vereisten van het algemeen belang en die van de bescherming van het recht op het ongestoord genot van de eigendom en 2) of er een redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het nagestreefde doel.	74
<i>Samenvatting van de reactie</i> Indien een overheid binnen het kader van een plan carbon farming verplicht zou stellen dient zij zich rekenschap te geven van het feit dat dergelijke beleid wel degelijk een inmenging in het eigendomsrecht uitmaakt waarmee bepaalde maatschappelijke lasten (negatieve CO2-impact van industrie en mobiliteit) verplicht en zonder (vrij te onderhandelen) vergoeding zouden worden afgewenteld op individuele landbouwbedrijven	74

Inhoud van de opmerkingen

De reacties gaan in op het juridisch kader van het onderzoek naar de klimaatgordel. De reacties gaan allen over inspanningen die individuen op hun eigen gronden zouden kunnen of moeten nemen in kader van de klimaatgordel. De insprekers zijn bezorgd dat het nemen van klimaat- of biodiversiteitsbevorderende maatregelen de rechtszekerheid van de gebruikers of eigenaars in gedrang kan brengen omdat er ten gevolge daarvan strengere voorwaarden zouden gelden bij aanvraag van nieuwe vergunningen.

Een andere inspreker heeft grote bezorgdheden bij het invoeren van carbon farming. De inspreker geeft aan dat het niet wenselijk is de klimaatimpact van een infrastructuurproject af te wentelen op individuele landbouwers, en dat het opleggen van dergelijke maatregelen strijdig is met het eigendomsrecht.

Reactie op de opmerkingen

Het is **niet de bedoeling om vanuit dit traject acties op privéterrein op te leggen via juridische kaders**. Indien projecten opgestart worden **vanuit vrijwillig engagement** kan het zijn dat de ecologische waarde van percelen toeneemt. De Biologische Waarderingskaart geeft hierbij echter geen beschermingsstatuut aan, dus er kunnen ook juridisch geen beperkingen worden opgelegd. We streven maximaal naar een proces dat de rechtszekerheid van gebruikers en eigenaars garandeert.

Het klopt dat het een van de **doelstellingen** van het complex project is om zoveel mogelijk **koolstofuitstoot** gerelateerd aan het infrastructuurproject **lokaal te compenseren** (zie Categorie 6.2.3). Hiervoor worden **verschillende strategieën onderzocht**. Koolstofopslag in landbouwgrond verhogen is één van deze strategieën die mee opgenomen wordt in het onderzoek. Dit wil echter niet zeggen dat, en dit wordt ook nergens zo beschreven in de tussennota, individuele landbouwbedrijven hiervoor verantwoordelijk zullen worden gesteld. Er bestaan vandaag geen planningsinstrumenten om carbon farming planmatig vast te leggen of te verplichten en het onderzoeksteam beschouwt dit ook niet als wenselijk. Wanneer carbon farming projecten opgenomen zouden worden in het gebiedsprogramma en het voorkeursbesluit, zal het gaan om projecten vanuit samenwerking met de landbouwers en op vrijwillige basis. Of dergelijk project meegenomen wordt, is vandaag nog niet geweten. Hoe dan ook zou een dergelijke maatregel deel uitmaken van een uitgebreider programma van maatregelen en is het geenszins de bedoeling de compensatie van de koolstofuitstoot van het project volledig af te wentelen op landbouwgronden.

Aanpassingen aan tussennota

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de tussennota.

Categorie 6.2.5 Coalitievorming en participatie

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het is voor gemeenten een 'complexe' zaak om op alle verschillende vergaderingen en instanties aanwezig te zijn. We pleiten daarom om initiatieven te bundelen . De groene, open ruimtes in het gebied zijn klein en versnipperd door bebouwing, verharding en infrastructuur, zoals grote invalswegen, het Albertkanaal en het kanaal Dessel-Schoten. De strategische samenwerking rond de Antitankgracht en het provinciaal initiatief 'het Groen Kruis' zouden volgens GroenRand best één geheel worden	28
Reactie benadrukt het belang van de ATG als landschappelijke drager van de bosstructuur en beekvalleien en als belangrijk erfgoedelement. De ATG moet ook praktische opportuniteiten bieden om te streven naar meer ruimte voor biodiversiteit en een versterking en verbinding/ontsnippering van het ecologisch netwerk en een veerkrachtig watersysteem. Oproep tot samenwerking rond de ATG en Groen Kruis om te vormen tot één projectgebied .	28
Wat betreft de infrastructuurparken wordt gesproken over een bestaande gebiedscoalitie, met name het Toekomstverbond, maar in een gebiedscoalitie voor deze parken moeten zeker ook spelers uit de natuursector worden opgenomen om biodiversiteit de nodige aandacht te geven.	38
Indien de tussennota daadwerkelijk gericht wil zijn op de bescherming van de landbouwsystemen , dienen duidelijkere keuzes gemaakt te worden ter ondersteuning en bescherming van landbouw (dat kan met focus op carbon farming). Er is een grotere en blijvende focus noodzakelijk op waterbeheer binnen de gebieden, met een betrouwbare (en bereikbare) partner/instantie die instaat voor het beheer van de watersystemen en dit ook in functie van de bezorgdheden en bekommernissen van de landbouw. Dit is best een partner van lokaal niveau (gemeente of provincie), die vlot aanspreekbaar en bereikbaar is voor de individuele landbouwers wanneer er zich problemen zouden voordoen.	74
<i>Samenvatting van de reactie</i>	A8

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Schrijver stelt dat het poldergebied een (historisch) waardevol landbouwgebied is dat onder druk staat door ruimteclaims. Schrijver adviseert om de landbouwers als volwaardige projectpartners te betrekken en in samenwerking de kansen en uitdagingen in kaart te brengen.	

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties in deze categorie hebben betrekking tot participatie van de stakeholders in het planningsproces en de nood aan coalitievorming als vervolgstap voor de opmaak van een gedragen gebiedsprogramma. Zo is er de vraag om strategische samenwerkingen rond natuur en openruimte, zoals het Groen Kruis en de samenwerking rond de Antitankgracht, te bundelen. Het opnemen van spelers uit de natuursector is een algemeen aandachtspunt bij de verdere samenwerking aan de klimaatgordel. Ook de samenwerking met de landbouwers, en het opzetten van partnerschappen rond landbouw en water worden aangehaald.

Reactie op de opmerkingen

Participatie zal een **belangrijke rol** blijven spelen binnen het **proces van de klimaatgordel**. Via werkbanken en andere werkgroepen zal er verder vormgegeven worden aan de visie op de klimaatgordel. Bij de uitwerking van een gebiedsprogramma zullen meer concrete projecten worden voorgesteld, afgewogen en uitgewerkt. Dit zal steeds gebeuren in nauwe samenwerkingen met alle relevante actoren voor het voorgestelde project. Landbouwers en natuurspelers zullen hier zeker deel van uitmaken.

Coalitievorming wordt in de tussennota reeds regelmatig benoemd als belangrijke hefboom voor de realisatie van de klimaatgordel. Het vormen van een coalitie zal een belangrijk onderdeel zijn van het gebiedsprogramma. Hier wordt in een volgende stap verder onderzoek gedaan samen met de instanties die vandaag al betrokken zijn. Vertegenwoordigers uit de natuur- en landbouwsector zullen hier dus zeker deel van uitmaken.

Aanpassingen aan tussennota

Bovenstaande wordt mee opgenomen in de uitgebreidere beschrijving van de vervolgstappen in de tussennota v.02.

Categorie 6.3 Scope en doelstellingen klimaatgordel

Categorie 6.3.1 Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De klimaatgordel ligt te ver van de stad om effect te hebben op het klimaat in de stad; de afstand tot de agglomeratie is groot en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer ontbreekt.	12
<i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie geeft aan dat er fundamentele vragen zijn over de ambities rond de Klimaatgordel . De complexiteit en omvang van de infrastructurele aspecten maken het volgens hen niet wenselijk om alle ambities van de klimaatgordel hieraan toe te voegen. Daarnaast wordt er ook vraag gesteld naar de wenselijkheid van de koppeling van infrastructurele werken met een projectgebied dat ver verwijderd is van de werken.	72, 77, 93
Voor het gebied van de polders wordt er gesproken van de zogenaamde klimaatrobuuste productieclusters. Deze wijziging in terminologie ten op zichte van de eerder "landbouwparken" neemt de bezorgdheden niet weg. De landbouwsector ondergaat onder stimulans van sectoraal beleid reeds grote veranderingen. Veranderingen die ervoor moeten zorgen dat de landbouwsector naar de toekomst toe nog steeds voldoende kansen tot ontwikkeling en rechtszekerheid kan krijgen . Werken met het watersysteem en meer aandacht voor ecologie, biodiversiteit, klimaat, ... zit hierin reeds vervat. Een complex project is volgens ons niet het instrument om hier verder richting aan te geven.	32, 72, 77, 93
Daarnaast wordt er ook gesteld dat de klimaatgordel zijn uitwerking zal moeten krijgen ongeacht of er nieuwe infrastructuur gerealiseerd zal worden of niet. Dit lijkt ons toch geen goede manier van werken. Indien	80, 77, 93

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
men een integrale gebiedsvisie wil realiseren, is wat ons betreft een complex project hiervoor niet het juiste instrument.	
Meer algemeen moet tot slot worden opgemerkt of de tussennota het juiste instrument is om dergelijk gewijzigd landbouwbeleid te realiseren en of dit wel zinvol is om dergelijk beleid op “micro-niveau” te realiseren als vorm van ondoordachte adhoc reactie in het kader van een compensatiebeleid voor CO2-impact van mobiliteit en industrie. Het aandeel landbouw in dit plan staat immers niet in verhouding tot het aandeel (te compenseren CO2-impact van mobiliteit en industrie) . Enig realisme is noodzakelijk.	74
De afbakening van de Klimaatgordel maakt dat de potenties voor vernatten en bosuitbreiding eerder beperkt zijn. De grotere uitdagingen voor natuur- en waterbeleid zitten enerzijds elders (Marum, groenpool Antwerpen, Maatjes, bosverbindingen langsheen E34, Opstalvalleigebied, ...) en anderzijds zetten bepaalde van de infrastructuurscenario's de klimaatgordel net onder druk door bestaande open ruimte aan te snijden (bv. Ertbrugge indien hier een ASC komt, cut&cover-tunnels, Bos van Ranst, ...). Hiervoor dienen ook de figuren op p. 173 en p. 177 uitgebreid te worden om deze potenties voor een verbinding van Kalmthoutse Heide naar Klein Schietveld en van Groot Schietveld naar Marum met meer detail weer te geven.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen hebben betrekking tot de doelstellingen van de Klimaatgordel in het algemeen. Een eerste bedenking gerelateerd aan de meerwaarde van de klimaatgordel voor het stedelijk gebied. De inspreker is bezorgd dat de klimaatgordel te ver van de stad ligt om een impact te hebben op het stedelijk klimaat.

Enkele insprekers zijn bezorgd over de complexiteit van de ambities van de klimaatgordel gekoppeld aan het infrastructuurproject en vragen zich af of het samen opnemen van de twee binnen de procedure van een complex project wel wenselijk is. Het opnemen van ambities en maatregelen die een impact hebben op grondgebruikers in het gebied en de landbouwsector in het algemeen is volgens de insprekers niet wenselijk. Er wordt verwezen naar het sectoraal beleid van de landbouwsector, en dat inmenging door het complex project niet wenselijk is. Eén van de indieners geeft aan dat het realiseren van gewijzigd landbouwbeleid via de tussennota niet wenselijk is.

Tot slot geeft een van de insprekers aan dat de afbakening van het projectgebied voor de klimaatgordel verruimd zou moeten worden, omdat de omvangrijke uitdagingen niet binnen de huidige contour kunnen worden opgevangen en er net buiten de contour heel wat potenties voor het realiseren van natuurverbindingen zijn.

Reactie op de opmerkingen

Met betrekking tot de **relatie tussen de klimaatgordel en het stedelijk klimaat benadrukken we dat de doelstellingen van de klimaatgordel niet het beïnvloeden van het klimaat van de stad zijn**, wel koolstofopslag en ontwikkeling klimaatrobuust ruimtegebruik in de ruime omgeving van het project. Ook de omgeving van de infrastructuurstrook maakt deel uit van de klimaatgordel (zie infrastructuurlandschap) waarbij er dus wel een rechtstreeks effect zal zijn op de omgeving die in de invloedszone van het project zit.

Wat betreft de reacties die aangeven dat het uitwerken van de klimaatgordel binnen het kader van een complex project niet wenselijk is, verwijzen we naar de startbeslissing. In deze **startbeslissing zijn de ambities rond klimaat en het uitwerken van een klimaatgordel** (toen vermeld als klimaatbossen) reeds **vervat**. We houden dus vast aan de keuzes die in de startbeslissing zijn gemaakt. Binnen de procedure van complexe projecten is er bovendien de ruimte om dergelijke doelstellingen uit te werken. Er is dus een decretale basis voor het opnemen van planonderdelen zoals de klimaatgordel. Net zoals voor sectoren zoals water en natuur, kan de klimaatgordel ook voor de landbouw een opportuniteit bieden om het sectorale beleid gebiedsgericht te gaan doorvertalen. Er wordt binnen de klimaatgordel bijvoorbeeld gekeken naar mogelijkheden voor klimaatslimme landbouw op maat van het gebied. De terminologie is vandaag bewust vaag en kan verder verduidelijkt worden in samenspraak met de sector en in afstemming met sectoraal beleid wanneer de visie doorvertaald wordt in concretere projecten. Tot slot geven we aan dat de tussennota geen beleidsdocument is maar een stand van zaken in verband met het verloop van het onderzoek van DNR. Het is geenszins de bedoeling via de tussennota een gewijzigd landbouwbeleid te realiseren.

Voor de ruimtelijke afbakening van de klimaatgordel focussen we in eerste instantie op een klimaatgordel die voldoende nabij het infrastructuurproject is. Moest dit nodig zijn in functie van het vinden van geschikte compensatie locaties kan er later eventueel buiten de huidige contour gekeken worden, en zal er hier op een gelijkaardige manier gezocht worden voor mogelijkheden voor koolstofcaptatie in combinatie met het versterken van het open ruimtenetwerk.

Aanpassingen aan tussennota

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de tussennota.

Categorie 6.3.2 Doelstellingen biodiversiteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Vraag is of de geplande maatregelen in de Klimaatgordel de impact op het klimaat door de aanleg van de A102 voldoende gaan compenseren. Door de focus op klimaat dreigt er te weinig aandacht te gaan naar oplossingen om de biodiversiteit te verbeteren.	24, 28
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver is bezorgd om het feit dat biodiversiteit verloren zal gaan door het op te nemen binnen termen zoals 'klimaatvriendelijk' en vindt dat biodiversiteit uitdrukkelijk in het Voorkeursbesluit voorkomen . Schrijver vindt dat DNR moet aanleiding geven tot bijkomende leefbaarheid en biodiversiteit, en niet tot verplaatsing, of opstapeling van de ene groene ruimte op de andere. Tot nu toe, levert Sweco heel goed werk, ook in dit onderdeel van DNR. Het bijeenbrengen van alle potenties in dit gebied, is ook belangrijk voor andere projecten.	29
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt bezorgdheid omtrent het feit dat de ambities m.b.t. biodiversiteit uit de startbeslissing werden ondergebracht bij de doelstelling 'klimaatrobuuste rand' (ook reeds vermeld bij AON). We begrijpen niet dat de subdoelstelling 'openruimtenetwerk' blijft gedefinieerd worden als 'een sterker groenblauwgeel netwerk in functie van koolstofopslag'. Zo gedefinieerd is dat openruimtenetwerk eigenlijk een onderdeel van de andere subdoelstelling 'mitigatie' en dreigt biodiversiteit ondergeschikt te worden en louter als een potentiële extra winst gezien te worden.	38
Aangezien elementen die deel gaan uitmaken van het gebiedsprogramma zullen geëvalueerd worden op de 3 doelstellingen van de klimaatgordel, vrezen we dat projecten die louter een positieve impact hebben op ecologie en biodiversiteit uit de boot zullen vallen . Zeker wanneer gekozen zou worden voor infrastructuur met een hoge(re) CO2-uitstoot of grote(re) verplichte boscompensatie, dreigt de klemtoon volledig te vallen op mitigatie.	38
Aangezien wordt aangegeven dat het evident is om de projecten binnen het gebiedsprogramma in te schrijven in de logica van de transitieprioriteit 'Omgeving voor de toekomst', waarmee Vlaanderen ook wil inzetten op het herstellen van de biodiversiteit, lijkt het ons ook logisch dat die biodiversiteit een prominentere plaats krijgt binnen de klimaatrobuuste rand dan nu het geval is. We menen zelfs dat het nalaten daarvan bepaalde elementen van rechtszekerheid in het gedrang kan brengen.	38

Inhoud van de opmerkingen

De bovenstaande inspraakreacties hebben betrekking tot het thema biodiversiteit. Ze geven aan dat de drievoudige doelstelling van de klimaatgordel, mitigatie, adaptatie en open ruimte, waarin biodiversiteit niet expliciet vermeld wordt ertoe zal leiden dat er onvoldoende aandacht naar het thema zal gaan. De insprekers vrezen dat de focus te sterk zal vallen op mitigatie, waardoor oplossingen die de biodiversiteit het beste bevorderen links zullen blijven liggen. Er wordt ook verwezen naar de vermelding van de transitieprioriteit 'Omgeving van de toekomst' in de tussennota. De inspreker is van mening dat door te wensen inschrijven op de logica hiervan, zonder biodiversiteit als expliciete doelstelling op te nemen, de rechtszekerheid van het project in gedrang komt.

Reactie op de opmerkingen

Biodiversiteit maakt deel uit van het onderzoek binnen de klimaatgordel, en de visie is door dit onderzoek gevoed. Aan de hand van 3 onderzoeksaspecten (OA20: ecologische structuren en relaties, OA21: ecotoopinname en –creatie en OA22: verstoring t.a.v. biodiversiteit) worden de impact én de kansen nagegaan voor biodiversiteit. Deze zijn opgenomen in het kansenoverzicht en vormden mee de basis voor de opmaak van de visie. In de visie zijn dus steeds weloverwogen strategieën opgenomen die zowel het open ruimte netwerk, klimaatadaptatie en mitigatie ten goede komen. Er wordt niet louter naar mitigatiepotentieel geoptimaliseerd.

Binnen de **doelstelling open ruimte** wordt biodiversiteit en natuur benoemd. De aandacht ligt hierbij op landbouw, ecologie en landschap zoals beschreven op p. 162 van de Tussennota v.01: *"Een klimaatrobuuste Rand wordt ondersteund door een stevig uitgebouwd openruimtenetwerk. Ruimte voor natuur, landbouw en water komen goed afgewogen samen en kunnen zo de regio versterken. Hierbij is onder andere aandacht voor ecologische verbindingen, landbouw, erfgoed en landschap. Tegengaan van versnippering en het creëren van ecologische en landschappelijke gehelen staat centraal."* Er wordt binnen deze doelstelling geen melding gemaakt van koolstofcompensaties, het vormt een doelstelling op zich, los van de doelstelling voor mitigatie.

Binnen de doelstelling rond de klimaatrobuuste rand (mitigatie-adaptatie-Open ruimte) wordt **geen prioritering gehanteerd in eventuele acties of projecten** voor het gebiedsprogramma. Mitigatie en open ruimte zijn evenwaardige doelstellingen binnen de uitwerking van de klimaatgordel. Kansen in kader van open ruimte zijn dus evenwaardig aan andere kansen en zullen als dusdanig behandeld worden bij het opstellen van een voorkeursbesluit, maar dit wel onder de koepel van de drievoudige klimaatdoelstelling. De voorkeur zal steeds gaan naar oplossingen die zowel vanuit open ruimte als vanuit mitigatie of adaptatie wenselijk zijn. Biodiversiteit is in dat opzicht meekoppelkans en geen expliciete doelstelling (cfr. startbeslissing). De kans dat projecten die enkel een meerwaarde hebben voor de biodiversiteit, maar niet voor de mitigatie en adaptatie doelstellingen van de klimaatgordel is bijgevolg klein. Een goed voorbeeld zijn ontsnipperingsmaatregelen van weginfrastructuur dieper in de klimaatgordel en weg van het infrastructuurtracé van DNR. Wel zullen er heel wat kansen, die wel voldoen aan één of meer doelstellingen, ook een meerwaarde hebben voor de biodiversiteit. Sowieso is het niet de bedoeling om binnen de klimaatgordel oplossingen te realiseren die nefast of onwenselijk zijn op vlak van biodiversiteit, louter omdat deze veel koolstof vastleggen.

Om de hierboven en in de tussennota beschreven doelstellingen te respecteren en gelijktijdig de rechtszekerheid van het project te garanderen kiezen we ervoor om de verwijzing naar de transitieprioriteit "Omgeving voor de toekomst" te schrappen.

Of het al dan niet mogelijk is de klimaatimpact van het infrastructuurproject te compenseren, en als dit niet mogelijk is welk aandeel er dan wel gecompenseerd kan worden zal onderdeel vormen van verder onderzoek. Het is alleszins de ambitie om zoveel mogelijk compensatie in de klimaatgordel te voorzien.

Aanpassingen aan tussennota

Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt de verwijzing naar de transitieprioriteit "Omgeving voor de Toekomst" geschrapt.

Categorie 6.3.3 Koolstofbalans en (bos)compensaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het opstarten van de Klimaatgordel, geeft blijk van inzicht over de huidige slechte toestand van LN, én van de vrees, dat DNR (+oosterweel+R1+tweede scheldeverbinding), een niet te compenseren impact zullen hebben op LN (verharding van groene open ruimte, versnippering, CO2, lawaai, ...). Want de bedoeling van DNR is, om mobiliteit, leefbaarheid én natuur te verbeteren. Natuurlijk is GruunRant 'fan' van het zoeken, in GruunRant, naar bijkomende voordelen voor klimaat, leefbaarheid en biodiversiteit.	29
De Klimaatgordel is een logisch gevolg van de vrees voor bijkomende leefmilieuproblemen door de verwezenlijking van het infrastructurale gedeelte van DNR. Het mag echter geen reden zijn om in en rond de werfzone bestaande GruunRant-natuur definitief te vernielen. Compenseren moet gebeuren op nieuwe (bv ontharde) open ruimte, en niet 'bomen op een bestaande groene open ruimte'. Deze en andere indirecte kosten, moeten mee ingebracht worden in het Voorkeursbesluit, teneinde een eerlijke voorkeursbeslissing te kunnen nemen. De	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
bovengrond van de potentiële A102 moet als groene open ruimte behouden, versterkt en verbonden worden.	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> De reactie stelt dat de concrete doelstelling vanuit de ambitie koolstofopslag onduidelijk blijft. In het licht van de berekende koolstofbalans en de ambitieuze compensaties die – volgens de reactie – niet realistisch of haalbaar zijn, stelt de reactie de vraag wat de doelstelling van de ambitie m.b.t. koolstofmitigatie wordt.</p>	32, 72, 77, 93
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Stabroek is geen compensatiegebied. DNR komt voort uit het Toekomstverbond, de overeenkomst tussen de stad en diverse burgerorganisaties om Oosterweel verder te kunnen ontwikkelen. In deze context, ter compensatie, is Stabroek compensatiegebied geworden. Wat houdt deze compensatie in? Hierbij stellen twee reacties dat de planningscontext vaag gehouden is. Hierdoor stellen ze de impact onvoldoende in te schatten, ze kunnen niet bepalen of onze eigendom in het plangebied ligt.</p>	33, A18, A22
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de impact van broeikasgasemissies en fijnstofuitstoot t.g.v. het Toekomstverbond in andere gebieden gecompenseerd moeten worden, zodat de klimaatgordel kan voldoen voor de klimaatdoeleinden. Hierbij wordt gesteld dat compensatie niet kan door inname van landbouwgebied of herbestemming van groengebieden. Compensatie zal moeten gebeuren door ontharding en creatie van volwaardige nieuwe groene ruimten in het projectgebied.</p>	49
<p>Er moet voor eventuele klimaatcompensaties niet enkel gekeken worden naar het landbouwgebied, ook de haven kan een bijdrage leveren aan de compensaties. Ook de omschreven ambities voor koolstofopslag zijn niet gans duidelijk met de uitdrukkelijke vraag dat de keuze om koolstof op te slaan enkel op vrijwillige basis kan. Er zijn vandaag voor de sector ook vanuit andere regelgeving en overeenkomsten reeds verwachtingen naar koolstofopslag.</p>	59
<p>Eveneens wordt in de bovenstaande paragraaf gesproken dat bij het verdwijnen van de Leugenberg N114, deze ruimte kan gebruikt worden voor landbouw en natuur. Echter is deze grond naar mijns inziens na 50 jaar niet meer direct geschikt voor landbouwkundig gebruik.</p>	73
<p>Heel concreet blijft de vraag wat nu de doelstelling wordt van de ambitie koolstofmitigatie. Voor mij is het duidelijk dat deze geen negatieve gevolgen met zich mogen meebrengen voor de landbouwsector. Niet vanwege omvorming landbouwgebied naar andere bestemmingen/gebruik en niet vanwege voorwaarden/beperkingen in het agrarisch gebied. Carbon farming kan en er bestaan reeds platformen zoals Claire die vraag en aanbod koppelen mits vergoedingen en steeds op vrijwillige basis. De vrijwilligheid moet ook steeds voorop blijven staan alsook dat eventuele inspanningen beloofd moeten worden.</p>	32, 72, 77
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat de visie op 'carbon farming' realistisch moet zijn. Hierbij stelt hij dat de lasten t.g.v. maatschappelijke actoren (mobiliteit en industrie) niet ten laste van individuele bedrijven mag gelegd worden (nl. het opvangen van de CO2). De reactie stelt dat individuele landbouwbedrijven daarvoor niet verantwoordelijk gesteld mogen worden en dat een positieve impact door koolstofcaptatie moet gebeuren op vrijwillige basis, waarvoor de individuele landbouwer ook beloofd wordt.</p>	74
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt dat het concept van de klimaatgordel voortbouwt op acties van burgerbewegingen (Red de Voorkempen; GruunRant; Regionaal Landschap Voorkempen) en steun verdient. Echter stelt hij zich vragen bij de voorstelling van de realisatie van extra natuurwaarden om rechtstreeks de extra emissie te compenseren door de aanleg van nieuwe infrastructuur. Hij stelt dat het discutabel is dat bewezen kan</p>	95

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>worden dat de opslag van alle CO2-emissies in natuurlijke systemen mogelijk is. Hierbij stelt hij dat alle extra CO2-emissies moeten in beeld komen (incl. van natuurwaarden die verdwijnen...).</p>	
<p>Het maximale potentieel voor bijkomende koolstofvastlegging in de klimaatgordel is bepaald door verschillende praktijken te evalueren, waaronder bebossing, vernatting en carbon farming. De maatregelen komen echter niet steeds overeen met de ruimtelijk meest wenselijke oplossingen en de resultaten zijn nog niet samengebracht met de visie voor de klimaatgordel. Is er wel al een schatting gemaakt van het percentage van deze theoretische scenario's dat daadwerkelijk kan worden geïmplementeerd, rekening houdend met de ruimtelijke visie? Of toch iets van indicatie van de haalbaarheid van dit scenario voor effectieve koolstofvastlegging? Indien niet, in welke fase van het project zal hier duidelijkheid over komen? En wat zijn de implicaties als blijkt dat de koolstofvastlegging uiteindelijk beperkt blijkt te zijn in praktijk?</p>	A24
<p><i>Samenvatting van de reactie – Tussennota v.01 p. 164-165</i> Reactie stelt dat de rekenkamer (voor de koolstofbalans) een theoretische oefening is om het volledig potentieel voor koolstofopslag te bepalen, waarbij wordt aangenomen dat er op elke geschikte locatie de meest efficiënte strategie wordt toegepast. Reactie stelt dat de rekenkamer geen houdt rekening met de haalbaarheid en wenselijkheid van de voorgestelde maatregelen en dus los staat van de visie voor de klimaatgordel. De reactie vraagt verdere verduidelijking over hoe de compensatie voor deze CO2 uitstoot in concreto bepaald zal worden en welke gebieden in aanmerking zullen worden genomen als 'compensatiegebied'.</p>	A27

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande opmerkingen houden verband met de doelstellingen voor het compenseren voor het verlies aan natuur en voor het compenseren van de koolstofuitstoot van het infrastructuurproject.

Sommige van de inspraakreacties prijzen de ambities om de koolstofuitstoot van het infrastructuurproject te compenseren in de klimaatgordel. Deze inspraakreacties geven blijk van een bezorgdheid over de haalbaarheid om dit ook effectief te realiseren. Ze vragen om duidelijkheid met betrekking tot de grootteorde van de nodige compensatie. Sommige insprekers vragen zich af wat er zal gebeuren indien volledige compensatie van de koolstofuitstoot niet mogelijk blijkt. Anderzijds zijn er ook insprekers bezorgd over de impact van de ambitie om zoveel mogelijk van de koolstofuitstoot in de klimaatgordel te compenseren.

Er wordt een aantal keer verwezen naar de doorrekening die gebeurde bij de rekenkamer, die enkel theoretisch is, en waarvan het bovendien niet zeker is of de voorgestelde maatregelen effectief de gewenste niveaus van koolstofvastlegging kunnen bereiken. De insprekers zoeken naar meer duidelijkheid over wat er nu effectief te realiseren valt of gerealiseerd zal worden op terrein en welke keuzes er gemaakt zullen worden om de ambitie van koolstofneutraliteit te behalen. Eén inspreker verwijst naar de maatregel carbon farming die in de theoretische oefening werd meegenomen. De inspreker geeft aan dat het toepassen van carbon farming de maatschappelijke lasten van nieuwe infrastructuur afwentelt op individuele landbouwers, wat niet wenselijk is. Een andere inspreker geeft hetzelfde aan maar doelt ook op het omvormen van landbouwgrond naar natuur.

Enkele andere inspraakreacties hebben betrekking tot de manier van compenseren, zowel op vlak van koolstofuitstoot als op vlak van verlies aan natuur en bos. De insprekers geven aan dat compensaties bij voorkeur niet gebeuren door de inname van extra landbouwgronden en/of de herbesteding van bestaande groene gebieden (het aanplanten van bomen in bestaande groene open ruimte). Compensatie gebeurt volgens de insprekers bij voorkeur door ontharding en creatie van volwaardige nieuwe groene ruimten in het projectgebied. Eén inspreker geeft aan dat niet elk gebied even geschikt is voor compensatie. Kort na het verwijderen van weginfrastructuur of langdurig aanwezige verharding zal het niet evident zijn de gronden om te vormen naar landbouw of natuur. Eén inspreker stelt de vraag of lopende processen ook zouden ingezet worden als compensatie binnen dit complex project.

Tot slot wijzen de insprekers er op dat het hoe dan ook onwenselijk is natuur te schaden in functie van infrastructuur, omdat de impact lokaal niet te compenseren is.

Reactie op de opmerkingen

De doelstelling met betrekking tot koolstofmitigatie wordt beschreven in de tussennota en de AON: we willen zo **maximaal mogelijk de CO₂ uitstoot van het infrastructuurproject minimaliseren of lokaal opslaan**. Het berekenen van de koolstofuitstoot van de werkprogramma's is hierbij dus een belangrijke stap. Voor het in kaart brengen van de bijkomende koolstofemissies ten gevolge van het project verwijzen we naar het onderzoeksaspect 17: klimaatmitigatie. Binnen dit onderzoeksaspect worden de wijzigingen in uitstoot ten gevolge van het programma onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar het materiaalgebruik voor infrastructuur, emissies door landgebruikswijzigingen en toe- of afgenomen emissies door mobiliteit. Deze berekening bepaalt de totale hoeveelheid CO₂ te capteren. De berekening is voor de nieuwe werkprogramma's nog niet uitgevoerd. In volgende fase zullen we hier meer zicht op hebben.

In een **eerste vingeroefening** (zie intermezzo rekenkamer) werd nagegaan hoeveel opslag er in de klimaatgordel zou kunnen worden gerealiseerd als op elke locatie de theoretisch meest geschikte maatregel wordt toegepast. Het **uitwerken** van een **gebiedsprogramma** met wensbare en haalbare maatregelen voor koolstofvastlegging (maar ook adaptatie en open ruimte) is een volgende stap in het onderzoek. Pas wanneer hier meer duidelijkheid over is kan de **effectieve koolstofvastlegging** doorgerekend worden. We streven naar het zo maximaal mogelijk vastleggen van de uitgestote CO₂. Er is echter geen wettelijk kader dat deze compensaties verplicht, dus wanneer er onvoldoende mogelijkheden zijn, zijn de implicaties beperkt. Projecten die die deel uitmaken van de referentiesituatie komen niet in aanmerking voor de compensaties. Er zal op zoek gegaan worden naar andere mogelijkheden om boven de referentiesituatie aan compensatie te doen.

Het onderzoek zal uitwijzen of/welke compensaties noodzakelijk zullen zijn. **Eventuele compensaties zullen vastgelegd worden in het voorkeursbesluit** (zoekzones). Te ontwikkelen nieuwe groengebieden zullen ingepland worden op een weloverwogen manier, het is niet ondenkbaar dat er hier en daar beperkte hoeveelheden landbouwgebied voor moet wijken, maar ook andere kansen voor ontharding en vergroening worden onderzocht. Omdat er momenteel enkel een visie is en nog geen concrete projecten, is het nog niet duidelijk en tevens niet te bepalen wat de impact op het landgebruik, onder andere landbouw, zal zijn.

De impact op bestaande natuur wordt in kaart gebracht in OA 21: ecotoopinname en creatie. Dit element ligt dus mee in de weegschaal wanneer er keuzes gemaakt worden tussen infrastructuuralternatieven. Wat betreft de compensaties voor aantasting van bos en natuur werken we met de bestaande wetgevende kaders voor compensatie en manieren van compensatie. Deze dienen als een minimum dat gegarandeerd binnen het project zal worden gerealiseerd. Meer ambitieuze projecten kunnen ook deel uitmaken van het programma en voorkeursbesluit, maar dit kan niet gegarandeerd worden.

We werken voor dit onderzoek met een lange planningshorizon. Hoewel de voordien verharde gronden zoals aangehaald initieel minder geschikt zullen zijn, kan dit op lange termijn, de termijn die we op dit strategisch niveau hanteren, wel mogelijk zijn. In de uitwerkingsfase zal meer in detail ingegaan worden op de compensaties.

Aanpassingen aan tussennota

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de tussennota.

Categorie 6.4 Methodiek onderzoek, visievorming en samenstelling gebiedsprogramma

In voorliggende categorie bundelen we alle inspraakreacties en adviezen die te maken hebben met de inhoud van de gebiedsvisie voor de klimaatgordel, het onderzoek dat geleverd is om deze visie op te maken en het onderzoek dat nog geleverd moet worden om de visie door te vertalen in een gebiedsprogramma.

Categorie 6.4.1 Visievorming algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Tegengaan van versnippering en het creëren van ecologische en landschappelijke gehelen staat bij GroenRand centraal. De bosgordel vormt een samenhangend landschap met de Antitankgracht als drager van de bos- en natuurstructuren in het gebied. Terwijl de Antitankgrachtgordel het potentieel heeft om grote aaneengesloten structuren te vormen, is er nog geen uitgewerkte langetermijnvisie op niveau van de bosgordel als omvattende structuur (zie ook tussennota v.01 p.176). We begrijpen dat het programma voor deze Antitankgrachtgordel -dat verankerd zal worden in het voorkeursbesluit-	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
niet een gedetailleerde visie, noch het volledig kansenoverzicht van deze bosgordel kan weergeven. We missen hier echter wel de 'steunpilaren' en een globale visie om het startpunt te geven voor een ruimer transitietraject voor deze bos- en Antitankgrachtregio .	
Er wordt in het tussennota gesuggereerd dat bosuitbreiding (Zandvliet, Stabroek, Schoten, Schilde, Ranst, Brasschaat, Kapellen) belangrijk is. Welke maatregelen worden genomen om deze doelstelling te implementeren?	28
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt vast dat de uitwerking van de klimaatgordel afbreuk doet aan het aanwezige landbouwgebied terwijl er verzekerd werd er geen sprake was van het opleggen van doelstellingen/ambities, maar net het stimuleren van lokale actoren. Ondertussen loopt het proces verder en wordt deze gebiedsvisie verder verankerd via de tussennota. Bovendien wordt er ook projectmatig ingezet op uitvoering van een zogenaamde "gedragen" visie van de klimaatgordel. Vanuit landbouw is deze visie echter op dit moment niet gedragen vanwege de grote bezorgdheden. We moeten vaststellen dat er bij de uitwerking tot nu toe en verdere methodiek naar de toekomst toe op geen enkele manier in kaart wordt gebracht wat de impact zou zijn indien deze gerealiseerd zou worden. Dit is echter wel cruciaal om in kaart te hebben en daarom vraagt de schrijver om een duidelijke impactanalyse.	32, 72, 77, 80, 93
Dat de uitwerking van de gebiedsvisie als een hefboom beschouwd moet worden en niet als beslist beleid is op geen enkele manier te garanderen. Als de gebiedsvisie als dusdanig verder verankerd zou worden, wordt dit wel degelijk beslist beleid waarop projecten/initiatieven en beleidsbeslissingen op getoetst zullen worden. Hiermee wordt het wel degelijk een harde doelstelling met alle gevolgen van dien voor de lokale landbouw. Op deze manier het agrarisch gebied/gebruik hypothekeken, beperken en onderhevig maken aan voorwaarden is voor ons onaanvaardbaar.	32, 72, 77, 93
Creatie van natte natuur gaat in tegen de eigen ambities van de tussennota. Er is geen sprake van een én-én-verhaal, gezien landbouw moet wijken voor natuur (natte natuur is niet verenigbaar met huidige landbouwpraktijken). Natte natuur biedt daarnaast niet meer garanties voor koolstofcaptatie dan landbouw. Er is geen aandacht voor huidig landbouwgebruik in gebruikte kaartmateriaal .	74
Bovendien worden we geconfronteerd met terminologie waar grote bezorgdheden rond zijn. Vanwege het gebrek aan impactanalyse ten aanzien van de landbouwsector, maar ook vanwege losse termen zoals "klimaatrobuuste productieclusters", "waterbewuste landbouw" en "valleien" die geen definitie bevatten. Ze zijn voor interpretatie vatbaar en bijgevolg ook voor toekomstige (extra) gevolgen.	32, 72, 77, 80, 93
Er worden zones afgebakend op kaart met verschillende achterliggende doestellingen en termen zonder enig zicht te hebben op de impact. We kunnen niet akkoord gaan met het verankeren van een gebiedsvisie via kaarten en bijhorende legendes, termen en ambities die zaken opdringen en als een overdruk op het gebied komen te liggen. Dit is geen correcte manier van werken. Door op deze manier te werk te gaan blijft het een visie die wordt opgedrongen op het gebied. We moeten vaststellen dat er vanuit het complex project omgekeerd tewerk wordt gegaan. Eerst is de visie met bijhorende ambities opgesteld en verankerd in de tussennota waarna men pas in latere fase in lokaal overleg gaat met de landbouwers omtrent hun visie over het landbouwgebied.	32, 72, 77, 80, 93
<i>Samenvatting van de reactie</i> Bezwaarindener is het niet eens met de zienswijze dat de ATG moet worden gezien als dragende structuur voor bos en heide . Uit het gebruikte kaartmateriaal lijkt het de bedoeling om een brede zone langsheen de ATG te onttrekken aan landbouw en in te zetten voor de realisatie van natuur. Hier is geen ruimte voor in het betreffende landbouwsysteem. Er zal hierdoor niet voldoende ruimte overblijven om een volwaardig landbouwsysteem te kunnen behouden. Bovendien	74

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
wordt deze zone ook aangeduid als onderdeel van landbouwcluster Kempen, waarvoor strategieën, maatregelen en kansen worden geformuleerd om een duurzaam landbouwsysteem te realiseren. Dit is dus tegenstrijdig.	
Tenslotte spreekt De Nieuwe Rand van valleigebieden. We zijn bewust van de wateruitdagingen en willen ook lokaal buffergebieden voor water integreren. Echter is het niet duidelijk wat er expliciet hiermee wordt bedoeld. Welke oppervlakte zullen deze beslaan? Wat is de impact op de nabijgelegen landbouwgebieden, bv naar bemesting? Wat zullen de effecten zijn op de waterhuishouding in de omgeving? Hoe zal het beheer georganiseerd worden?	A13
De gebiedsvisie lijkt al vastgelegd te worden in de tussennota hoewel wij er toch nog verschillende bezorgdheden over hebben die wij eerst uitgeklaard willen zien. De gebiedsvisie nu reeds als vast gegeven meenemen achten wij niet wenselijk. Het gevaar bestaat dat de visie als beslist beleid wordt aanzien. De impact van de gebiedsvisie op ons poldergebied is te groot en bevat een aantal elementen waar wij het fundamenteel niet eens zijn. Ook het kansrijke programma ter hoogte van de Puihoek ligt in ons poldergebied en daarover hebben wij dezelfde bezorgdheden als eerder geschetst.	A16
We hebben geen informatie over wat de klimaatgordel inhoudt. Er wordt wel verwezen naar de functieverweving in onze dichtbevolkte regio, een kwalitatieve leefomgeving. Wat bedoelt men hier mee? Voor ons is landbouw = natuur, net zoals andere functies een kwalitatieve leefomgeving met ecologische waarden niet uitsluiten. In een dichtbevolkte regio dient er maximaal ingezet te worden op functieverweving, in welke mate is dit het geval ?	A18

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen hebben betrekking op de visie voor de klimaatgordel die in de tussennota gepresenteerd wordt in het algemeen. Meer specifiek gaan de reacties en adviezen over het detailniveau van de visie, het statuut van de visie en de impact van de visie.

Met betrekking tot het **detailniveau van de visie** geven de reacties aan dat er niet steeds voldoende uitwerking is van de verschillende elementen in de visie om goed te weten wat de visie nu betekent op het terrein. De insprekers geven aan dat de terminologie vaak te vaag blijft en dat de steunpilaren voor een globale visie om het startpunt te geven voor een ruimer transitietraject voor deze bos- en Antitankgrachtregio ontbreekt. Er zijn ook heel wat vragen bij hoe de visie geïmplementeerd en geconcretiseerd zal worden.

Anderzijds merken we bij sommige opmerkingen dat het kaartmateriaal in de tussennota juist wel erg gedetailleerd wordt bestudeerd en geïnterpreteerd, wat veel vragen oplevert in verband met de gevolgen op het terrein, onder meer voor enkele landbouwbedrijven die in de klimaatgordel zijn gevestigd. Verschillende inspraakreacties halen aan dat ze het gevoel hebben dat de visie door de opname in de tussennota is verankerd en dat de kaarten en de daarop aangeduide strategieën als een overdruk over het gebied komen te liggen. De insprekers wijzen op een gebrek aan afstemming en goedkeuring met betrekking tot de visie en geven aan dat de impact onvoldoende bepaald is.

De insprekers zijn tot slot bezorgd over **de impact die de visie** zal hebben op het huidige ruimtegebruik, het watersysteem en het landbouwgebruik in het gebied en geven aan dat deze onvoldoende bepaald is.

Reactie op de opmerkingen

De visie die is opgemaakt voor de klimaatgordel en die wordt gepresenteerd in de tussennota, is een **visie op strategisch niveau**. Het dient als een **kader of houvast voor het opmaken van een gebiedsprogramma**. Het is echter niet de bedoeling van de tussennota om de visie te verankeren als gewenst beleid. De tussennota heeft als doel om de huidige stand van zaken voor de klimaatgordel weer te geven.

De **visiekaart legt geen rechtstreekse beperkingen of verplichtingen op aan het ruimtegebruik** in het gebied en mag dus zeker niet als dusdanig geïnterpreteerd worden. De kaart en de daaraan gekoppelde strategieën situeren zich op strategisch niveau en schetsen een **mogelijk toekomstbeeld**. Interpretatie van de kaart op perceelsniveau is daarom niet aan de orde. We zijn er ons van bewust dat

de terminologie soms vaag blijft. Dit geeft ons in deze strategische fase de ruimte en flexibiliteit om bij het onderzoeken van concretere projecten de concepten beter af te stemmen op de lokale context en actoren.

De **visie** zoals die nu voorligt is **te high level om de impact te bepalen**. Bij de concretisering van projecten in functie van het gebiedsprogramma zal de impact wel bepaald worden. Bovendien zal er in functie van concrete projecten altijd samengewerkt worden met de betrokken grondgebruikers (bijvoorbeeld landbouwers) en andere relevante actoren.

Aanpassingen aan tussennota

Gegeven het bovenstaande is het, in functie van de tussennota, niet nodig wijzigingen aan te brengen aan de visie op de klimaatgordel. Wel is het belangrijk dat er een algemeen begrip bestaat onder de lezers van de tussennota over wat het statuut van de visie op de klimaatgordel wel, en niet, is. Daartoe wordt bovenstaande reactie ook verwerkt in de tussennota v.02 als introductie van de visie.

Wat betreft de impactbepaling wordt er in het onderdeel over de vervolgstappen een meer gedetailleerdere duiding toegevoegd over hoe het gebiedsprogramma zal worden vormgegeven en welke rol de impactbepaling hierin zal spelen (zie ook 6.1.4).

Categorie 6.4.2 Biodiversiteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Inspraakreactie benadrukt het belang van de Antitankgracht als ruggengraat van de Voorkempen en als schakel tussen verschillende grote Natura 2000 gebieden. De ATG is de drager van de klimaatgordel en is een interessante structuur om de droogteproblematiek rond dit gebied aan te pakken	28
Het INBO, het landschapsbeheerplan en het Bekkenvoortgangsrapport Benedenschelde geven bepaalde aandachtspunten aan (opsomming van aandachtspunten): in kaart brengen van lozingspunten en insijpelingsplekken van nitraten, huidige zuiverheid van water en toestand van waterplanten, verwijderen van exoten, onderhoudsplan van de duikers, huidige toestand van stuwen en duikers verbeteren, aanleg van ottertunnels en fauna-uitstapplaatsen, ...	28
<i>Samenvatting van de reactie</i> De tekst behandelt de noodzaak van ontsnipperings- en natuurversterkende maatregelen voor de bescherming van de otter binnen de Nieuwe Rand. De belangrijkste punten van het Soortenbeschermingsprogramma otter zijn: - Het aanpakken van verkeersknelpunten (ontsnippering). - Herstel van leefgebied voor otters. - Creëren van stapstenen voor schuil- en foerageerplaatsen. - Aangepast beheer en extra onderzoek. - Sensibilisatie en communicatiestrategieën.	28
De biodiversiteit moet volgens GroenRand op landschapsschaal bekeken worden. Natuurgebieden maken deel uit van een ecologisch geheel: een 'landschap'. Daarbij dienen ook de verbindingen tussen bossen, bosranden, houtkanten en de aansluitende omgeving meegeteld worden. Naast ontsnipperingsmaatregelen vormen natuurlijke elementen zoals houtkanten, bomenrijen, oevers van waterlopen en kleine bosjes een veilige weg voor dieren door het landschap. Werken aan biodiversiteit op landschapsschaal vraagt kennis en inzicht in zowel de aanwezige als de gewenste plant- en diersoorten in het landschap, hun noden, bedreigingen en kansen. Hier missen we een integrale landschapsvisie. De Nieuwe Rand kan streefbeelden in kaart brengen die gekoppeld zijn aan beschermde soorten. De betrokken actoren en deskundigen moeten bekijken waar deze landschapselementen best gerealiseerd worden.	28
Wat betreft de opgaves en kansen voor ecologie, vinden we dat – wat de te onderzoeken strategieën, maatregelen en kansen betreft – er een te grote nadruk ligt op bos (wellicht als gevolg van de klimaatinsteek). Zo zijn er niet alleen biodiversiteitscorridors nodig om bossen te verbinden,	38

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
maar dienen alle natuurkernen te worden verbonden, ongeacht of dit al dan niet om bos gaat.	
Bij de beschrijving van de hefbomen voor de klimaatgordel in de gebiedsvisie missen we duidelijke hefbomen voor het bevorderen van de biodiversiteit . Bij de beschrijving van de hefbomen blijken die immers opnieuw allemaal grotendeels in functie van mitigatie en adaptatie te staan. Door het ontbreken van een specifieke aanpak, lijkt het alsof het onderzoeksteam van De Nieuwe Rand de urgentie van de biodiversiteitscrisis niet vat.	38
<i>Samenvatting van de reactie</i> De otter is niet geschikt voor introductie in de ATG , aangezien deze een bedreiging zal vormen voor o.a. het visbestand. Er komen op dit moment geen otters voor in deze zone van de ATG, noch heeft die zone al een grote natuurwaarde (geen bomen- of bosstructuur, geen aanduidingen als SBZ). De creatie van bijkomende habitat- of leefgebieden is niet wenselijk, gezien dit ervoor kan zorgen dat een Habitattoets wel dwingend wordt. Zo wordt de problematiek inzake stikstof ook geïntroduceerd in het huidige actieve landbouwgebied.	74
De visie op (permanent) grasland, natte natuur en heide ontbreekt volledig . Bij de oplijsting van opgaves en kansen in paragraaf 5.2.3.4 en 5.4.1 wordt best opgenomen dat een robuuste ecologische structuur een essentieel onderdeel is van de klimaatadaptie. Graslanden en heiden zijn bv. ook goede koolstofsinks, niet enkel bos.	A23
De Klimaatgordel dient zich ook te aligneren op de implementatie van het natuurbeleid: denk daarbij aan de Europese natuurdoelen, PAS-herstelbeheer (waarvoor o.a. systeemherstel van hydrologie cruciaal is, bosbuffers), soortbeschermingsprogramma's, ... Deze visies en doelstellingen worden te weinig vertaald in de voorstellen voor de klimaatgordel terwijl deze raadpleegbaar zijn.	A13
Bosuitbreidingskansen zijn langsheen ATG eerder beperkt. De ATG is immers reeds sterk ingebed in bos. Het uitbreiden van de perimeter met bvb. zones langsheen de E34 of met de Zuidrand lijkt aangewezen. Hierbij moet ook ruimer gekeken worden dan enkel het creëren en versterken van bosverbindingen maar dient naar complete ecoverbindingen gekeken te worden.	A23
Veel van de bossen en woonparkgebieden rond de Antitankgracht zijn beboste (den) heidegebieden. In deze plannen wordt bebossing als opdracht meegegeven terwijl ihkv de ecoverbinding tussen de Schietvelden en Kalmthoutse heide ook de heiderelicten in deze gebieden een belangrijke rol kunnen spelen en bebossing dus misschien niet altijd de ideale oplossing is.	A23

Inhoud van de opmerkingen

Een aantal opmerkingen zijn gerelateerd aan **het aligneren van de visie op de klimaatgordel met andere natuurdoelstellingen en plannen** in de omgeving van de klimaatgordel. Onder andere de Europese natuurdoelen, PAS-herstelbeheer (waarvoor o.a. systeemherstel van hydrologie cruciaal is, bosbuffers), soortbeschermingsprogramma's, waaronder dat van de otter, het landschapsbeheerplan en het Bekkenvoortgangsrapport Benedenschelde worden vermeld als plannen om de visie op de klimaatgordel mee te aligneren. Naast deze plannen zou de visie ook beter gealigneerd moeten worden aan de noden van doelsoorten in de omgeving. Anderzijds geeft één van de insprekers aan dat de otter, die als belangrijke doelsoort gezien wordt, niet geschikt is voor introductie in de ATG.

Een andere reeks aan opmerkingen gaat om het **gebrek aan focus op andere natuurtypes dan bos**. Geacht wordt dat de rede hiervoor de te sterke focus op klimaatmitigatie is. Insprekers en adviezen geven aan dat er **evenwaardig aandacht** moet gaan naar onder andere **heide, grasland en moerasvegetaties** in de gebiedsvisie. Bovendien worden door de insprekers hefbomen die specifiek gericht zijn op biodiversiteit gemist in de opbouw van de gebiedsvisie voor de klimaatgordel. Daarnaast is er ook vraag naar **afgeleide plannen ter bevordering van de biodiversiteit**, zoals plannen rond landschapsherstel, opwaardering van de forten en lichtplannen in functie van aanwezige vleermuispopulaties. Hoewel sommige insprekers aanhalen dat de ATG de belangrijkste dragende structuur voor natuur- en bosuitbreiding in de regio is, geven anderen aan dat er ook op andere locaties, zoals in de zuidrand en langs de E34 veel potentieel is.

Reactie op de opmerkingen

We nuanceren graag de reactie dat er binnen de visie en hefbomen weinig aandacht is voor de biodiversiteit. **De visie op de klimaatgordel is opgemaakt als integrale visie**, waarbij vertrokken werd van systeemkaarten die op vlak van landschap en erfgoed, water, natuur etc. het gebied beschreven en waaruit we kansen en knelpunten detecteerden. De visie werd daarnaast gevoed door onderzoek uit de onderzoeksaspecten Ecotoopcreatie en ecologisch netwerk, binnen dewelke rekening werd gehouden met de doelsoorten voor het gebied en inzichten uit verschillende van de vermelde natuurgerelateerde plannen werden geïntegreerd. De visie voor de klimaatgordel is opgemaakt met aandacht voor bestaande plannen zoals het landschapsbeheersplan en het Bekkenvoortgangsrapport Benedenschelde.

De hefbomen 'herstructureren en herconnecteren' zijn sterk gerelateerd aan het verhogen van ecologische connectiviteit en functionaliteit en dus ook aan de biodiversiteit. **Versterken van het open ruimtenetwerk** is binnen deze context een **evenwaardige doelstelling aan mitigatie en adaptatie**. Binnen de doelstelling rond de **klimaatrobuuste rand** wordt **geen prioritering** gehanteerd **in acties**. Kansen in kader van biodiversiteit zijn dus evenwaardig aan andere kansen en zullen als dusdanig behandeld worden bij het opstellen van een voorkeursbesluit onder de koepel van de klimaatdoelstelling (zie ook uitleg bij Categorie 4.8.8).

Het **kansenoverzicht**, dat de **basis** zal vormen voor de **opmaak van een gebiedsprogramma**, neemt een aantal concrete projecten op zoals ontsnipperingsmaatregelen en natuurherstel, die steeds gelinkt zijn aan de doelsoorten voor het gebied, waaronder de otter. De focus ligt hierbij evenwel op het creëren van nieuwe verbindingen ter versterking van het open ruimtenetwerk, en minder op het beheer van de bestaande toestand gezien dit minder aansluit bij de doelstellingen van de klimaatgordel. Het inzetten op natuur- en dreefherstel kan eveneens onderdeel uitmaken van het kansenoverzicht.

Eén reactie stelt dat de otter niet geschikt is voor introductie in de antitankgracht. We duiden eerst en vooral graag dat er nergens in de Tussennota sprake is van een **introductie van de otter**. De otter komt reeds voor in de antitankgracht. Of dit ook het geval is in de zone waarnaar verwezen wordt is onmogelijk vast te stellen. De ATG vormt bovendien een geschikte habitat voor deze beschermde soort. Om die rede is de ATG in zijn geheel geselecteerd als actiegebied in het soortenbeschermingsplan otter. Het complex project DNR is niet betrokken bij dit soortenbeschermingsprogramma, dit bestaat en is reeds goedgekeurd. DNR onderschrijft dit goedgekeurde programma en zoekt naar koppelkansen. Actief introduceren van otters vormt geen deel van het soortenbeschermingsprogramma. Wat er wel in vervat zit, is het verbeteren van de habitatkwaliteit voor de otter. Dit wil zeggen dat de waterkwaliteit en bomenstructuur langs de ATG opgevaardeerd moeten worden. De maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit zullen het visbestand in eerste instantie ten goede komen. Het is daarnaast onjuist dat er geen aanduidingen als SBZ zijn aan de Antitankgracht in Stabroek, zowel het fort van Stabroek als de Schans van Smoutakker zijn aangeduid als habitatrichtlijngebied, bovendien zijn de ATG en omliggende bomenrij gemarkeerd als biologisch zeer waardevol en beschermd als landschapsrelict.

Wat betreft de impact van **licht op vleermuizen** onderzoeken we in het OA rond verstoring de impact van het project op vlak van lichtoverlast voor vleermuizen. Hierbij is de doelstelling om met het project geen bijkomende impact te realiseren en waar mogelijk een verbetering te realiseren. Deze ingrepen concentreren zich in de omgeving van het infrastructuurtracé. Het opmaken van gemeentelijke lichtplannen in de klimaatgordel is nuttig en noodzakelijk, maar sluit onvoldoende aan bij de doelstellingen voor de klimaatgordel.

Wel zijn we akkoord met de vaststelling van verschillende insprekers en adviesverleners dat de **focus te sterk op bosverbindingen** lijkt te liggen. Dit is niet de bedoeling. Het onderzoek naar deze strategieën komt zowel voort uit de systeemkaart voor ecologie alsook uit het onderzoek naar ecologisch netwerk (OA20). In beide gevallen wordt verder gekeken dan enkel bos. De strategieën worden **geherformuleerd** om dit duidelijker te stellen. Tevens merken we op dat op de visiekaart te realiseren natuurverbindingen aangegeven staan als bosverbindingen. Dit klopt niet steeds met wat er bedoeld wordt, bijvoorbeeld in geval van de verbinding van de Schietvelden. Ook dit wordt aangepast.

Aanpassingen aan tussennota

- Op basis van de inspraakreacties worden volgende aanpassingen aan de tussennota v.02 doorgevoerd:
- Bij de beschrijving van de methodiek voor het opmaken van de visie geven we duidelijker aan dat deze ook voortkomt uit het onderzoek in de onderzoeksaspecten, in het kader van dewelke veel van de aangehaalde natuurgerelateerde plannen zijn doorgenomen. We geven daarbij duidelijk de link met het kansenoverzicht, waarin veel elementen uit deze plannen zijn opgenomen, aan.

- We screenen de volledige tekst van de visie, alsook het kaartmateriaal, op de focus op bos en nuanceren waar nodig dat het ook om andere types van natuurverbindingen kan gaan. We passen de legende van de visiekaart aan zodat bosverbindingen verruimd worden naar de verschillende relevante types van natuurverbindingen.

Categorie 6.4.3 Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
De uitwerking van de klimaatgordel houdt geen rekening met de aanwezige landbouw.	32
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver vindt dat een methodiek ontbreekt om de impact in kaart te brengen en vraagt om een duidelijke impactanalyse .	32
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt dat in de visie van de bosgordel en antitankgracht geen rekening wordt gehouden met het nog aanwezige landbouwgebied/gebruik en vraagt om de impact van de gebiedsvisie in beeld te brengen . Concreet zou dit op basis van de voorgestelde gebiedsvisie voor de bosgordel en antitankgracht betekenen dat de landbouw hier geen plek meer krijgt.	32, 72, 77, 80, 93
Verder dringt de vraag zich op hoeveel men kan/mag verwachten van de landbouwsector. Niet alleen de private sector kijkt naar de landbouw om hun uitstoot te reduceren, ook de agrovoedingsketen kijkt naar het agrarisch gebied om hierin te voorzien. Daarnaast zal ook de landbouwsector zelf zijn uitstoot in de toekomst moeten compenseren en heeft hiervoor uiteraard ook zijn eigen gebied nodig. De vraag is of het terecht is om het omliggende agrarisch gebied nog extra te belasten met de compensatie van deze infrastructuurwerken en bij uitbreiding de activiteiten in bijvoorbeeld de haven van Antwerpen. In de tussennota wordt deze ambitie ook niet verder verduidelijkt of gekwantificeerd.	32, 72, 77, 93
<i>Samenvatting van de reactie – Tussennota v.01 paragraaf 5.4.3</i> Reactie gaat in op de “realisatie van waterbewuste landbouw en het herstellen van de beekstructuur” in de vallei van de Kaartse Beek. Reactie stelt de vraag welke invloed dit zal hebben op de teelten en verwijst naar een hoefwinkel in de omgeving die graag wil blijven bestaan en ook aantrek heeft bij de lokale bevolking.	73
<i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat i.k.v. het beslissingsproces de effecten op landbouw t.g.v. de klimaatgordel nog volledig ontbreken . Wat landbouw betreft kan de schrijver dus niet akkoord gaan met een methodiek betreffende vereenvoudiging en vragen wij om een uitgebreider en diepgaander onderzoek.	72
In de klimaatgordel is er zeer veel aandacht voor water, vernatting, natte natuur, waterlandbouw, ... We willen als landbouwers aan de slag gaan met water, maar dit mag niet ten koste gaan van onze bedrijfsvoering of daar beperkingen aan opleggen. Overleg met de landbouwsector als evenwaardige partner in het waterbeleid is te verkiezen boven het eenzijdig opleggen van visies en maatregelen door het complex project. Zolang de effecten van de gebiedsvisie niet via een LER zijn doorgerekend en concreet zijn gemaakt naar onze bedrijven, willen wij in geen geval meewerken aan deze vage doelstellingen.	59
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt dat binnen de gebieden die afgebakend zijn als landbouwgebied teeltvrijheid gevrijwaard en gerespecteerd moet worden. Concreet betekent dit dat de grondwatertafels zo worden ingesteld zodat gangbare teelten kunnen worden verbouwd en zodat normale opbrengsten en rendementen kunnen worden bekomen. Reactie duidt dat de effecten van vernatting op landbouwopbrengsten niet onderschat mogen worden (ook voor biologische landbouw) en dat impact op landbouwbedrijfsvoering door vernatting in beeld gebracht moet worden (mogelijke impact op continuïteit van de bedrijfsuitbating). In dergelijke gevallen moet rekening worden gehouden met een vergoeding voor het verlies van het ganse bedrijf.	59

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Dit laatste geldt zowel voor de gebieden waar men een extreme vernatting wil doorvoeren als voor die gebieden waar andere gronden verloren gaan ten gevolge van de aanleg van bijvoorbeeld een Nx of andere infrastructuur.	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>In verschillende regelgevingen voor de landbouwsector worden vandaag al tal van klimaat- en milieudoelen aangescherpt zodat de sector verder zal verduurzamen. In de klimaatgordel van het complex project zijn een aantal maatregelen opgenomen die het agrarisch gebied hypothekeren zoals waterlandbouw, afbakening van valleigebieden... De effecten van deze ingrepen boven op de huidige regelgeving zijn onvoldoende onderzocht zodat er enig voorbehoud moet zijn vooraleer deze ingrepen zonder de economische gevolgen op bedrijfsniveau en voor het gebied voldoende te kennen, worden opgelegd van bovenaf.</p>	59
Landbouw is ook natuur! Er dienen geen extra intekeningen gemaakt te worden met tekst natuur, zoals in fig 2-65.	73
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>De landbouw mag niet ten koste gaan van de klimaatgordel, wat verzekerd werd dat dit niet het geval zou zijn. Schrijver stelt dat stelselmatig dat deze wel degelijk een verregaande impact kan en zal hebben naarmate de uitwerking concreter wordt. De uitwerking van de klimaatgordel mag geen verdoken manier zijn om extra natuur te realiseren ten koste van de landbouwsector. Indien men inspanningen verwacht in functie van de uitwerking van een klimaatgordel moeten deze gerealiseerd worden in bestaande groengebieden.</p>	77, 93
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>De reactie kaart het belang van het watersysteem voor de landbouw aan. De reactie hekelt dat de gebiedsvisie op basis van verschillende kaartlagen de gebieden af waar water meer ruimte zou moeten krijgen, terwijl dit geen rekening houdt met de terreinkennis, eigendomssituaties en wat wenselijk is. De reactie stelt dat het onrealistisch is enkel te vertrekken vanuit kaarten. De reactie vreest dat maatregelen uitgevoerd zullen worden in gebieden waar dit het minst kostelijk zal zijn, nl. agrarisch gebied.</p>	32, 72, 77, 80
De tussennota schetst in haar visie op de Polder (p.178) wel een aantal interessante kansen voor de polder als landbouwlandschap. Echter lijkt de nodige onderbouwing en landbouwkennis, zowel landbouwtechnisch als bedrijfseconomisch, om hiermee concreet aan de slag te gaan, te ontbreken . De visie blijft te veel op de vlakte: 'ook de toets aan het verdienmodel van de landbouw is van belang', 'er zijn verschillende manieren om landbouw met water te combineren', 'een experimenteerruimte bieden om landbouw duurzaam te transformeren'.	A8
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Reactie stelt dat de klimaatgordel een opportuniteit is om optimale resultaten te behalen naar ecologische verbindingen, echter maakt de reactie zich zorgen om de impact op landbouwgebied. Afstemming met de eigenaars is hierbij cruciaal. Bovendien hebben (kwetsbare) bosstructuren ook invloed op aangrenzende landbouwgronden. Wat is de werkelijke impact van de visiekaarten op het terrein? Is er al onderzoek gevoerd naar de landbouweffecten?</p>	A13
<p>Het vernatten van de polder mag niet ten koste gaan van landbouw. Door een goed waterbeheer moet landbouw in de polder mogelijk blijven. Als er bepaalde gronden nat moeten worden: wat zijn dan de consequenties? Kan hier anders sprake zijn van onteigeningen?</p>	A18, A22
Niet alleen doorrekenen van natuureffecten maar ook van landbouw effecten. In de planprocessen wordt wel rekening gehouden met de impact op de natuur maar niet op de landbouw. We willen niet in een gebiedsvisie worden opgenomen zolang de effecten voor de landbouw niet volledig zijn doorgerekend. De indruk bestaat dat projecten worden al vastgeklikt aan een gebiedsvisie die nog niet is goedgekeurd. Projecten worden al vastgeklikt aan een gebiedsvisie die nog niet is goedgekeurd.	A18, A22

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties omvatten grotendeels bezorgdheden van landbouwers en de landbouwsector in het algemeen bij de visie op de klimaatgordel zoals deze voorligt, en bij hoe deze zal leiden tot de uitwerking van een gebiedsprogramma. De insprekers geven nagenoeg allemaal aan dat ze vinden dat er **te weinig rekening gehouden wordt met de aanwezige landbouw in de visie op de klimaatgordel** en dat de voorgestelde strategieën daarom weinig haalbaar, noch wenselijk zijn. Er zijn voornamelijk bezorgdheden omwille van strategieën waarbij er bijkomende natuur gecreëerd zal worden omdat hiervoor landbouwgrond opgeofferd zou kunnen worden. Ook rond vernatting en carbon farming zijn er heel wat bezorgdheden vanwege de mogelijke impact op de teelten. Veel insprekers vrezen dat bepaalde maatregelen verplicht opgelegd zullen worden.

De insprekers geven aan dat de vage definities van termen zoals waterbewuste landbouw het moeilijk maken om in te schatten wat de impact te velde zal zijn. Ze vragen enerzijds om meer **duidelijkheid met betrekking tot wat de visie inhoudt**, en anderzijds vragen ze om de impact van de visie grondig door te rekenen. De insprekers geven aan dat ze niet akkoord kunnen gaan met een visie waarvan de impact op de landbouw niet bepaald is, en vragen om te allen tijde de impact op de landbouw zoveel mogelijk te minimaliseren. Een inspraakreactie vraagt specifiek om de uitvoering van een Landbouw Effectenrapportage (LER) om de impact op landbouw te bepalen.

Reactie op de opmerkingen

Binnen de visie voor de klimaatgordel gaat de aandacht naar maatregelen op vlak van klimaatadaptatie, mitigatie en open ruimte, die volgen op de doelstellingen die voor de klimaatgordel zijn geformuleerd. Aangezien landbouw als landgebruik voorkomt in het studiegebied onderzoeken we ook voor dit type landgebruik maatregelen. De visie en strategieën die gepresenteerd worden in de tussennota zijn te interpreteren als een kader voor meer concrete projecten die in kader van dit planproces kunnen worden gerealiseerd. Ze blijft daardoor (bewust) op de vlakte. De visie zelf en de strategieën die eraan gelinkt zijn geven **richting**, maar zijn **niet** te interpreteren als **vaststaand beleid** of concrete projecten (zie ook categorie 6.4.1). De visiekaart is richtinggevend, en doet geenszins uitspraken over ingrepen op perceelsniveau en bepaalde arceringen op de kaart kunnen dus ook niet op dat niveau geïnterpreteerd worden.

Voor de valleigebieden binnen de visie voor de klimaatgordel wordt gekeken naar strategieën zoals **waterbewuste landbouw** en structuurherstel van de waterloop. Voor het poldergebied wordt er dan weer gekeken naar strategieën om meer water vast te houden. De exacte inhoud van de strategieën zoals waterbewuste landbouw is op dit moment bewust vaag gehouden. Dit geeft de nodige flexibiliteit om in verdere uitwerking de strategieën op het gebied en de aanwezige stakeholders af te stemmen.

Wat betreft het omvormen van landbouwgrond naar **andere types landgebruik** in functie van het realiseren van natuurverbindingen of een hoger niveau van koolstofopslag, is het geenszins de bedoeling om op grote schaal landbouwpercelen om te vormen. Dat dit op enkele strategische locaties wel gebeurt kunnen we echter niet uitsluiten. In sommige ontwerpverkenningen is er sprake van omvorming van landbouwgebied naar natuur of ruimte voor water. Het benoemen van dergelijke kansen voor natuur gebeurt steeds vanuit een bepaalde discipline. Het is dus inderdaad mogelijk dat een kans vanuit de ene discipline een bedreiging betekent voor de andere. Vanuit ontwerpend onderzoek kunnen kansen naar boven komen, dit betekent niet dat deze allen in een gebiedsprogramma voor het voorkeursbesluit terecht komen. Het kan ook uit het onderzoek komen dat op een bepaalde locatie net extra landbouwgrond wordt gecreëerd.

Omwille van het **strategisch niveau van de visie** zijn wij van mening dat het op dit moment nog **niet** opportuun, of zelfs **mogelijk** is, om de **impact op de landbouw te bepalen**. In een **volgende stap** van het onderzoek zullen wij, met de visie als leidraad werken aan een gebiedsprogramma met meer concrete projecten, waarvan de impact wel bepaald kan worden. Voor de meer concrete projecten in kader van het gebiedsprogramma die vragen om een wijziging van landbouwpraktijken (carbon farming, pijlgestuurde drainage), of het opofferen van delen van percelen voor het verbreden van grachten of poelen, worden projectdefinities opgemaakt in samenspraak met de betrokken landbouwers. Er zullen **geen maatregelen met verplichtingen op bedrijfsniveau** opgenomen worden (hier is geen juridische basis voor), enkel projecten gebaseerd op **samenwerking met landbouwers** en op vrijwillige basis zullen deel uit maken van het gebiedsprogramma. Zoals aangegeven is het op strategische locaties niet uit te sluiten dat er op beperkte schaal voorgesteld zal worden om landbouwgebied om te vormen naar een meer natuurlijke functie. In deze fase van het traject (onderzoek) zijn onteigeningen niet aan de orde.

De impact van de concrete projecten, onder andere de impact op landbouw, zal in beeld gebracht worden wanneer concrete projecten zoals hierboven beschreven zijn uitgewerkt. We baseren ons hiervoor op de

methodiek beschreven in de onderzoeks fiches in bijlage van de tussennota en zullen deze in de vervolgstappen van het onderzoek gericht verder verfijnen op maat van het schaalniveau en detailgraad van de klimaatgordel. Dit in afstemming met de betrokken actoren. Een LER wordt pas opgemaakt bij een uitvoering van een project. Dit is nagevraagd bij VLM en departement Landbouw en Visserij. In de strategische fase is het LIS een juiste basis.

Aanpassingen aan tussennota

Zoals eerder aangegeven worden de vervolgstappen, waaronder het bepalen van de impact op de landbouw, beter geduid in de tussennota v.02.

Categorie 6.4.4 Water

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver duidt het belang van vernattingsprojecten (cfr. Blue Deal; belangrijk voor klimaat, biodiversiteit...) t.h.v. ATG-regio. Schrijver had verwacht dat de Nieuwe Rand via een vernattingsplan een (klimaatgordel)langetermijnvisie zou uitwerken en uitdiepen voor gans de ATG-regio (met bijhorende beekvalleien en natuurgebieden) en haalt hiervoor enkele partners en voorbeelden aan (bv. Zwanebeek te Schilde).</p>	28
<p>Reactie benadrukt het belang om het fysische systeem langsheen de ATG robuuster te maken voor droogteperiodes door hemelwater de grondwaterreserves maximaal te laten aanvullen. De beekvalleien hebben hiervoor meer ruimte nodig, door het voorzien van groene en meer natuurlijke bufferzones. Het uitvoeren van slibruimingen kan hier gedeeltelijk aan tegemoet komen. Om de kansen voor de otter correct in te schatten, is een actualisering nodig van meetwaarden van opgestapelde lichaamsvreemde stoffen in vis (als voornaamste voedingsbron van otters)</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Schrijver stelt dat de ATG tijdens alle seizoenen waterhoudend moet zijn om watergebonden biodiversiteit te optimaliseren, waarbij de mogelijkheid van waterretentie en bijkomende wateraanvoer via het Kanaal Dessel-Schoten onderzocht moet worden (verbetering watertoevoer en -doorvoer). De schrijver mist de beschrijving van planmatige stappen die hier genomen kunnen worden.</p>	28
<p>Wat betreft de gebiedsvisie voor de valleien (de 'badkuip' terug in evenwicht), staat er dat een gravitaire afvoer naar de Schelde maken onmogelijk is, maar dit is onjuist. Een gravitaire verbinding is wel degelijk mogelijk (zoals bijvoorbeeld bleek uit de haalbaarheidsstudie voor de Schijn-Scheldeverbinding uit 2018), maar het is een politieke keuze geweest om dat (voorlopig) niet te doen. Dat lijkt ons niet onbelangrijk om mee te nemen.</p>	38
<p>Het openleggen van het gedempte deel van de antitankgracht (ATG) kan niet zonder meer als piste naar voor worden geschoven. Vooraleer de ATG kan worden opgelegd moet voldoende worden aangetoond dat dit een realistische optie is naar verenigbaarheid met de bestaande weginfrastructuur (I), naar kostprijs (II), naar mogelijke sanering (III) en naar partij die de kosten hiervan op zich zal nemen (IV). Deze vier elementen worden als aandachtspunt gecommuniceerd in het kader van de publieke raadpleging.</p>	A5
<p>Er wordt voorgesteld om water te bufferen in het vogelrichtlijngebied. Onzorgvuldig verhogen van de waterpeilen in het gebied zal een aantal negatieve gevolgen hebben. Vernatting van het vogelrichtlijngebied zal meer stroomopwaarts zorgen voor problemen met water. Percelen zullen niet meer te bewerken zijn en de grote diversiteit aan teelten die uniek is voor onze polder, zal verloren gaan. Bovendien is er geen garantie over de kwaliteit van het water dat over de akkers zal lopen.</p>	A16
<p>Wij zijn eerder voorstander van een goed beheer van het grachtenstelsel zodat er op een actieve en aangepaste manier met water gewerkt kan worden: bufferen bij droogte en vlot afvoeren in natte perioden. Dit vraagt constante opvolging van de toestand in het gebied en daarin zit de kracht</p>	A16

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
en de waardevolle bijdrage van ons als polderbestuur. Goed beheer van het water in de ruime regio veronderstelt een getrapte afvoer van het water meer stroomopwaarts en niet het laagste punt onder water zetten en dat dan overleveren aan “experimenten”.	
Het herstel van het “natuurlijke” watersysteem zoals het volgens de visie wordt voorgesteld is niet realistisch. We zijn afgeblokt door een “onnatuurlijke” haven die een impact heeft op de waterhuishouding van de hele regio. Realistisch omgaan met de terreinkennis en het actuele agrarische gebruik van ons poldergebied lijkt ons meer aangewezen.	A16
Het is eveneens onduidelijk waar er reeds mogelijkheden zijn bepaald voor ontharding.	A23

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties bevatten aanbevelingen voor en bezorgdheden bij de visie op de klimaatgordel voor het aspect water.

Wat betreft aanbevelingen wordt er onder andere gevraagd om het aspect water gedetailleerder uit te werken via een vernattingsplan, om meer concrete maatregelen op te nemen rond het tegen gaan van verdroging van de antitankgracht, om maatregelen rond grachtenbeheer op te nemen en om onthardingsmogelijkheden in kaart te brengen.

Daarnaast zijn er enkele bezorgdheden bij strategieën en kansen die opgenomen zijn in de visie. Met name de haalbaarheid van het openleggen van gedempte delen van de antitankgracht en het bufferen van water in vogelrichtlijngebied in de polder roepen bij de indieners vragen op.

Eén inspreker geeft aan dat de claim dat gravitaire afvoer naar de Schelde onmogelijk is, onwaar is. In een andere reactie lezen we dan weer dat de visie op het maximaal herstellen van het natuurlijk watersysteem onrealistisch is gezien de aanwezigheid van de haven.

Reactie op de opmerkingen

Aspecten rond vernatting in de volledige regio zijn opgenomen in de visie, in het kansenoverzicht worden heel wat kansen met betrekking tot vernatting opgenomen. Het robuuster maken van het fysisch systeem van de ATG en de kruisende valleien is een belangrijk onderdeel van de visie op de klimaatgordel (zie visie valleien). Het kansenoverzicht, dat de basis zal vormen voor de opmaak van een gebiedsprogramma neemt hiervoor een aantal concrete voorstellen op vlak van vernatting (zie kansen 91-97) en het geven van ruimte aan beken (o.a. kans 42 en 46). dergelijke projecten kunnen op termijn deel uitmaken van DNR. Momenteel is het niet de bedoeling deze om te zetten in een gedetailleerd vernattingsplan voor de klimaatgordel. Het opmaken van een dergelijk plan kan eventueel onderzocht worden als potentieel project in het gebiedsprogramma.

De startbeslissing bevat **geen doelstelling rond ontharding**. Echter, het onderzoek omvat reeds onderzoek naar ontharding. In het onderzoeksaspect 9 (ruimtelijke structuur en relaties) wordt de opgave van verharding per programma in beeld gebracht. Onthardingspotenties worden eveneens in beeld gebracht via de verschillende kansen die geformuleerd worden (onder andere i.k.v. OA18: impact op en kansen voor het oppervlaktewaternetwerk). Op dit moment is er nog geen wettelijk kader rond ontharding, maar indien dit er zou komen, hebben we alle onderzoek verricht om dit uit te werken. Dit zal tekstueel verduidelijkt worden in de tussennota v.02.

Slibruiming en het bestuderen van lichaamsvreemde stoffen in vis sluiten dan weer weinig aan bij de doelstellingen van het complex project (mitigatie, adaptatie en open ruimtenetwerk). Deze aspecten worden daarom niet opgenomen in verder onderzoek.

De aandachtspunten bij mogelijke projecten rond de antitankgracht en de polder worden genoteerd. In deze fase van het project lijsten we voor de klimaatgordel mogelijke projecten op die de visie kunnen helpen realiseren. De vermelde projecten kunnen hier een van zijn. Wanneer projecten geselecteerd zouden worden in kader van het op te maken gebiedsprogramma voor de klimaatgordel zal de impact van het project op onder andere natuur en landbouw, en de kostprijs verder worden bestudeerd.

Het is geenszins de bedoeling landbouw onmogelijk te maken in het vogelrichtlijngebied, wel om te onderzoeken hoe het poldergebied klimaatrobuuster gemaakt kan worden. In de visie wordt de polder aangeduid als **klimaatrobuust productielandschap**. Hierbij is nergens sprake van het onderwater zetten van het poldergebied. Wat deze term juist zal inhouden voor het poldergebied is nog niet duidelijk en kan in verder traject samen met de betrokkenen meer vorm krijgen. Het Polderbestuur zal hierbij een

waardevolle partner zijn. Niet alleen vernatting, maar ook grachtenbeheer en peilgestuurde drainage worden aangehaald als mogelijke maatregelen. De visie op de valleien zet in op waterbeheer in het volledige stroomgebied van de waterlopen en dus niet enkel in de lager gelegen delen.

We zijn ons bewust van het feit dat het watersysteem op delen van het gebied van de klimaatgordel artificieel is. We nemen nota van de melding dat gravitaire afvoer wel mogelijk is en nuanceren onze claims in de tekst. Wanneer dit relevant blijkt voor het realiseren van de doelstellingen van de klimaatgordel, voeren we verder onderzoek uit om na te gaan of dit inderdaad mogelijk en wenselijk kan zijn in concrete projecten voor het gebiedsprogramma. Via bilateraal overleg en via de werkbanken krijgt het studieteam waardevolle input over het actuele agrarische gebruik. Dit wordt maximaal meegenomen in het verdere traject.

Aanpassingen aan tussennota

Het bijkomend onderzoek rond ontharding zal opgenomen worden in de tussennota v.02. We gaan na of we meer nuancering moeten opnemen met betrekking tot gravitaire waterafvoer naar de Schelde.

Categorie 6.4.5 Koolstofbalans

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Het verbinden van bossen is een zeer goede zaak (zoals aangegeven in het item 'het verbossen en verbinden'). Waarbij er best wordt gekozen voor broekbossen (Els) om zo aan maximale CO opslag te komen en maximaal vasthouden van water (mitigatie en adaptatie).	28
<i>Samenvatting van de reactie</i> In het boekdeel klimaatgordel wordt een kaart opgenomen met vegetatie die het meest CO2 zou opslaan (ikv koolstofcaptatie). Gronden van bezwaarindiener zijn aangeduid als voornamelijk extensief grasland . Persoon is het niet eens met deze aanduiding , de bedrijfsvoering is gericht op grondgebonden veeteelt (veehouderij in combinatie met akkerbouw), waarin de akkerbouw voornamelijk gericht is op productie van ruwvoeder in functie van veehouderij en akkerbouw. Deze grond is vandaag al zeer geschikt voor opbouw van koolstof, terwijl extensief grasland weinig bijdraagt.	74
Ook de creatie/introductie van natte natuur in dit gebied vormt een bedreiging van het landbouwsysteem, terwijl dergelijke vorm van wensnatuur onvoldoende garanties geeft op effectief de hoogst mogelijk vorm van koolstofcaptatie. Bezwaarindiener verwijst in deze context ook naar het advies dat zij indiende in 2022 tegen de AON, dat bij voorliggend bezwaar is opgenomen onder bijlage 1. Aldaar is duidelijk aangetoond dat natte natuur en wetlands geen valabele rol spelen in het kader van koolstofcaptatie en dat deze vormen van wensnatuur tevens een bedreiging vormen voor de samenhang van het landbouwsysteem.	74
Het concept van een klimaatgordel in de rand en het idee van een 'nieuwe (groene) rand' wordt volledig gesteund. Echter, de districtsraad plaatst vraagtekens bij de voorstelling van het creëren van extra natuurwaarden om direct extra emissies te compenseren door de aanleg van nieuwe infrastructuur . Het alternatievenonderzoek moet een helder beeld geven van de winst en/of het verlies aan natuurwaarden.	A5
<i>Samenvatting van de reactie – Tussennota v.01 p. 164-165</i> We vragen ons af of reeds geplande projecten, bv. vanuit de (lokale) overheden om uitstoot/verdwijnen van bos/bijkomend ruimtebeslag/... te compenseren, hier mee in zitten vervat? M.a.w. telt beslist beleid of de referentietoestand mee in de weegschaal om te komen tot een neutrale koolstofbalans?	A8

Inhoud van de opmerkingen

Een eerste reactie beveelt aan om in kader van koolstofopslag maximaal in te zetten op broekbossen, aangezien deze de grootste capaciteit voor koolstofopslag hebben.

De andere drie inspraakreacties verwijzen naar de rekenkamer koolstofbalans. Deze creëert voor een landbouwer actief in het gebied bezorgdheden omdat zijn gronden aangeduid zijn als natte natuur en geeft aan dat dergelijke maatregelen suggereren een bedreiging is voor het landbouwsysteem. De inspreker beweert bovendien dat natte natuur en wetlands geen significante rol spelen bij het opslaan

van koolstof. Met betrekking tot de rekenkamer stelt men zich ook de vraag of lopende projecten in rekening zijn gebracht en of deze kunnen meetellen als project binnen DNR, dan wel dat deze deel uitmaken van de referentietoestand.

Een laatste advies pleit ervoor dat het alternatievenonderzoek een helder beeld moet geven van de winst en/of het verlies aan natuurwaarden, in plaats van louter te focussen op koolstofcompensaties.

Reactie op de opmerkingen

De rekenkamer koolstofbalans betrof louter een theoretische rekenoefening. Hierbij werd geen rekening gehouden met bestaand beleid, lopende projecten of de wenselijkheid van de voorgestelde maatregelen. Gezien de theoretische aard is het bovendien niet de bedoeling de kaart als wensbeeld, en al helemaal niet op perceelsniveau te interpreteren. Dit wordt in de tussennota duidelijk vermeld. De kaart zal dus geen impact kunnen hebben op het landbouwgebruik in de klimaatgordel. Los van deze kaart suggereert de tussennota nergens dat er op grote schaal landbouw omgevormd zal worden naar natte natuur (zie 6.4.3).

Ons onderzoek op basis van wetenschappelijke literatuur op vlak van koolstofopslag toont weldegelijk een verschil in koolstofopslagpotentieel tussen extensief grasland en landbouwgrond waarop carbonfarming principes worden toegepast, naar schatting is dit respectievelijk 2,13 ton/ha/jaar en 0,5 ton/ha/jaar.

Bij de effectieve samenstelling van het gebiedsprogramma met concrete projecten zal worden gezocht naar nieuwe projecten bovenop de referentiesituatie. Beslist beleid en lopende projecten kunnen dus niet in de koolstofweegschaal van het complex project gelegd worden.

Binnen de onderzoeksaspecten (OA20: ecologische structuren en relaties, OA21: ecotoopinname en – creatie en OA22: verstoring tav biodiversiteit) zal de winst en/of het verlies aan natuurwaarden in detail bestudeerd worden.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 6.4.6 Landschap en erfgoed

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Wat betreft de opgaves en kansen voor erfgoed, begrijpen we niet goed hoe de strategieën – behalve beschermen en versterken van erfgoedelementen – zullen bijdragen aan de doelstellingen van de klimaatrobuuste rand.	38

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakindieners vraag zich af op welke manier de strategieën voor het thema landschap en erfgoed gelinkt zijn aan de doelstellingen van het complex project.

Reactie op de opmerkingen

We zien in dit verband een link met de doelstelling rond het open ruimtenetwerk: "*Hierbij is onder andere aandacht voor ecologische verbindingen, landbouw, erfgoed en landschap. Tegengaan van versnippering en het creëren van ecologische en landschappelijke gehelen staat centraal.*" De strategieën zijn gericht op het in ere houden en versterken van landschap en erfgoed.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 6.4.7 Ontwerpend onderzoek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie – Bijlage 4, paragraaf 3.3</i> Reactie stelt dat de beschreven zone rond de Kaartse Beek en tussen de spoorweg voor de creatie van een fijnmazige ecologische verbinding en waterbuffering een landbouwbedrijf met huiskavel gelegen is.	73
Delen van het overstromingsgebied dat op de kaart (fig 2-65) zijn ingetekend, liggen hoger dan het centrum van Ekeren. Als dit gebied als waterbufferingszone wordt gezien, zal Ekeren centrum en vooral de Puihoek onder water komen te staan. Echter het polderbestuur van Polder Muisbroek en Ettenhoven, doet hier het beheer van het water.	73

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Hier wordt ervoor gezorgd dat in de wintermaanden water afgevoerd wordt, zodat de achterliggende woonwijken gevrijwaard worden. En in de zomermaanden werkt men met stuwen om het water op te houden en maximaal te laten infiltreren in de bodem. Dit zou men beter ondersteunen en uitbreiden, zodat woonwijken gevrijwaard worden van water en voor landbouw maximaal water kan behouden blijven.	
<i>Opmerking rond de 10m-zone rond de Kaartse Beek</i> Met de huidige landbouwwetgeving is er al een bemesting en sproeiverbod van 5m. Dit hoeft niet uitgebreid te worden om de ecologische verbinding te creëren. Het implementeren van een 10m zone rond de Kaartse Beek zou een groot waardeverlies betekenen aan landbouwgrond. Waaraan nu al grote schaarste is.	73
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie uit bezorgdheid omtrent het woordgebruik “mogelijk” en “eventueel” voor de parkstructuur, 10m-zone en overstromingsgebied als werkelijkheid wordt aanzien en dat dit later een grote impact heeft op de landbouw. Reactie hoopt dat in verdere onderzoek voldoende aandacht wordt gegeven aan behoud van landbouw. Persoon in kwestie is bereid om mee te denken over maximaal inzetten van water.	73
<i>Samenvatting van de reactie</i> Persoon stelt dat vanuit het ontwerp onderzoek conclusies voor gebiedsinrichting/visie en opname van kansen voor het gebied worden opgenomen, waarbij deze kansen soms ook tegenstrijdig met het huidige ruimtegebruik, bijvoorbeeld landbouw. Persoon stelt een voorstel uit het ontwerp onderzoek grondig een grondig onderzocht moet worden en aan verdere afweging onderworpen moet worden. Hierbij wordt het voorbeeld m.b.t. "ontsnippering omgeving ASC 15 leugenberg" waar de potentie van een overstromingsgebied ter hoogte van de Puihoek geschetst wordt gegeven, waarbij geduïd wordt dat het over herbevestigd agrarisch gebied gaat vlak naast een landbouwbedrijfszetel. Dergelijke zaken worden via het ontwerp onderzoek niet in kaart gebracht wat geen correcte manier van werken is. We verwachten van alle mogelijke ingrepen een duidelijke impactanalyse met betrekking tot landbouw.	32, 77, 80, 93

Inhoud van de opmerkingen

In de reacties wordt voornamelijk verwezen naar de bijlage omtrent het ontwerp onderzoek (bijlage 4), waarin enkele strategieën die in de visie op de klimaatgordel beschreven worden, worden toegepast in een concreet gebied en worden vertaald op het terrein. De indiener van de reacties uit zijn bezorgdheid bij de impact van de voorgestelde ingrepen op de omliggende landbouwbedrijven.

De inspreker stelt zich ook vragen bij het ingetekende overstromingsgebied, dat hoger ligt dan het centrum van Ekeren, en vraagt om de visie beter te aligneren met het waterbeheer door de Polder van Muisbroek en Ettenhove.

Reactie op de opmerkingen

De bijlage waarnaar wordt verwezen is de neerslag ontwerp onderzoek. We begrijpen de bezorgdheid gezien er hier concrete percelen aangeduid worden. De tekst en de plannen waarnaar worden verwezen mogen echter niet geïnterpreteerd worden als onderdeel van een visie of als gewenste ontwikkeling. De **resultaten van het ontwerp onderzoek betreffen een verkenning** van wat er mogelijk zou kunnen op terrein. Deze verkenning gebeurde hoofdzakelijk vanuit de tekenkamer en werd slechts beperkt afgestemd met lokale actoren.

Wanneer deze ideeën op een **later moment in het traject** terug opgenomen zouden worden, bijvoorbeeld bij het zoeken naar mogelijke projecten in functie van de samenstelling van het gebiedsprogramma, zal dit in **samspraak met de betrokken actoren** geëvalueerd worden en zal er een evaluatie van de impact op de landbouw en het bedrijf gemaakt worden alvorens te bepalen of er een concreet project beschreven wordt en dit eventueel in het gebiedsprogramma wordt opgenomen. Wanneer er hier een concreter project zou worden uitgewerkt nemen we de aanbevelingen met betrekking tot de ontwikkeling van het overstromingsgebied mee in overweging in het ontwerp.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 6.5 Potentiële klimaatgordelprojecten

Veel van de inspraakreacties voor de klimaatgordel wezen op concrete projecten die binnen het kader van de klimaatgordel kunnen worden gerealiseerd of geven aandachtspunten bij mogelijke projecten die als voorbeeld in de tussennota worden opgenomen. Deze worden gebundeld in categorie 6.5. Gezien de meeste reacties vanuit een bepaalde sector zijn ingediend worden ze hier sector per sector gebundeld.

Categorie 6.5.1 Ecologische structuren en biodiversiteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Natuurbeheerplannen, die meerdere doelstellingen hebben zoals ecologie en recreatie, moeten rekening houden met de behoeften van de otter. Aanbevolen wordt om specifieke gebieden in en rond Kapellen, Brasschaat en Schoten te verhogen naar de hoogste natuurkwaliteit voor het herstel van het otterleefgebied. Volgende gebieden kunnen daarom omgevormd worden tot natuurbeheerplantype drie of vier: De Inslag, Park De Mik, Park van Brasschaat, Peerdsbos, Mastenbos, Beersgat, Kattekesberg/Brusselse Bossen, Franse Heide, Fort en bos Ertbrand, Ravenhof, Ruige heide, het Elsenbos (gebieden in Kapellen Brasschaat Schoten).</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Financiering is een belangrijk aspect voor de uitvoering van het soortenbeschermingsprogramma, naast de goedgekeurde Interreg-subsidies. Prioritaire verkeersknelpunten en verbeteringsmogelijkheden worden geïdentificeerd, met enkele quick wins die snel aangepakt moeten worden, zoals de aanleg van ecotunnels en geleidingsrasters op specifieke locaties. Voorgesteld wordt om volgende quick wins voor de otter prioritair aan te pakken: Kalmthoutse steenweg - Kapellen (ecotunnel, geleidingsrasters); Bredabaan - Brasschaat (ecotunnel, geleidingsrasters); Brechtsebaan - Brecht (ecotunnel, geleidingsrasters); Heidestraat-Zuid - Kapellen (ecotunnel aan ATG); Klinkaardstraat - Kapellen (ecotunnel + begeleiding); Miksebaan - Brasschaat; Ploegsebaan Brasschaat; Landschapspark E10-plas.</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Naast ontsnipperingsmaatregelen wordt het belang van 'kleine landschapselementen' of 'groene infrastructuur' benadrukt voor veilige dierbewegingen. Deze maatregelen zouden ook andere diersoorten ten goede komen en kunnen aangevuld worden met soortspecifieke acties. Daarnaast wordt het verbeteren van ecologische connectiviteit voor vleermuizen voorgesteld.</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Er is al ontzettend veel voorbereidend werk verricht en voor heel wat wegen is al onderzocht waar er knelpunten en kansen liggen voor ontsnippering (cfr. oefeningen VEN en IVON). Hierdoor is ook bekend waar de belangrijke groene verbindingsstructuren in de Voorkempen zijn of zouden moeten komen. De reactie vraagt om de gekende informatie om te zetten naar concrete timing en concreet budget. Hierbij somt de reactie een lijst van quick wins op die prioritair aangepakt zouden moeten worden.</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt het belang van de ATG als verbinding tussen de forten en als foerageergebied- en verbindingsgebied voor de overwinterende vleermuizen ten noorden van Antwerpen. De reactie duidt eveneens de impact van felverlichte wegen en lichtbarrières voor vleermuizen en de versnippering van hun jachtgebied. Daarom acht de reactie het cruciaal om grensoverschrijdend lichtplannen te screenen en aan te passen op de ecologisch kwetsbare zones van de Antitankgracht (bij verdere installatie LED-verlichting op openbaar domein).</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie:</i></p>	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Het Strategisch project Antitankgracht en het Groen Kruis zetten zich nu al in om de biodiversiteit een handje te helpen en creëren hierdoor ruimte voor natuur, soorten en gezonde habitats. Maar als we het biodiversiteitsverlies willen stoppen, moeten we de volgende jaren een tandje bijsteken. Voor elke gemeente een natuurplan, dat is de ambitie waar natuurvereniging GroenRand voorstander van is. Voorlopig is Schilde voortrekker, maar onze vereniging hoopt dat andere gemeenten dit voorbeeld zullen volgen.</p>	
<p>Een omheining vormt bij woonparken een grenslijn binnen een ecologisch netwerk. Wordt er een fysieke afscheiding gebouwd, dient deze faunapasseerbaar te zijn, afgestemd op de lokale soorten, zodat de omheining het ecologische aspect niet hindert. Hoe kan de Nieuwe Rand deze doelstelling bewerkstelligen?</p>	28
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Formuleren van 2 bijkomende doelstellingen bij functioneren van forten in ATG als rust- en overwinteringsplaatsen voor vleermuizen: - Inrichting van bunkers en dreefherstel voor vleermuizen, o.a. langs de Antitankgracht - Opmaak grensoverschrijdend lichtplan met afstemming natuur en onderlinge afstemming van bestaande gemeentelijke lichtplannen (vleermuizen).</p>	28
<p>Ook hier is een herwaardering en verbinding van de groene zones Ruige Heide, Ponderosa, Opstalvallei, ... noodzakelijk.</p>	49
<p><i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie wijst erop dat het noordelijk deel van de klimaatgordel rond de ATG overlapt met AGNAS en dat het de bedoeling is het gebied te herbestemmen als ecologische verbinding tussen enerzijds de Kleine Heide en de Grote Heide en anderzijds het Klein en het Groot Schietveld, waar op heden een robuuste ecologische verbinding ontbreekt. Door ontwikkelingsdruk wordt het gebied echter sterk versnipperd en worden verschillende vergunningsaanvragen negatief advies gegeven door ANB wegens de intentie tot opmaak van een GRUP ten einde dit gebied te herbestemmen (wat tot op heden nog niet gebeurd is – tevens minder draagvlak bij vergunningverlenende overheid om deze aanvragen te weigeren wegens ontbrekend RUP). Reactie duidt dat enerzijds de nog onbebouwde percelen (veelal in private eigendom) interessant zijn voor de creatie van de ecologische verbinding. Anderzijds vraagt de een duidelijk plan van aanpak wordt gevraagd en dit binnen een aanvaardbare termijn. Door het kenbaar maken van dit plan aan het brede publiek en het voorzien van de nodige instrumenten kan er terug voor een draagvlak gezorgd worden.</p>	A11
<p>We willen graag volgende kansen toegevoegd zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitbouw van de cluster Wolvenbos tot een robuust ecologische cluster, oa door het bos aan de Venuslei (Kapellen) te behouden - De ATG wordt in Schilde op verschillende plekken een smalle ecologische strook. Bijvoorbeeld ter hoogte van Schildstrand. Of aan de Turnhoutsebaan. Er worden acties genomen om de robuustheid van het ecologisch netwerk te versterken. - De tuinen in verschillende woonparken zijn afgeschermd zones die een probleem vormen inzake ecologische verbindingen. Er worden acties ondernomen om doorheen woonparken ecologische corridors te creëren of versterken. Bijvoorbeeld door kleine waterlopen als structurerend element uit te bouwen in woonparken of door het boskarakter goed in stand te houden. - Er wordt ingezet op de verwerving en/of inrichting van de verschillende aangeduide WORG's zoals De Zetten, Puihoek, Zeurt, Het Leeg en Schildstrand - Om de bouwshift te realiseren dient ingezet te worden op een ontharding van terreinen en afbraak van gebouwen die slecht 	A23

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>onderhouden zijn, landschapsversturend en als de afbraak past binnen de gebiedsvisie van de klimaatgordel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nagaan op welke wijze de vele kasteeldomeinen een rol kunnen opnemen in de klimaatgordel, ifv trage verbindingen, extra publieke ruimte en kwalitatieve groenblauwe verbindingen - Realiseren van de verbinding Kalmthoutse Heide – Sterrenbos langsheen de Zilverenhoeksesteenweg, zonder de landbouwproductiviteit te schaden - Realiseren van de verbinding tussen Klein Schietveld en Sterrenbos (Wuustwezel zonder de landbouwproductiviteit te schaden) - Realiseren van de verbinding van domein Ravenhof naar Vossenveld Begraafplaats langs Smoutakker - Versterken van de verbinding Kalmthoutse Heide naar Ertbrandbos, bijvoorbeeld door het knippen van de Grensstraat - Versterken van de cluster Mastenbos - Ertbrandbos - Realiseren van betere recreatieve verbindingen in de omgeving van De Mick (Brasschaat) 	

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties en adviezen reiken allemaal projecten aan die gerelateerd zijn aan het bevorderen van de biodiversiteit en het versterken van de ecologische structuren in de klimaatgordel. De belangrijkste types van projecten waarvan melding worden gemaakt zijn het creëren van bepaalde nieuwe natuurverbindingen, ontsnipperen van weginfrastructuur en de opmaak van natuurgerelateerde plannen, zoals verlichtingsplannen, natuurplannen op gemeentelijk niveau en natuurbeheerplannen voor specifieke natuurgebieden.

Reactie op de opmerkingen

Alle ingesproken kansen werden gescreend door experts. Alle relevante kansen worden mee opgenomen in het kansenoverzicht in bijlage 5 van de Tussennota. Alle kansen die hierin opgenomen zijn komen op de radar voor de opmaak van het gebiedsprogramma. Grotere projecten, zoals het vermelde project met betrekking tot het realiseren van een ecologische verbinding tussen de Schietvelden, zullen tevens opgenomen worden in het aparte studietraject rond de opmaak van een portfolio voor klimaatgordelprojecten. De volgende stap in het proces van de klimaatgordel zal op weloverwogen wijze een selectie maken van de projecten uit de kansenlijst en het portfolio ter opname in het voorkeursbesluit.

Volgende kansen worden **opgenomen** in de kansenlijst:

- Verbetering van de ecologische connectiviteit voor vleermuizen;
- Bijdragen tot faunapasseerbaarheid van de omheiningen in de woonparken;
- Herwaardering en verbindingen van de groene zones Ruige Heide, Ponderosa, Opstalvallei...;
- Ecologische verbinding tussen de Kleine en Grote Heide en het Klein en Groot Schietveld (cfr. Overlap met AGNAS);
- Quick-wins i.v.m. verkeersknelpunten i.k.v. de otter;
- Alle kansen beschreven in reactie A23, met uitzondering van de kans m.b.t. het realiseren van de verbinding Kalmthoutse Heide – Sterrenbos. Deze laatste wordt niet weerhouden aangezien deze buiten het studiegebied ligt;

Volgende kansen worden **niet weerhouden**:

- Omvorming van volgende gebieden naar natuurbeheerplantype 3 of 4 in kader van het herstel van het leefgebied van de otter. Deze kans kan ook zonder het voorkeursbesluit gerealiseerd worden;
- Screening en aanpassing van lichtplannen i.k.v. ecologisch kwetsbare zones van de ATG. Deze kans kan ook zonder het voorkeursbesluit gerealiseerd worden;
- Inrichting van bunkers en dreefherstel voor vleermuizen. Deze kans wordt niet weerhouden wegens het te grote detailniveau. Het verbeteren van de verbindingen algemeen wordt wel meegenomen.

De ingesproken kans i.v.m. de rol van de kasteeldomeinen wordt als relevant beschouwd indien het gaat om kansen voor het versterken van het groenblauwe netwerk. Rollen in functie van trage verbindingen

en publiek groen liggen niet binnen de focus en doelstellingen van de klimaatgordel. Voor kasteelparken op of aan de infrastructuurstrook kunnen deze aspecten eventueel wel worden onderzocht.

Aanpassingen aan tussennota

Toevoeging van de relevante projecten aan de kansenlijst en -kaart in bijlage 5 van de tussennota v.02, of verfijning van de bestaande kansen aan de hand van de input uit de inspraakreactie.

Categorie 6.5.2 Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Er wordt verwezen naar natte landbouw of paludicultuur . In hoeverre zijn dit realistische scenario's? Op dit moment is er onvoldoende kennis over paludicultuur als verdienmodel voor de landbouwsector. Binnen het complex project zouden er middelen voor onderzoek naar paludicultuur kunnen opgenomen worden, zeker als men dit als een gewenste of relevante invulling van het polderlandschap ziet. Recent dienden we zelf als provincie Antwerpen een project in (paluDIGcultuur) en zijn we projectpartner in paludiRISE om de mogelijkheden te kunnen onderzoeken.	A8
Ook kansen voor carbon farming worden opgeworpen. Het omvormen van akkers naar grasland moet doordacht gebeuren, zeker gelet op de vruchtbaarheid van de bodems die zich hier bevinden. Voldoende aandacht dient te gaan naar het verdienmodel voor de landbouwer bij carbon farming. Om carbon farming in de praktijk te brengen is een intensieve begeleiding van de landbouwers noodzakelijk. Ook hiervoor dienen de nodige middelen vrijgemaakt te worden.	A8

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen kunnen dienen als aanbevelingen bij projecten die reeds in het kansenoverzicht in bijlage 5 van de tussennota vermeld zijn, met name de pilootprojecten 'koolstoflandbouw' en 'landbouw en water', waar paludicultuur deel van zou kunnen uitmaken.

Reactie op de opmerkingen

Wanneer in een volgende stap van het project kansen geselecteerd en verder uitgewerkt worden in functie van een gebiedsprogramma, worden deze aanbevelingen ter harte genomen bij de opmaak van een projectomschrijving. De volgende stap in het proces van de klimaatgordel zal op weloverwogen wijze een selectie maken van de projecten uit de kansenlijst en het portfolio ter opname in het voorkeursbesluit.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 6.5.3 Landschap en erfgoed

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i> Het militair erfgoed rond de Antitankgracht heeft een upgrade nodig	28

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie rijkt een kans op vlak van erfgoedbeleving aan.

Reactie op de opmerkingen

De ingesproken kans is reeds opgenomen in het kansenoverzicht in de bijlage 5 van de tussennota, hier staan onder andere kansen als het bewaren en versterken van het erfgoed geheel "Nordabsnitt bunkerlinie" en enkele forten. Het upgraden van militair erfgoed rond de antitankgracht staat dus reeds op de radar van het onderzoeksteam.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.

Categorie 6.5.4 Water

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<i>Samenvatting van de reactie</i>	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Schrijver stelt dat de ATG tijdens alle seizoenen waterhoudend moet zijn om watergebonden biodiversiteit te optimaliseren, waarbij de mogelijkheid van waterretentie en bijkomende wateraanvoer via het Kanaal Dessel-Schoten onderzocht moet worden (verbetering watertoevoer en -doorvoer). De schrijver mist de beschrijving van planmatige stappen die hier genomen kunnen worden.	
Bij de aanleg van de ATG werden niveauverschillen gecompenseerd met sluisbunkers die er voor zorgen dat de natte gracht niet leegloopt. Er werden duikers aangelegd voor de talrijke beken (het Groot Schijn en zijn talrijke zijbeken, het Klein Schijn, de Zwanebeek, ...) die de Antitankgracht kruisen. Om te garanderen dat het systeem van de sluisbunkers het water per segment voldoende kan ophouden, moet er voor het dagdagelijkse beheer voldoende personeel ingezet worden. De voldoende hoge frequentie van de inspectie van de sluisbunkers, en de eraan verbonden frequente verwijdering van het aanwezige kruid en takken, is de noodzakelijke voorwaarde om het stuwsysteem voldoende operationeel te houden.	28
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie stelt dat om optimale ecologische omstandigheden in de ATG te bekomen slibruiming belangrijk is, met tot doel de creatie van voldoende diep water en de verwijdering van historisch vervuild slib . Maar door deze slibruiming kunnen vervuilende stoffen terug vrijkomen. Om de mogelijke impact beter te leren kennen, wordt gepleit om de werkzaamheden ecologisch en ecotoxicologisch van nabij op te volgen . Actualisering van de meetwaarden van opgestapelde lichaamsvreemde stoffen in vis is daarom noodzakelijk.	28
Streven naar een rijk visbestand (als basisvoedsel van de otter) en zuiver water is essentieel. Om de gezondheid en voortplantingsvitaliteit van de aanwezige dieren te waarborgen, moet de polluentenload in de lokale waterlichamen worden gemonitord en aangepakt , onder andere door een sluitende controle op lozingen en afgewogen sanering van historische vervuiling van de onderwaterbodem. Het landschapsbeheerplan geeft een hoge prioriteit aan de goede waterkwaliteit. Lozingspunten moeten in kaart worden gebracht en gesaneerd worden. Inspoeling van nutriënten en bestrijdingsmiddelen moeten voorkomen worden. Een belangrijk knelpunt is het gebrek aan gegevens over de kwaliteit (biotisch en abiotisch) en kwantiteit van het water in de Antitankgracht. Er dient een actualisatie/evaluatie te gebeuren van de hydrologische studie van 2010 (aanpassen stuwen, herstel duikers, bijpassen...). Hoever staan we hiermee? We missen hier een evaluatie en een toekomstplan.	28
<i>Samenvatting van de reactie</i> Reactie duidt dat het wenselijk is dat de Antitankgracht op bepaalde plaatsen terug open wordt gemaakt omdat deze demping de continuïteit van de lineaire elementen doorbreekt en een ecologische barrière vormt, zodat het landschapsstructurerend karakter van de Antitankgracht wordt zo teniet gedaan . De reactie geeft bijkomend een opsomming van de plaatsen waar de ATG gedempt is.	28
Tussen de E19 en het Kanaal Schoten-Turnhout-Dessel (sectie A0730): de ATG loopt hier deels door woongebied en industriegebied (De Zwaan) en heeft hier slechts smalle, schaars begroeide oevers die langs beide zijden toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en bromfietzers. Het industrieterrein wordt heringericht . Dit biedt de mogelijkheid om in de omgevingsvergunning de aanleg van een bufferstrook mee op te nemen. Ook moet worden nagegaan of één van de oevers ontoegankelijk kan worden gemaakt voor het creëren van een rustzone.	28
Op een aantal plaatsen is het waterpeil van de ATG zeer beperkt en onderhevig aan uitdroging in de zomer. Momenteel wordt reeds door VMM een aantal gedeelten geruimd. De ruiming dienen doordacht te worden uitgevoerd met aandacht voor hydromorfologische en ecologische aspecten. Deze actie sluit onder andere aan bij de actie	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
'Afstemmen tussen de watertapping van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de Antitankgracht in droge periodes'. Zijn er nog andere mogelijkheden om de ATG watervoerend te maken? Kan de E10-plas bijvoorbeeld ook voeding geven aan de ATG?	
<p><i>Samenvatting van de reactie</i></p> <p>Reactie kaart de problematiek van de verdroging van de Laarse Beek aan en vermeldt de – volgens schrijver – mogelijke invloed van Pidpa. Brasschaat heeft een RWZI dat door middel van twee leidingen doormeter 120 het gezuiverde water doorpompt naar de Schijnkoker. In het verleden werd al eens gesuggereerd om dit water terug tot drinkwater op te werken en zo het pompstation te laten vervallen en terug een natte vallei te bekomen. Dit kan technisch, uiteraard is de opwerking dan wat duurder maar kan een grote ecologische meerwaarde hebben. Zo kan bv. een deel van het water in droge zomers terug de gemeente ingestuurd worden voor het aanvullen van vijvers en waterlopen. Zou een mooi Green Deal project zijn en de Schijnkoker minder belasten bij stevige regenval.</p>	50
Inzake verdroging dient ook onderzocht of er nog afgeschafte waterlopen zijn die oppervlakte- water naar de riool afvoeren (bv uit Oude Gracht thv kerk Hoogboom)	A23
<ul style="list-style-type: none"> • Verduidelijking symbolen nodig bij figuur p167. Vanuit masterplan water Oude Landen worden pistes gegeven om nieuwe 'links' te maken. • Figuur woonkernen-systeem p171. Signaalgebieden: voorlopige aanduiding WORG Laar (Ekeren) begrenzing aangepast. Momenteel in openbaar onderzoek • De visie beoogt een doorlopende waterfiguur aan knoop A12/E19 van ringpark Groenendaal richting het Schijn ten zuiden Van Oude Landen (p173). Dit werd ooit 'geknipt' omwille van overstromingsproblematiek. Hoe wordt die nieuwe continue verbinding opgevat? Bovengronds of ondergronds? • Vanuit masterplan water Oude Landen zijn er zowel op vlak van water als ecologie een aantal extra verbindingen en kansen die op de visiekaart kunnen worden toegevoegd: hermeandering Laarse beek op 2 locaties, doortrekken (open) Donkse beek tot aan kasteel Veltwijk en verder naar de oude bedding van de Oudelandse beek, ecologische connectie tussen NP Oude Landen en broekbos in waterpark, ecologische connectie tussen park in rozemaai en NP Oude Landen,... (p. 173 - p. 175 en bijlage 3.5) • Hermeandering Laarse beek doorheen (landbouwgronden) Infrabel biedt grote kansen op vlak van overstromingsrisicobeheer voor het zuiden van Ekeren. Wordt dit mee opgenomen in de visie? (p175) • Klein Schijn: eventueel zelfs symbool 'openen' waterloop op grondgebied Antwerpen. Nu grootste deel overwelft, dit moet uit overstromingsbeheer tegengegaan worden. (p175) • Watersysteem: zoektocht naar kansen waterbuffer en eventuele natte natuur in Rivierenhof als antwoord op de wateropgave voor Deurne (bijlage 3.5) 	A24

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties en adviezen reiken allemaal projecten aan die gerelateerd zijn aan het bevorderen van de waterkwaliteit en de robuustheid van het watersysteem in de klimaatgordel. De belangrijkste types van projecten waarvan melding wordt gemaakt zijn het verbreden van de oeverzone van waterlopen, het openleggen van waterlopen en de antitankgracht, maatregelen om het waterpeil van de antitankgracht te verhogen en projecten ter bevordering van de waterkwaliteit.

Reactie op de opmerkingen

Alle ingesproken kansen werden gescreend door experts. Alle relevante kansen die hier niet reeds in opgenomen zijn, worden mee opgenomen in het kansens overzicht in bijlage 5 van de tussennota. Alle kansen die hierin opgenomen zijn komen op de radar voor de opmaak van het gebiedsprogramma.

Sommige projecten zullen tevens opgenomen worden in het aparte studietraject rond de opmaak van een portfolio voor klimaatgordelprojecten. De volgende stap in het proces van de klimaatgordel zal op weloverwogen wijze een selectie maken van de projecten uit de kansenlijst en het portfolio ter opname in het voorkeursbesluit.

Volgende kansen worden **opgenomen** in de kansenlijst:

- Kans tot verbetering watertoevoer en -doorvoer van de Anti-tankgracht i.k.v. watergebonden biodiversiteit. Deze kans wordt echter op een strategisch niveau meegenomen;
- Anti-tankgracht op specifieke locaties opnieuw openleggen (zie reactie 28)
- Alle kansen beschreven in reactie A24, m.u.v. de kans m.b.t. het 'openen' van het Klein Schijn worden opgenomen. Deze laatste kans wordt gezien als initiatief voor de lokale overheid. I.k.v. de andere beschreven kansen in reactie 24 wordt de afstemming met het masterplan Oude Landen verder onderzocht;
- Onderzoek naar kansen om de Anti-tankgracht watervoerend te maken (zie reactie 28 i.v.m. ruimingen).

Volgende kansen werden **niet weerhouden** wegens een te groot detailniveau of relevantie voor andere instanties:

- De reactie m.b.t. de inspectie van de sluisbunkers... etc. is een operationele taak. Deze reactie wordt bijgevolg niet weerhouden als kans binnen het strategisch project;
- De reactie m.b.t. de waterkwaliteit van de Anti-tankgracht en het streven naar een rijk visbestand;
- Suggestie tot creatie ontoegankelijke oever van de Anti-tankgracht ter hoogte van het industrieterrein De Zwaan;
- Onderzoek naar afgeschafte waterlopen die oppervlaktewater naar de riolering afvoeren.

Aanpassingen aan tussennota

Toevoeging van de relevante projecten aan de kansenlijst en -kaart in bijlage 5 van de tussennota, of verfijning van de bestaande kansen aan de hand van de input uit de inspraakreactie.

Categorie 6.5.5 Ontharding en bebossing

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
het Klein Bos te Kapellen planologisch ontharden alsook in een tweede fase de Knotwilgstraat (wanneer afbraak aan de orde is). Planologisch gezien is het goed gelegen voor bebouwing, maar de fysische eigenschappen van de omgeving laten dit niet toe, zelfs met zogenaamde compenserende maatregelen/natuurinclusief bouwen.	2
Het onderzoek wees al vanaf de ambitiefase van het complex project waar op enkele cruciale plekken een planinitiatief aangewezen is om de kansen voor de klimaatgordel te vrijwaren. Zo zijn er enkele signaalgebieden en waardevolle zonevreemde bossen en strategisch gelegen planologisch te ontharden plekken. Sommige plekken zijn reeds integraal of gedeeltelijk opgenomen in de laatste reeks aanduidingen als WORG, maar er is nog werk voor De Nieuwe Rand. Vanuit de terreinkennis van GruunRant denken we in de eerste plaats aan het instellen van een bouwverbod en een engagement tot opmaak van een projectbesluit (oa RUP) voor: <ul style="list-style-type: none"> • De Zetten (Schilde): bewarend bouwverbod in voorkeursbesluit, engagement om dit eeuwenoud bos een natuur- of bosbestemming geven, ook het deel dat niet opgenomen werd als WORG. • Vallei Klein Schijn (Schoten, Schilde, Wijnegem): engagement tot opmaak projectbesluit (RUP + ingrepen) voor de invulling van lepenburg, het behoud van de huidige goede situatie inzake landbouw en natuur (behoud van beide functies), een actieve inrichting van de huidige natuurlijke structuren als overstromingsgebied en de opmaak van een plan om de vele private eigenaars te ondersteunen bij het bereiken van een gecoördineerd initiatief. • Vallei Laarse Beek (RUP + ingrepen): herbesteding signaalgebied Laarhof voor minstens het deel dat niet als WORG geselecteerd werd, ontwikkeling van beekbegeleidende nate bosstructuren om het habitat van het Peerdsbos uit te breiden 	29

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>richting Oude Landen, verwerving van gronden in deze zone, ontsnippering van kruisende gewestwegen (Kapelsesteenweg, Bredabaan, Ekersesteenweg, Elshoutbaan), engagement voor maatregelen om verdroging tegen gaan in het bovenstrooms gedeelte van de Laarse Beek, engagementen om te ontsnipperen, ecologisch te verbinden en ingebuisde waterlopen terug open te leggen in het benedenstrooms gedeelte (A12 volgend tot Bospolder en Schoon Schijn).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omgeving Fort Merksem en reservatiestrook Merksem: bewarend bouwverbod voor de verspreid gelegen harde bestemmingen binnen het Laaglandpark te Merksem, engagement om dit mee te nemen in het projectbesluit die de visie op deze zone zal concretiseren. 	

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties halen specifieke locaties aan waar er via planologische maatregelen gestreefd kan worden naar ontharding en vergroening/bebossing.

Reactie op de opmerkingen

Alle ingesproken kansen werden gescreend door experts. Alle relevante kansen worden mee opgenomen in het kansenoverzicht in bijlage 5 van de tussennota. Alle kansen die hierin opgenomen zijn komen op de radar voor de opmaak van het gebiedsprogramma. Sommige projecten zullen tevens opgenomen worden in het aparte studietraject rond de opmaak van een portfolio voor klimaatgordelprojecten. De volgende stap in het proces van de klimaatgordel zal op weloverwogen wijze een selectie maken van de projecten uit de kansenlijst en het portfolio ter opname in het voorkeursbesluit.

Alle kansen beschreven in reactie 29 worden bijkomend opgenomen in de kansenlijst. De kans m.b.t. de planologische ontharding van het Klein bos en de Knotwilgenstraat wordt niet specifiek opgenomen in de kansenlijst. Echter vormt de kans 'ontharding' in zijn algemeenheid wel deel van de kansenlijst.

Aanpassingen aan tussennota

Toevoeging van de relevante projecten aan de kansenlijst en -kaart in bijlage 5 van de tussennota, of verwijfing van de bestaande kansen aan de hand van de input uit de inspraakreactie.

Categorie 6.5.6 Buiten scope

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
<p>Samenvatting van de reactie: DNR kan verder zoeken naar manieren om de ATG in te zetten als functionele en recreatieve route voor zachte weggebruikers. Benadrukken het belang van deze as als recreatieve route.</p>	28
<p>Er is zeer duidelijk ook een sociale keuze: natuur, bossen en open ruimte zijn er ook voor de mensen. Gebruikers zijn diegene die draagvlak moeten geven. Gestreefd moet worden naar verdere realisatie en verlenging van de langzame verkeersroute langsheen de Antitankgracht als onderdeel van dit groter regionaal netwerk met aansluiting op toeristische trekpleisters. Het beschermd landschap 'Antitankgracht' zou op educatief en toeristisch-recreatief vlak verder ontsloten moeten worden. Hierdoor wordt, op basis van sensibilisering, een draagvlak gecreëerd voor het beheren en in stand houden van dit beschermd landschap. Zo kunnen bezoekers de Antitankgracht op interactieve wijze beleven zonder hierbij de draagkracht ervan te overschrijden. Deze recreatieve ontsluiting zou - volgens een totaalvisie die in de integraalstudie werd ontwikkeld (vb. uniformiteit op vlak van materialen voor aanleg van het fiets- en wandelpad)- verder uitgerold moeten worden. In het Landschapsbeheerplan werd reeds een fietstracé beschreven waarover consensus werd gevonden tussen de verschillende betrokken partners.</p>	28
<p>Opportunititeit fietsverbinding langsheen anti tankgracht in functie van de verdere uitwerking van de klimaatgordel.</p>	A11

Opmerking	Verwijzing naar tabel 3
Er wordt in de strategieën op vlak van hemelwaterafvoer op p.163, fig. 5.7 aandacht gegeven aan ontharding, infiltratie en vertraagde afvoer van hemelwater o.a. door op zoek te gaan naar infiltratiebassins. Ook kansen voor collectief hergebruik van hemelwater kan daar als bijkomende strategie geformuleerd worden.	A23
We willen graag volgende kansen toegevoegd zien: Het inzetten op robuuste verbindingen in de groenblauwgele structuur creëert uitbreidingskansen voor trage wegen.	A23

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties reiken mogelijke projectideeën voor de klimaatgordel aan met betrekking tot toerisme, recreatie, hergebruik van hemelwater en mobiliteit.

Reactie op de opmerkingen

De ingesproken projectideeën passen niet binnen de doelstellingen van de klimaatgordel, waar de focus op klimaatmitigatie, adaptatie en open ruimte ligt en inspiratie gehaald wordt uit de onderzoeksaspecten van de klimaatrobuuste rand. Ze worden niet meegenomen voor verder onderzoek. De kans met betrekking tot collectief gebruik van hemelwater beschouwen we als niet relevant op strategisch niveau.

Aanpassingen aan tussennota

De reacties leiden niet tot aanpassingen van de tussennota.